

УДК 343.985.1

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/40/50>

**ТИПИЧНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА
РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЙ ИМУЩЕСТВА ПАССАЖИРОВ,
СОВЕРШАЕМЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

©*Зернаева А. Ю.*, Кубанский государственный аграрный университет
имени И. Т. Трубилина, г. Краснодар, Россия, sertapru@mail.ru

©*Помазанов В. В.*, ORCID: 0000-0001-7575-4809, канд. техн. наук,
Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина,
г. Краснодар, Россия

**TYPICAL INVESTIGATIVE SITUATIONS OF THE INITIAL STAGE
OF INVESTIGATION OF THEFT OF PROPERTY OF PASSENGERS COMMITTED
ON RAILWAY TRANSPORT**

©*Zernaeva A.*, Kuban State Agrarian University, Krasnodar, Russia, sertapru@mail.ru

©*Pomazanov V.*, ORCID: 0000-0001-7575-4809, Ph.D., Kuban State Agrarian University,
Krasnodar, Russia

Аннотация. Рассматриваются типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования краж имущества пассажиров, совершаемых в пассажирских подвижных составах на железнодорожном транспорте. Определяются тактические задачи на первоначальном этапе расследования данного преступления, обусловленные содержанием следственной ситуации, а также анализируются особенности взаимодействия следователя с органами дознания, осуществляющими оперативно–розыскную деятельность.

Abstract. Typical investigative situations of the initial stage of investigation of theft of property of passengers, carried out in passenger mobile trains on railway transport are considered. Tactical tasks are determined at the initial stage of investigation of this crime due to the content of the investigation situation, as well as the peculiarities of interaction between the investigator and inquiry bodies operational and investigative activities.

Ключевые слова: расследование, кража имущества, следственные ситуации, взаимодействие, железнодорожный транспорт.

Keywords: investigation, theft of property, investigative situations, interaction, railway transport.

В России, отличающейся большой протяженностью, первостепенная роль в области перевозок принадлежит железнодорожному транспорту. Ежегодно по железной дороге перевозится 44% всех грузов и 27% пассажиров. Транспортные преступления причиняют: во-первых, существенный вред интересам граждан, во-вторых, интересам нормальной деятельности определенной структуры транспортной системы и, в целом, всей транспортной системе Российской Федерации [1, с. 15–20].

На территории России в 2017 г. количество транспортных преступлений увеличилось (+3,9%) по сравнению с 2016 г. [2]. Более трети всех зарегистрированных преступлений на транспорте за год в Российской Федерации составляют хищения чужого имущества. Так в 2017 г. хищений, совершенных путем краж было совершено 12 695 (+4,7%), грабежей — 360 (+13,6%), разбоев — 47 (-11,3%) [3, с. 111–113].

При расследовании хищений имущества пассажиров, совершаемых на железнодорожном транспорте, на первоначальном этапе расследования наиболее характерны, следующие следственные ситуации:

1. Установление факта наличия кражи при полном отсутствии информации о преступнике.

Ситуация, в которой сведения о лице, совершившем кражу, отсутствуют является наиболее типичной на первоначальном этапе расследования.

Основными задачами следователя в данном случае является как можно более быстрое установление личности преступника, а также закрепление полученных доказательств, обладающих крайне неустойчивым характером, вследствие чего спустя некоторое время они могут попросту исчезнуть. Вторая задача, учитывая интересующую нас группу преступлений, кажется нам приоритетной, поскольку на объектах железнодорожного транспорта процессы происходят зачастую слишком стремительно. Учитывая, что в вагоне одновременно находится много людей (пассажиры, провожающие, продавцы), следы совершенной кражи исчезают крайне быстро.

Информацию о лице, подозреваемом в совершении кражи, можно получить от проводников (проверяли проездные билеты, осуществляли обслуживание пассажиров), а также от тех пассажиров, которые в момент совершения кражи находились непосредственно в данном вагоне. Однако наиболее важное значение имеют показания потерпевшего, поскольку из них можно получить максимально достоверную информацию о произошедшем преступлении и о личности преступника. Вся полученная информация является основой построения версии о личности неизвестного преступника [4, с. 290–292].

Замечено, что лицо, совершившие кражу и не установленное в процессе конкретного расследования, склонно продолжать свою преступную деятельность, используя те же методы и действия — т. е. продолжать совершать кражи на железнодорожном транспорте. Поэтому в случае не установления лица, совершившего кражу, на первоначальном этапе расследования следует, прежде всего, обратить внимание на другие схожие преступления, произошедшие в то же время и совершенные аналогичным способом и при похожих обстоятельствах, т. е. осуществить проверку по автоматизированным информационно-поисковым системам (АИПС) [5, с. 10–14.].

Подобный подход к расследованию преступления позволяет скоординировать работу сразу по нескольким не раскрытым преступлениям, а также позволяют получить дополнительную информацию о злоумышленнике. Здесь применимо положение системного подхода о том, что система доказательственной и ориентирующей информации в результате отработки окажется большей, чем сумма информации по отдельным уголовным делам [6, с. 60–61].

2. Установлен факт совершения кражи, а также получена достоверная информация о подозреваемом: пол, возраст, черты внешности, особые приметы, одежда и т. п.

Основными задачами в этой ситуации являются: установление и задержание лица, совершившего хищение имущество пассажира, а также обнаружение этого имущества.

Однако, как показывает практика, даже в такой (простой) ситуации, следователи не всегда успешно решают стоящие перед ними задачи (нередко уголовное дело

приостанавливается в связи неустановлением лица, совершившего преступление). Это обуславливается в первую очередь неоперативному использованию правоохранительными органами полученной информации о преступнике, а также противодействием со стороны преступника (которое зачастую осуществляется профессионально, особенно в тех случаях, когда кражу совершает организованная преступная группа).

В ситуации если преступник находится в поезде, он, как правило, предпринимает меры, направленные на воспрепятствование его изобличению:

- избавляется от похищенного имущества (пряча или передавая соучастникам);
- обеспечивает себе алиби (причем при этом зачастую используются лица, которые либо являются членами данной преступной группы, либо оказывают этой группе содействие);
- избавляется от орудий совершения преступления (отмычки, инструменты и т. д.).

Поэтому следователю совместно с оперативными работниками необходимо: оперативно установить местонахождение похищенного имущества, т. к это во-первых, позволит задержать преступников при попытке выноса его из поезда, а во вторых позволит расширить круг свидетелей–очевидцев преступления и получить дополнительную информацию о соучастниках преступления (тех кто помещал похищенное в тайник, а следовательно находился, а возможно и находится в этой части железнодорожного состава). Следователь и оперативные работники осуществляющие поиск похищенного имущества в подвижном составе, должны обладать определенными криминалистическими и специальными знаниями: о наиболее распространенных местах сокрытия похищенного имущества, об конструктивных особенностях вагонов, наличие в них различных полостей, возможности и способов доступа посторонних лиц к служебным помещениям. Место обнаружения похищенного и само имущество необходимо осмотреть тщательным образом, особое внимание следует уделить обнаружению следов пальцев рук и микроследов (волосы, волокна одежды, малое количество различных веществ).

Если достоверно установлено, что подозреваемый уже покинул поезд, то необходимо как можно точнее определить время и участок пути, где это произошло. Составляется подробное описание внешности подозреваемого и похищенного имущества, которые необходимо немедленно передать дежурному того линейного отдела полиции, где преступник покинул поезд. Однако не следует забывать, что лицо, совершивший хищение имущества пассажиров и сошедший с поезда, стремится немедленно покинуть территорию вокзала. При этом используются различные виды транспорта (автобусы, троллейбусы, такси), в некоторых случаях на станции его поджидает соучастник на личном автомобиле. С учетом этого обстоятельства необходимо оперативно передать информацию о приметах подозреваемого и о похищенном имуществе в примыкающие к вокзалу территориальные органы внутренних дел (нарядам патрульно–постовой службы, работникам оперативных подразделений и т. д.). Осуществить контроль качества взаимодействия линейных и территориальных органов внутренних дел должен следователь [7, с. 66; 8, с. 67].

3. Факт хищения обнаружен и подозреваемый задержан с поличным [9, с. 81].

Данная следственная ситуация, возможна в двух вариантах:

А) преступник совершил хищение в одиночку. Следовательно, следователь имеет практически весь массив информация, которая доступна на первоначальном этапе расследования. В такой ситуации основная задача следователя тщательное закрепление имеющихся доказательств, а также уточнение некоторых обстоятельств входящих в предмет

доказывания (например, выявление обстоятельств способствующих совершению данного преступления).

Б) преступник является членом организованной преступной группы, остальные соучастники на данный момент не установлены. Предположение следователя о совершении преступления группой лиц основано на результатах уже проведенных следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий и иных действий (осмотр места происшествия, опрос, получение объяснений и др.). Следовательно, к задаче по тщательному закреплению собранных по делу доказательств, добавляется еще одна — установление всех членов организованной преступной группы.

Список литературы:

1. Суденко В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации // Транспортное право и безопасность. 2016. №11 (11). С. 15-20.
2. Груздева Л. М. Преступность на транспорте в России: цифровая характеристика за 2017 год. <https://clck.ru/FML7s>.
3. Груздева Л. М. Статистическое исследование состояния и структуры преступности на транспорте в Российской Федерации за 2013-2016 гг. // Евразийское Научное Объединение. 2017. №5 (27). С. 111-113.
4. Грицаев С. И., Помазанов В. В. Особенности построения версий о лице, совершившем неочевидное преступление // Евразийский юридический журнал. 2018. №8 (123). С. 290-292.
5. Грицаев С. И., Помазанов В. В. Автоматизированное рабочее место следователя при производстве расследования: возможности и применение // Российский следователь. 2019. №2. С. 10-14.
6. Шурухнов Н. Г. Расследование краж. М., 1999. С. 60-61.
7. Грицаев С. И. Криминалистические проблемы организационных функций следователя в расследовании: дисс. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2004.
8. Грицаев С. И. Криминалистические проблемы организационных функций следователя в расследовании. Краснодар, 2006.
9. Нудельштейн А. М. Расследование хищений имущества пассажиров на железнодорожном транспорте: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 81.

References:

1. Sudenko, V. E. (2016). Transportnye prestupleniya: osobennosti kvalifikatsii. *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, (11), 15-20. (in Russian).
2. Gruzdeva, L. M. (2017). Prestupnost' na transporte v Rossii: tsifrovaya kharakteristika za 2017 god. <https://clck.ru/FML7s>.
3. Gruzdeva, L. M. (2017). Statisticheskoe issledovanie sostoyaniya i struktury prestupnosti na transporte v Rossiiskoi Federatsii za 2013-2016 gg. *Evraziiskoe Nauchnoe Ob'edinenie*, (5), 111-113.
4. Gritsaev, S. I., & Pomazanov, V. V. (2018). Osobennosti postroeniya versii o litse, sovershivshem neochevidnoe prestuplenie. *Evraziiskii yuridicheskii zhurnal*, (8), 290-292. (in Russian).
5. Gritsaev, S. I., & Pomazanov, V. V. (2019). Avtomatizirovannoe rabochee mesto sledovatelya pri proizvodstve rassledovaniya: vozmozhnosti i primenenie. *Rossiiskii sledovatel*, (2), 10-14. (in Russian).
6. Shurukhnov, N. G. (1999). Rassledovanie krazh. Moscow, 60-61. (in Russian).

7. Gritsaev, S. I. (2004). Kriminalisticheskie problemy organizatsionnykh funktsii sledovatelya v rassledovanii: J.D. diss. Krasnodar. (in Russian).

8. Gritsaev, S. I. (2006). Kriminalisticheskie problemy organizatsionnykh funktsii sledovatelya v rassledovanii. Krasnodar. (in Russian).

9. Nudelshtein, A. M. (2008). Rassledovanie khishchenii imushchestva passazhirov na zheleznodorozhnom transporte: J.D. diss. Moscow, 81.

*Работа поступила
в редакцию 19.02.2019 г.*

*Принята к публикации
24.02.2019 г.*

Ссылка для цитирования:

Зернаева А. Ю., Помазанов В. В. Типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования хищений имущества пассажиров, совершаемых на железнодорожном транспорте // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №3. С. 391-395. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/40/50>.

Cite as (APA):

Zernaeva, A., & Pomazanov, V. (2019). Typical investigative situations of the initial stage of investigation of theft of property of passengers committed on railway transport. *Bulletin of Science and Practice*, 5(3), 391-395. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/40/50>. (in Russian).