

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

10 ноября 2020 г. кафедра «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) провела Всероссийскую научно-практическую онлайн-конференцию с международным участием «Криминалистические и уголовно-процессуальные проблемы выявления и пресечения преступлений на транспорте».

В работе конференции приняли участие сотрудники департамента международного и публичного права Юридического факультета Финансового университета, Международного юридического института, Волгоградской академии МВД России, Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, Академии Министерства внутренних дел Республики Беларусь, НИЦ-2ФКУ НИИ ФСИН России, Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина и ряд других вузов и организаций.

Были рассмотрены такие темы, как «Задачи предварительного следствия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте», «Меры, направленные на предупреждение преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств», «Некоторые особенности применения методов фиксации доказательственной информации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий при осмотре места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте», «Особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств при использовании европротокола».

Наши коллеги из Республики Беларусь выступили с очень интересным докладом «Пределы ответственности за принуждение, понуждение и подстрекательство к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности тяжкие последствия».

Предлагаем вашему вниманию наиболее интересные выступления и суждения, высказанные участниками конференции.

УДК 343.346+ 343.132.1

© Белавин Андрей Вениаминович

— кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Международного юридического института

© Савина Любовь Анатольевна

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Международного юридического института

Некоторые особенности применения методов фиксации доказательственной информации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий при осмотре места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье рассматривается вопрос о современных возможностях использования алгоритма применения графического метода и метода фотофиксации обстановки места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий.

Ключевые слова: криминалистическая техника; осмотр места происшествия; железнодорожный транспорт; чрезвычайное происшествие; фотофиксация; схема; план.

© **Andrey V. Belavin**

— Candidate of Law, associate professor of the department of criminal law disciplines of the International Law Institute

© **Lyubov An. Savina**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of criminal law disciplines of the International Law Institute

Some features of applying the method of evidential information recording during the recovery and rescue activities when investigating crime scene on the railway transport

Abstract. The current paper has considered the issue of modern possibilities to apply the algorithm of the graphic method and photographing of the crime scene on the railway transport from the first minutes of the recovery and rescue measures.

Keywords: forensic technique; crime scene investigation; railway transport; emergency; photographing; scheme; plan.

В Российской Федерации железнодорожный транспорт является сложной системой, которая обладает многоэлементной структурой, находящейся в постоянном движении и взаимодействии. Непрерывный процесс деятельности железнодорожного транспорта в России и его технологичность (устройств и коммуникаций дистанции пути и локомотивного парка) создает причинно-следственные связи, которые

неизбежно приводят к наступлению чрезвычайных происшествий (ЧП) в виде железнодорожных аварий и катастроф. Проведенный нами анализ причинно-следственных связей и статистики аварийности показывает, что закономерно, в течение календарного года на железных дорогах в среднем может возникать от одного до двух случаев аварий или катастроф.

Традиционно осмотр места происшествия при обследовании и фиксации обстановки ЧП на железнодорожном транспорте остается наиболее информативным следственным действием первоначального этапа расследования. Нами проанализировано 76 протоколов осмотров на железнодорожном транспорте и установлено, что не всегда документирование обстановки и отдельных объектов выполнено четко и умело. Кроме того, криминалистическая техника не всегда применялась в полном объеме, тем самым эффективность собирания доказательственной информации значительно снижалась (до 17%). По нашему мнению, затруднения работы следственно-оперативной группы на месте ЧП были связаны с ненадлежащим использованием тактических приемов на подготовительном и рабочем этапах осмотра. Также обнаружены промахи в работе при действиях, направленных на документирование на заключительном этапе осмотра ЧП.

Одной из характерных особенностей осмотра мест ЧП является выраженная быстротечность ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. В этих условиях указанный критерий, который в научной литературе обоснован как оценка сообразности использования метода к времени, силам и средствам [1, стр. 367—368], является необходимым.

Таким образом, во многом эффективность и экономичность, как критерии использования методов при осмотре мест ЧП, составляют неделимое целое, которое может быть представлено в виде определенной совокупности, имеющей решающее значение относительно неповторимости материальной действительности чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте.

Определение и детализация использования методов, применяемых в процессе осмотра места ЧП на воздушном и железнодорожном транспорте, позволяют перейти в свою очередь к детальному рассмотрению особенностей, характеризующих использование средств обнаружения, фиксации и изъятия доказательственной информации и документирования на рабочем этапе.

По прибытии на место ЧП следственно-оперативная группа сталкивается с непреодолимым фактором в виде деятельности ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных служб. При этом работа по фиксации доказательственной информации откладывается примерно на час.

Отметим, что осмотр места ЧП в этих условиях предполагает своевременное и качественное использование всех методов фиксации доказательственной информации непосредственно в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. Наиболее доступными и простыми в понимании методами фиксации обстановки места аварии или катастрофы железнодорожного транспорта выступают методы графической фиксации и фотофиксации. Реализация данных методов традиционно находит свое выражение в виде приложения к протоколу осмотра места чрезвычайного происшествия: фототаблица, схема, чертеж.

Значительное количество объектов на месте ЧП на железнодорожном транспорте и быстро меняющаяся обстановка при работе спасателей и ремонтников с ними выдвигает графическое приложение: фототаблица, схема, план — на первое место. Таким образом, применение фотофиксации и графическое документирование в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий играет решающую роль в дальнейшем исследовании обстановки места осмотра.

Предполагается комплексное использование фотофиксации и графической фиксации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий на месте ЧП.

Предполагаем, что методы фотофиксации графического запечатления информации должны быть использованы с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. Алгоритм действий должен выглядеть следующим образом.

1. Делается схематичный набросок обстановки и основных следов ЧП, и производится фотофиксация с помощью квадрокоптера всего места происшествия (высота работы устройства до 50 м).

2. Производится облет квадрокоптером слева направо от хвоста транспортного средства и изготавливается круговая панорама (расстояние 50 м, высота полета 20 м). На схематическом наброске обстановки делаются топографические пометки линии облета квадрокоптера.

3. Производится облет квадрокоптером вдоль железнодорожного состава от хвоста транспорта и изготавливается линейная панорама (расстояние 20 м, высота полета 20 м). В дальнейшем на плане или схеме фиксируются точки начала и окончания движения квадрокоптера.

4. Производится пролет от хвоста транспортного средства для фиксации крыш вагонов и тепловозов которые перемещаются ремонтными и аварийными службами (высота полета 10 м). При этом изготавливается линейная панорама.

5. Производится подлет квадрокоптера к отдельным участкам железнодорожного полотна или к железнодорожному составу для фиксации основных узлов происшествия (высота от 3 до 5 м).

6. Составляется схема или план расположения объектов до ведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий с указанием точек производства фотосъемки. В приложении должно быть четко зафиксировано, что данный документ заполнялся в момент ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий.

7. Составляется протокол осмотра места ЧП на железнодорожном транспорте.

Таким образом, умелое использование алгоритма применения графического метода и метода фотофиксации обстановки места ЧП на железнодорожном транспорте с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий является обязательным условием достижения положительного результата в работе при фиксации обстановки места происшествия.

Литература

1. Белкин, Р. С. Курс криминалистики. — Том. 1. Общая теория криминалистики. — Москва, 1997.

References

1. Belkin, R. S. Kurs kriminalistiki [The course of criminology]. — Том. 1. Obshchaya teoriya kriminalistiki. — Moskva, 1997.