

УДК 343.132+343.985

© Суденко В. Е.

— доцент кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Технико-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия на железнодорожном транспорте

Аннотация. Рассматривается самое первоначальное следственное действие по раскрытию транспортных преступлений и их дальнейшему расследованию. Обращается особое внимание на повышение эффективности борьбы с указанными преступлениями посредством надлежащего технико-криминалистического сопровождения производства отдельных следственных действий, прежде всего, осмотра места транспортного происшествия как одного из важнейших следственных действий, нередко определяющих, было ли совершено преступление или имеет место непроступное деяние. Подробно описывается тактика применения в процессе осмотра места транспортного происшествия не только традиционных технико-криминалистических средств, но и новейших технических средств, в том числе зарубежного производства. Раскрываются возможности технических средств общего и специально-криминалистического предназначения для целей раскрытия преступлений и сопровождения их расследования, в том числе лазерных сканеров, видеоэндоскопов и др. Даются рекомендации по включению в следственно-оперативную группу, осуществляющую осмотр места транспортного происшествия, специалистов различных отраслей.

Ключевые слова: транспортные преступления; осмотр места происшествия; раскрытие и расследование преступлений; технико-криминалистические средства; лазерный сканер Trimble TX5; видеоэндоскоп VS70; технико-криминалистическое обеспечение; технико-криминалистическое сопровождение расследования.

© Sudenko V.

— associate professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

Technical-criminalistic provision of inspection of the place of accidents on railway transport

Abstract. The most initial investigative action on disclosure of transport crimes and their further investigation is considered. Particular attention is drawn to the improvement of the effectiveness of the fight against these crimes through proper technical and forensic support of the production of individual investigative actions, first of all, inspection of the scene of the transport incident as one of the most important investigative actions, often determining whether the crime was committed or there is a perpetration. The article describes in detail the tactics of using not only traditional technical and forensic means, but also the latest technical means, including foreign production, during the inspection of the scene of a transport accident. Reveal the possibilities of technical means of the General and specially-criminal purpose for the purposes of crime detection and support of their investigation, including laser scanners, video endoscopes and others Provides recommendations for inclusion in the investigative team performing the site inspection accidents, specialists in various fields.

Keywords: transport crimes; inspection of the scene; detection and investigation of crimes; technical and forensic means; laser scanner Trimble TX5; video endoscope VS70; technical and forensic support; technical and forensic support of the investigation.

Процесс раскрытия и расследования подавляющего большинства преступлений, в том числе транспортных и совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, можно представить как систему логически обоснованных, последовательно осуществляемых следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий [11, с. 17—174]. Данный процесс в основе своей направлен на решение множества поисковых задач со многими неизвестными, и весьма нередко при энергичном противодействии раскрытию и расследованию как со стороны подозреваемых и обвиняемых, так и остающихся на свободе соучастников их преступной деятельности, родственников и, что намного опаснее для расследования, должностных лиц, состоящих в коррумпированной связи с виновными лицами, в том числе недобросовестных чиновников. Поэтому важнейшее значение для осуществления следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий имеют криминалистические рекомендации, разработанные применительно к различным следственным ситуациям [14, с. 61—65]. Изучение следственной ситуации особенно необходимо для целей исследования методики раскрытия и расследования преступлений вообще, и особенно транспортных преступлений, поскольку ситуация, сложившаяся на момент самого происшествия, быстро изменяется в связи с необходи-

мостью как можно быстрее восстановления движения. Важно изучение следственной ситуации и для построения частных криминалистических версий, применительно к этому виду преступных посягательств [8, с. 174—177].

Говоря о следственной ситуации отметим, что в юридической литературе можно встретить помимо понятия следственной ситуации, такие определения, как «ситуация на месте происшествия», «ситуация расследования», «криминальная ситуация» и др., каждое из которых отражает состояние, отличное от других понятий. Мы придерживаемся определения следственной ситуации, данного профессором Р. С. Белкиным, согласно которому «...это совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование преступления» [3, с. 204]. Условия расследования преступления образуют непрерывно меняющуюся под воздействием объективных и субъективных факторов динамическую систему. Это необходимо учитывать как следователю, так и оперативным работникам, поскольку при совершении транспортного преступления названные условия могут изменяться намного быстрее и кардинальнее, чем при совершении иных преступлений. Влияние здесь оказывают такие факторы, как необходимость быстрого восстановления движения транспорта, что может привести к уничтожению следов происшествия, протяженность участка места происшествия при совершении преступления на железнодорожном, воздушном, водном транспорте, столкновение ведомственных интересов, скажем, путейцев, вагонников, энергетиков, аэродромных служб, ремонтников и т.п., которые стремятся переложить ответственность за произошедшее на другие службы. Последнее, конечно же, следователь должен учитывать при расследовании подобных происшествий и преступлений.

Обращаясь к технико-криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования транспортных преступлений, отметим следующее: в наше время вряд ли возможно представить себе производство отдельных следственных действий и вообще всего процесса расследования без весьма широкого применения технико-криминалистических средств и методов. Отметим, что научно-технический прогресс, в том числе в сфере криминалистической техники, развивается более активно, нежели большинство естественных и гуманитарных наук, успехи которых (педагогика, логика, психологии) применяются для развития криминалистической тактики и технико-криминалистических средств и методов, результатом чего является появление новых рекомендаций и приемов тактического характера. К примеру, развитие и совершенствование средств видеозаписи позволили в законодательном порядке определить порядок и разрешить проведение предъявления для опознания дистанционно. В то же время не все законодательные инициативы «упрощения» производства некоторых следственных действий встречают одобрение не только теоретиков уголовно-процессуальной науки, но и практических работников. Это относится к такой инициативе российского законодателя, как исключение обязательно-

сти участия понятых в осмотре места происшествия [2, с. 90—95].

Отечественная криминалистическая литература свидетельствует о наличии различных подходов к классификации следственных действий, что зависит от источников и носителей криминалистически значимой информации. К примеру, И. В. Тишутина разделяет все следственные действия на направленные на получение материально отображаемой информации (осмотр места происшествия, освидетельствование, обыск и выемка); на получение вербальной информации (очные ставки, допросы, запись и контроль переговоров); смешанные (следственный эксперимент, проверка показаний на месте и т.п.) [13, с. 125—126]. Подобным образом и Р. Л. Ахмедшин подразделяет следственные действия на коммуникативные (допрос и т.п.), поисковые (осмотр и т.п.), экспериментальные (эксперимент, проверка показаний на месте и т.п.), исследовательские (назначение экспертизы и др.) [1, с. 5]. Несмотря на условность классификации следственных действий, они упорядочивают очередность тактики их производства.

В то же время и указанные авторы, и некоторые другие полагают, что ни одно из перечисленных следственных действий не имеет заранее определенного преимущества перед другими. Соглашаясь в принципе с данными утверждениями, тем не менее выскажем свое мнение. Вряд ли можно согласиться с утверждением об отсутствии преимуществ объективных доказательств, полученных из материальных следов преступления с применением технико-криминалистических средств, над личностными, субъективными доказательствами в виде показаний потерпевших, свидетелей, подозреваемых [6, с. 45—46]. Как свидетельствует следственная практика, личностные доказательства не всегда бывают достоверными, что может быть следствием как «злого» умысла, так и в результате забывчивости лица или ошибочного восприятия им явления (факта) либо его болезненного состояния и т.д. Наиболее неприемлемо умышленное искажение информации. Кроме того, значительное влияние на субъективную информацию оказывают и личные отношения между дающим показания и тем, в отношении кого дается та или иная информация. На правдивость информации может влиять и опасность мести со стороны родственников и близких лица, в отношении которого даются обвинительные показания. К примеру, во время военной кампании на Северном Кавказе ни о каких свидетельских показаниях, изобличающих бандитов-боевиков, не могло быть и речи, поскольку это сразу влекло не просто противодействие раскрытию совершаемых ими преступлений, а физическое уничтожение таких свидетелей и их родственников, иногда целых семей. И только объективные доказательства, добытые с использованием криминалистической техники, наиболее часто помогали раскрытию и расследованию преступлений, совершаемых боевиками-экстремистами.

С учетом сказанного мы считаем, что объективные доказательства, полученные в соответствии с правилами и требованиями уголовно-

процессуального законодательства, имеют все же большую «привлекательность» и объективность, и они менее подвержены негативному влиянию со стороны заинтересованных лиц. Для целей получения доказательств, менее всего подверженных постороннему воздействию, а потому являющихся объективными, необходимо применять технические средства их обнаружения, фиксации и изъятия, т.е. осуществлять то, что в криминалистике получило название «технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений». Мы не противопоставляем друг другу идеальные и материальные следы преступления, интеллектуальные и научно-технические возможности получения объективной и субъективной доказательственной и розыскной информации, ибо лишь посредством их разумного сочетания можно добиться успеха и в раскрытии, и в расследовании преступления. Однако объективности ради отметим определенное преимущество материальных следов, полученных с применением технико-криминалистических средств, для целей раскрытия и расследования определенной категории преступлений.

Отметим, что автор не противопоставляет объективные (материальные) и субъективные (идеальные) следы преступления, т.е. оперативно-розыскную и доказательственную информацию, полученную с применением научно-технических и интеллектуальных возможностей, поскольку лишь посредством разумно осмысленного сочетания того и другого возможно успешное раскрытие и расследование преступления. Однако объективности ради отметим некоторое преимущество материальных следов, полученных с применением технических и криминалистических средств, перед идеальными в деле раскрытия и расследования определенной категории преступлений.

Следует сказать, что обеспечение раскрытия и расследования преступлений, в том числе транспортных, посредством применения технико-криминалистических средств и методов, — это система научных, правовых и организационных мер, направленных на разработку, внедрение и практическое применение технических, криминалистических и иных средств и научных методов для выявления, раскрытия, расследования и предотвращения преступлений, включающая научное, правовое и организационное обеспечение.

По нашему мнению, достижения информатики, кибернетики, научной организации труда и других наук правомерно рассматривать в качестве теоретической базы технико-криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений.

Правовое обеспечение этого процесса представляется нам в виде правового регулирования важнейших вопросов использования не только криминалистической, но и техники общего назначения для целей раскрытия и расследования преступлений. При этом определяются субъекты применения, допустимость и принципы использования указанных средств. Уголовно-процессуальный кодекс РФ в ряде статей (78, 84, 133,

170, 179 и др.) четко называет субъектов применения указанных средств, об этом же говорит и Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности». Таковыми являются в первую очередь эксперт криминалистического подразделения, следователь, дознаватель, прокурор.

Говоря о допустимости технико-криминалистических средств, отметим, что УПК РФ в ряде статей (84, 141, 179, 183) указывает на возможность применения фото-, видео-, звукозаписывающей аппаратуры, измерительных средств, слепочных масс и др. В то же время в законе невозможно определить все технические и криминалистические средства, применяемые при производстве розыскных и следственных действий, поэтому вряд ли необходимо законодательно приводить их перечень, достаточно сформулировать лишь общие принципы их допустимости, а также формы и цели их применения.

Обращаясь к принципам применения технико-криминалистических средств, к таковым следует отнести допустимость их применения следователем, дознавателем и по их поручению специалистом; уведомление участников следственного действия о предстоящем применении каких-то технико-криминалистических средств; обязательное уголовно-процессуальное закрепление факта применения названных средств и полученных в результате этого результатов.

Научное обоснование технико-криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений включает в себя:

- теоретическое толкование правовых актов о технико-криминалистическом обеспечении расследования, а также научную разработку, направленную на их совершенствование;

- подготовку проектов подзаконных актов (положений, приказов, инструкций, направлений и др.), относящихся к технико-криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования преступлений;

- научное обобщение тактики использования технико-криминалистических средств и разработка рекомендаций по ее модернизации;

- подготовку новых технико-криминалистических средств и методов;

- научные испытания материалов, приборов, выпускаемых предприятиями и кооперативами, для выяснения возможности их использования в раскрытии и расследовании преступлений;

- подготовку для специалистов и других сотрудников правоохранительных органов программ и методической литературы по технико-криминалистической тематике и проведение с ними практических занятий в целях освоения внедряемых в практику новых криминалистических средств и методов;

- изучение опыта других стран по использованию технико-криминалистических средств и методов при осуществлении расследования и производства криминалистических экспертиз и его распространению

ние.

Организационная деятельность в данной сфере базируется на правовых и научных основах, реализуемых центральными аппаратами МВД России, Генеральной прокуратуры РФ, Следственного комитета РФ, Минюста, ФСБ, ФТС, МЧС России; республиканскими, краевыми, областными правоохранительными органами; городскими и районными правоохранительными органами. Во всех перечисленных органах имеются соответствующие подразделения, ответственные за технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений.

Итак, мы попытались раскрыть общие теоретические аспекты технико-криминалистического обеспечения расследования преступлений, совершаемых на транспорте. Однако помимо этого решаются и многие другие вопросы, имеющие весьма важное значение в деле внедрения в оперативно-розыскную и следственную деятельность криминалистических средств и научных методов.

Рассматривая технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования транспортных преступлений, отметим, что на первоначальном этапе важнейшим следственным действием является осмотр места происшествия, направленный на обнаружение объективных доказательств, прежде всего, в виде материально отображенной информации. Осмотр места происшествия относится к важнейшим поисковым следственным действиям. К отличительной особенности данного следственного действия относится то, что его производство характеризуется использованием весьма широкого круга поисковой и иной криминалистической техники, направленной на обнаружение и фиксацию материальных следов преступления (происшествия). Последнее в обязательном порядке должно учитываться при подготовке к производству данного вида следственного осмотра.

На первоначальном этапе расследования осмотр места происшествия является неотложным следственным действием, имеющим важнейшее значение, поскольку направлен на получение чаще всего незаменимой исходной материально отображенной криминалистически значимой информации, в том числе на выявление, фиксацию и изъятие материальных следов преступления. Данное следственное действие необходимо осуществлять как можно быстрее после получения сообщения о происшествии и при этом как можно качественнее, поскольку от результатов этого, действительно самого первоначального следственного действия, зачастую зависят и определение преступности деяния, и раскрытие, и расследование преступления, если таковое имело место. Затягивание производства рассматриваемого вида осмотра может привести к необратимым последствиям в виде утраты следов в результате умышленного либо естественного их повреждения или уничтожения, которые чаще всего невозможно вновь обнаружить, зафиксировать и изъять. Иными словами, следственный осмотр места происшествия, в том числе на объектах транс-

портной инфраструктуры, неповторим, поскольку повторное его производство проводится в условиях совершенно не равнозначных существовавшим сразу после самого происшествия (преступления).

На начальном этапе, когда у следователя (дознвателя) и оперативных работников отсутствует какая-либо даже самая незначительная информация об обстоятельствах происшествия, осмотр места происшествия нередко, можно сказать даже чаще всего, представляет собой единственное средство получения криминалистически значимой информации о преступлении, о следах, оставленных преступником, и это придает особую значимость и ценность данному неотложному следственному действию [15]. Во многих случаях дальнейший исход уголовного дела по раскрытию и расследованию преступления зависит от того, насколько полно, тщательно и правильно был произведен осмотр места происшествия.

К недостаткам и ошибкам, допускаемым при осмотре места происшествия по транспортным преступлениям, относятся факты производства осмотра без фото- или видеосъемки; изъятие материальных объектов без их тщательного осмотра с целью обнаружения возможных на них следов пальцев рук; без фиксации всех признаков изымаемого объекта с приложением фото- или видеосъемки и, на что следует обратить особое внимание, без участия в осмотре специалистов конкретной отрасли транспортной инфраструктуры — путейцев, вагонников, работников локомотивного хозяйства, средств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), службы системы тягового электроснабжения и др.

Успешное производство осмотра места транспортного происшествия возможно только при соблюдении следующих условий: организованность осмотра, его планомерность, целеустремленность, умение пользоваться научными, техническими и криминалистическими средствами для целей обнаружения, фиксации и изъятия обнаруженных следов. Сказанное определяется в процессе подготовки в данном следственном действии, обязательно включающей в себя следующие компоненты:

- ознакомление с поступившим сообщением (заявлением) о происшествии и организация охраны его места;
- определение участников и состава следственно-оперативной группы, их сбор и предварительный инструктаж;
- определение технико-криминалистических средств, необходимых для осмотра места происшествия и специалистов, в совершенстве владеющих ими.

После прибытия на место происшествия следователь выясняет у находящихся там сотрудников полиции, работников объекта, на котором произошло происшествие, и других лиц все известные им обстоятельства, не подвергалась ли обстановка изменениям, что было предпринято для розыска по горячим следам лиц, причастных к происшествию (преступлению).

В связи с важностью производства следственного осмотра места про-

исшествия, направленного на обнаружение следов преступления и их использование для установления лиц, его совершивших, законодатель разрешает его проведение до возбуждения уголовного дела, устанавливая при этом определенные ограничения прав граждан для целей повышения эффективности данного следственного действия. Это обусловлено необходимостью быстрее обнаружения, закрепления и дальнейшего использования доказательств.

При осмотре места происшествия на объектах транспортной инфраструктуры нельзя забывать, что на таком объекте, как железнодорожные пути, мы имеем дело с ситуацией, требующей как можно быстрее восстановления движения поездов. А это означает, что данное следственное действие нельзя затягивать, проводить его следует как можно скорее, но в то же время так, чтобы были обнаружены, зафиксированы и изъяты все следы происшествия. Повторим, что это возможно только при активном применении технических и криминалистических средств, предназначенных для обнаружения и фиксации, прежде всего следов, а также и самого места происшествия.

Для достижения этих целей используются не только традиционные технические средства, но и новейшие разработки, в том числе лазерный сканер Trimble TX5 (компания «Trimble» — США), компактная и легкая конструкция которого обеспечивает высочайшую мобильность и производительность для 3D-сканирования и моделирования события в области криминалистики. Опыт использования данного сканера при расследовании крупных аварий и сцен преступления свидетельствует о том, что он незаменимый помощник, позволяющий создавать 3D-модель, по которой можно определить любые расстояния с точностью до миллиметра, а также реконструировать исследуемое событие. Трехмерный высокоскоростной лазерный сканер Trimble TX5 выполняет сканирование со скоростью до 976 000 точек в секунду на расстоянии до 120 м. Наличие цветной 70-мегапиксельной беспараллаксной камеры позволяет создавать детальные цветные 3D-изображения, а высокоточная система позирирования — «сшивать» различные 3D-изображения в одну трехмерную модель. Все это подтверждает безграничные возможности данного прибора и необходимость его использования при осмотре места происшествия [10, 185—190; 9, с. 97—99; 5, с. 207—211].

В процессе осмотра места транспортного происшествия, особенно подвижного состава (локомотивов, вагонов и др.), целесообразно применение влагозащищенного, ударопрочного видео-эндоскопа VS70 компании Flir Systems Inc. (США), оснащенного блоком ручного управления. Видео-эндоскоп имеет возможность поворота зонда камеры диаметром 5,8 мм на 180 градусов в ограниченных местах с получением видео или изображения на цветном ЖК-дисплее высокого разрешения. Данный прибор незаменим при осмотре мест, доступ к которым ограничен или невозможен, но где можно обнаружить следы, указывающие на те или иные обстоятельства,

приведшие к происшествию, т.е. тех мест, где возможна диагностически значимая, ситуационная, идентификационная и иная информация. К примеру, возможно определение причины возникновения трещин, сколов, иных признаков, создавшие предпосылки к происшествию или которые появились в результате принудительного на них воздействия, либо осмотр внутренней полости боксы с целью обнаружения внутренних изменений.

При осмотре места происшествия на объектах транспортной инфраструктуры особенно важно процессуально грамотно и надежно зафиксировать и изъять объекты, имеющие отношение к событию преступления, и таким образом обеспечить сохранность полученной доказательственной информации, ее целостность, а кроме того и сохранность ее носителей [7, с. 50—58].

Немаловажное значение имеет осмотр предметов одежды (перчаток, носовых платков, головных уборов, различных тряпок, которыми преступник вытирал руки и др.), обнаруженных на месте происшествия. При этом необходимо аккуратно осматривать указанные предметы, чтобы не уничтожить биологические следы, имеющиеся на них. Вряд ли следует исключать возможность наличия на указанных предметах биологических следов, позволяющих впоследствии идентифицировать личность владельца или пользователя, в том числе путем использования метода ДНК-анализа. В то же время, как свидетельствует практика, во многих случаях следователи, оперативные работники, специалисты-криминалисты не всегда обращают внимание на подобные предметы, обнаруженные на месте происшествия или вблизи него, либо их осмотр проводится без соблюдения криминалистических рекомендаций, а нередко и вообще не проводится. При их обнаружении рекомендуется обращаться с ними в резиновых перчатках во избежание оставления на них своих пальцев рук и порчи следов, оставленных виновными лицами.

В случае несоблюдения приведенных и других криминалистических рекомендаций, как правило, наступают весьма нежелательные последствия в расследовании уголовного дела.

Надежность закрепления результатов осмотра места транспортного происшествия, как и места любого другого происшествия, чрезвычайно важна и во время составления протокола осмотра. В процессе осмотра и описания процесса и результатов осмотра обнаруженных при этом объектов не должно быть мелочей. Если протокол составляется от руки, то важно даже качество чернил (пасты), чтобы текст со временем не «погас».

Отдельные требования предъявляются к соблюдению процессуальных норм по процедуре применения и обеспечения сохранности видеозаписей проводимого осмотра места происшествия. Допустимость видеофиксации зрительно воспринимаемой доказательственной информации имеет высокий потенциал для целей преодоления возможного противодействия расследованию.

В то же время обязательно отметим недопустимость домысливания и произвольного определения предназначения, состояния и вида описываемых предметов, изымаемых в процессе осмотра места происшествия. Безусловно, следователь, какими бы обширными знаниями ни обладал, не может знать все названия предметов, обнаруженных при осмотре, и поэтому в следственно-оперативную группу обязательно следует включать специалистов, обладающих познаниями в области той инфраструктуры транспортной системы, на которой производится осмотр. К ним относятся специалисты путевого, вагонного, локомотивного хозяйства, средств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), службы системы тягового электроснабжения и др.

Следственный осмотр подвижного состава, с которым произошло происшествие, начинается с отработки наиболее распространенной причины схода с рельсов, т.е. с проверки исправностей ходовых частей, прежде всего колесных пар, для чего производится тщательный осмотр состояния всех деталей и частей колесных пар: осей, ступиц, бандажей и ободов цельнокатанных колес и их гребней. Фиксируется глубина проката бандажа или обода колеса, которая должна быть до 7 мм у пассажирских поездов, 8 мм — у электричек, 9 мм у грузовых поездов.

При наличии «наваров» на поверхности катания колеса фиксируются их размеры и расположение. Проверяются места сопряжения оси со ступицей колеса, нет ли кольцевой трещины краски с наличием содранного слоя при сдвиге колеса к середине оси, а на наружной стороне оси рядом со ступицей возможна полоска в виде кольца, отличная своей поверхностью от соседней.

Когда колесо сдвигается от центра, такая полоска может быть возле торца ступицы, обращенной к середине оси. Если там появились неокрашенная полоска, трещины на слое краски, смазка, ржавчина, то это признак ослабления на оси ступицы колеса. На это указывает и сдвиг контрольных рисок, наносимых масляной краской в местах сопряжения ступицы с осью. Сдвиг ступицы колеса на оси подтверждается замером расстояния между внутренними гранями бандажей или ободов колес, которые должны быть не больше 1443 мм и не меньше 1437 мм у колесных пар поездов с разрешенной скоростью до 120 км/ч. Проверяется, не произошло ли ослабление бандажного крепительного кольца, которое допустимо суммарной длиной не более 600 мм, либо его ослабление, расположенное в пределах не больше 100 мм от замка, независимо от длины. Все это необходимо для установления причины происшествия: указанные изменения и неисправности в колесных парах появились в результате происшествия, или именно они привели к происшествию.

Как сказано выше, необходимо самым тщательным образом и в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства фиксировать все обнаруженные следы, поскольку довольно ощутимый, если не сказать непоправимый вред по доказательственной базе наносит

нарушение процессуальных требований. Заключение о недопустимости какого-либо одного доказательства, как правило, влечет за собой недопустимость и других доказательств, производных от него. Например, если в судебном заседании будет признан недопустимым и исключен из системы доказательств протокол осмотра места происшествия, то и производные от него последующие следственные действия, а именно, протоколы осмотра предметов преступления, обнаруженных во время осмотра места происшествия, протоколы признания их вещественными доказательствами, приобщения к уголовному делу и т.д., также будут признаны недопустимыми.

Сказанное требует от следователя самого пристального внимания к составлению протокола осмотра места происшествия, в целях исключения возможности признания его и производных от осмотра следственных действий недопустимыми доказательствами.

На первоначальном этапе расследования транспортных преступлений задачи осмотра места происшествия и отдельных объектов предопределяются как особенностями конкретной ситуации (способ совершения преступления, место и время его совершения, личность преступника и т.д.), так и видом и предназначением осматриваемых объекта и предмета преступления (подвижной состав, железнодорожные пути, стрелочные переводы, средства, использованные при совершении данного деяния и пр.).

Современный уровень развития научно-технического прогресса позволяет в полной мере использовать его достижения и основанные на них технико-криминалистические средства и методы, что является определенной гарантией наиболее результативного осмотра места происшествия и, в конечном итоге, эффективности раскрытия и расследования преступления. В то же время анализ следственной практики свидетельствует о некоторых проблемах, снижающих результативность важнейшего следственно-процессуального действия — осмотра места происшествия, одной из проблем которого является устаревшая организация деятельности специалистов-криминалистов, в роли которых выступают эксперты-криминалисты. В этом вопросе мы поддерживаем мнение профессора А. Ф. Волынского, отрицательно относящегося к совмещению функций специалиста-криминалиста и эксперта в одном лице. Дело в том, что их специализация, функция, цели, задачи, объекты деятельности, применяемые ими в процессе их деятельности средства и методы различны [4, с. 18—20]. В наши дни в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел помимо криминалистических экспертиз проводятся и другие, в том числе инженерно-технические, биологические, химические и др. Однако эксперты, проводящие эти виды экспертиз, чаще всего не имеют технико-криминалистической подготовки, что зачастую отрицательно сказывается на конечных результатах. Думается, что для целей устранения этого недостатка среди указанных экспертов необходима дополнительная, более основательная подготовка, хотя бы на курсах повышения

квалификации, с выделением основного внимания техническим и криминалистическим аспектам, необходимым при осмотре места происшествия, производстве специфических экспертиз, направленных на обнаружение и фиксацию следов, криминалистически важных для раскрытия и расследования преступлений, в том числе на объектах железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов. В процессе прохождения дополнительного обучения таким лицам необходимо осваивают новейшие технико-криминалистические средства и методики их использования при производстве экспертиз. Все это настоятельно рекомендуется реализовывать, поскольку невозможно добиться полноты обнаружения и высококачественной фиксации следов без соответствующей специализации по освоению и применению технических и криминалистических средств и методов, особенно разработанных и появившихся в последние годы.

Литература

1. Ахмедшин, Р. Л. Тактика поисковых следственных действий : монография. — М. : Юрлитиздат, 2016.
2. Белкин, А. Р. УПК РФ: отменить нельзя поправить? — Т. 2. Досудебное производство. — 2-е изд. — М. : Издательство Юрайт, 2017.
3. Белкин, Р. С. Криминалистическая энциклопедия. — М., 1997.
4. Волынский, А. Ф. Судебно-экспертная и криминалистическая виды деятельности: общее и особенное // Эксперт-криминалист. — 2013. — № 2. — С. 18—20.
5. Демин, К. Е. Техничко-криминалистическое обеспечение как составляющий элемент раскрытия и расследования преступлений // Новый юридический журнал. — 2012. — № 4 (октябрь-декабрь). — М. : МГОУ им. В. С. Черномырдина, 2012.
6. Рахимов, Р. Х. Республика Таджикистан: социально-экономическая ситуация и криминогенность общества // Правовое поле современной экономики. — 2013. — № 10.
7. Румянцев, А. Ю. Криминалистическая характеристика преступлений: фантом или реальность? // Вестник Московского государственного областного университета. Серия «Юриспруденция». — 2013. — № 3. — С. 50—58.
8. Суденко, В. Е. Криминалистика. — Пятигорск, 2008.
9. Суденко, В. Е. Новейшие технико-криминалистические средства в борьбе с транспортными преступлениями // Материалы международного круглого стола организованного МосУ МВД России // Вестник Университета МВД России. 2017. — № 2. — С. 97—99.
10. Суденко, В. Е. Особенности осмотра объектов железнодорожного транспорта по факту террористического акта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. — 2017. — Т. 3 (69). № 1. — С. 185—190.
11. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210—222.
12. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48). — С. 170—174.
13. Тишутина, И. В. Первоначальный этап раскрытия и расследования бандитизма : дис. ... канд. юрид. наук. — М. : МосУ МВД России, 2003.
14. Тюнис, И. О. Некоторые проблемы теории и практики применения технико-криминалистических средств и методов криминалистики // Южно-Уральские криминалистические чтения. — Уфа, 2000. — Вып. 8.

15. Чистова, Л. Е. Техничко-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия : учеб. пособие. — М. : МЮИ МВД России, 1998.

Literature

1. Akhmetshin, R. L. search Tactics investigation : monograph. — М. : Orliostat, 2016.

2. Belkin, A. R. code of criminal procedure: can't be canceled? — Vol. 2. Pretrial Pro-production. — 2nd ed. — М. : Yurayt Publishing House, 2017.

3. Belkin, R. S. Criminalistic encyclopedia. — М., 1997.

4. Volynsky, AF Forensic and forensic types of activity: General and special // Forensic Expert. — 2013. — № 2.

5. Demin, K. E. Technical and forensic support as a constituent element of the disclosure and investigation of crimes // New legal journal. — 2012. — № 4 (October—December). — М. : MGOU them. V. S. Chernomyrdina, 2012.

6. Rakhimov, R. H. Republic of Tajikistan: socio-economic situation and criminality of society // Legal field of modern economy. — 2013. — № 10.

7. Rumyantsev, A. Yu. Criminalistic characteristics of crimes: fantom or reality? // Bulletin of the Moscow state regional University. Series «Jurisprudence». — 2013. — № 3.

8. Sudenko, V. E. Criminalistics. — Pyatigorsk, 2008.

9. Sudenko, V. E. the Latest technical and forensic tools in the fight against transport crimes // Materials of the international round table organized by the Ministry of internal Affairs of Russia // Bulletin of the University of the Ministry of internal Affairs of Russia. 2017. — № 2.

10. Sudenko, V. E. Features of inspection of objects of railway transport upon the terrorist act // Scientific notes of the Crimean Federal University named After V. I. Vernadsky. Legal science. — 2017. — Vol. 3 (69). № 1.

11. Sudenko, V. E. Tactics of inspection of a place of railway accident // World of transport. — 2017. — Vol. 15. — № 1 (68).

12. Sudenko, V. E. Transport crimes and their analysis // World of transport. — 2013. — Vol. 11. — № 4 (48).

13. Mishutina, I. V. Initial stage of investigation and Bundy-Semitism : dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — М. : Moscow Ministry of internal Affairs, 2003.

14. Tunis, I. O. Some problems of the theory and practice of technical co-criminalistic means and methods of criminalistics // South Ural forensic reading. — Ufa, 2000. — Issue. 8.

15. Chistova, L. E. Technical and forensic support of inspection of the scene: studies. benefit. — М : MLI MIA of Russia, 1998.