

ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОГО СУДОЧИНСТВА

Басиста І. В.

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ КАТАСТРОФ І АВАРІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

УДК 343.132: 35.081.73

Постановка проблеми. Під час розслідування кримінальних правопорушень даної категорії для слідчого надзвичайно важливо правильно оцінити ситуацію на місці події та виробити певний алгоритм власної діяльності. Адже за результатами проведеного нами вивчення статистичних даних та матеріалів кримінальних проваджень (справ) встановлено, що за останні три роки значна кількість кримінальних справ (проваджень) закрито за різними підставами, зокрема у 2011 році із зареєстрованих 88 матеріалів за ознаки злочину, передбаченого ст. 276 КК України закрито провадженням – 5, направлено до суду – 67. У 2012 році із зареєстрованих 53 матеріалів за ознаки злочину, передбаченого ст. 276 КК України закрито провадженням – 13, направлено до суду – 71. А у 2013 році ці показники суттєво погіршилися, так із зареєстрованих 237 матеріалів за ознаки злочину, передбаченого ст. 276 КК України закрито провадженням – 1429, направлено до суду лише 11 кримінальних проваджень¹.

Метою статті є дослідження особливостей провадження окремих слідчих (розшукових) дій при розслідуванні катастроф і аварій на залізничному транспорті.

Стан дослідження. Не дивлячись на те, що питанням дослідження окремих аспектів розслідування катастроф і аварій на залізничному транспорті у криміналістичній літературі приділя-

¹ Відомості за 2011-2012 роки взяті на підставі Звіту про злочинність, відомості за 2013 рік отримані із Єдиного звіту про кримінальні правопорушення.

лася увага, однак за умов дії чинного КПК ця проблематика на достатньому рівні не розглядалася.

Виклад основних положень. Отже, з метою максимальної ефективності фіксації інформації та її збереження, при розслідуванні кримінальних правопорушень даної категорії, на перший план виходить така слідча (розшукова) дія як огляд місця події. Вона є однією з найважливіших слідчих (розшукових) дій, яка є джерелом основної доказової інформації. Перед тим як розпочати дослідження матеріальної обстановки, слідчий повинен правильно визначити межі огляду, що є запорукою його ефективного проведення та подальшої результативності (інформативності). Результативність огляду місця події багато в чому визначається рівнем підготовки до його проведення. Підготовка до огляду являє собою комплекс заходів організаційно-забезпечувального характеру, що утворюють сприятливі умови для його проведення. Така підготовка здійснюється в два етапи:

- *підготовка до огляду після одержання повідомлення про подію* (уточнення характеру події, забезпечення охорони МП, забезпечення безпеки громадян і запобігання шкідливим наслідкам злочину, запрошення спеціаліста, визначення складу СОГ та перевірка готовності науково-технічних засобів, комплектності слідчої валізи);

- *підготовка до огляду, що здійснюється безпосередньо на місці події* (вжиття заходів щодо надання необхідної медичної допомоги потерпілим, усунення сторонніх осіб з місця події, встановлення очевидців, надання завдання учасникам СОГ, визначення їх функцій, а також прав і обов'язків інших учасників огляду) [1, с.11-12].

Слід пам'ятати процесуальні вимоги статті 237 КПК до провадження огляду місця події, зокрема:

- метою огляду місця події є виявлення та фіксація відомостей щодо обставин вчинення кримінального правопорушення, а об'єктами огляду - місцевість, приміщення, речі та документи. *Слід відзначити, що під час огляду результатів аварій та катастроф на залізничному транспорті, як правило виникає необхід-*

ність дослідження всіх зазначених у нормі КПК об'єктів. Для прикладу, при сходженні рухомого залізничного складу з рейок, в невідкладному порядку оглядається місце сходження залізничного поїзда з рейок та прилягаючі до нього ділянки, локомотив і вагони, що зійшли з рейок, стрілочні переводи, пристрої сигналізації, централізації, блокування та зв'язку, засоби огороження місця шляхових робіт, документи в яких зазначається про технічний стан споруд та пристроїв, пов'язаних з причиною події, а у випадку накладень сторонніх предметів - предмети, накладені на залізничне полотно тощо [2]. У разі виявлення знаряддя руйнування, потрібно насамперед оглянути місце руйнування з метою виявлення таких речових доказів як шурупи, гайки, рейкові накладки, вийняті зі шпал костилі тощо. Також особливу увагу необхідно приділити огляду місця зберігання залізничних інструментів суворой звітності та частинок маслянистих речовин [3, с.129].

Увага! На місці катастрофи передусім оглядають предмети, які швидко втрачають свої первісні властивості чи можуть бути навмисно видозмінені (гальмові колодки для визначення ступеня їх нагрівання, стоп-крани й крани гальмівної системи, прилади керування локомотива тощо).

У разі руйнування колії і сходу рухомого складу зі шляху, як правильно відзначають дослідники, спочатку оглядають верхні будівлі зруйнованої колії, пошкоджені вагони та локомотив, потім інші одиниці рухомого складу й другу колію. Огляд розпочинають з тих ділянок, звідки проводять роботи з відбудови руху потягів. Зазначають послідовність розташування у складі потяга вагонів і цистерн, габарити вантажу, розміщеного на відкритих платформах, стан його кріплення та інші ознаки, що характеризують правильність формування потяга й завантаження вантажу на платформи. Під час огляду ділянки колії фіксують: стан рейок, скріплень, шпал, баласту, земляного полотна та шляхових споруд; розширення чи звуження колії, перекося, кути, вигини та викиди колії, відхилення за рівнем та іншими дефектами, які можуть бути причиною катастрофи; виявлені на колії сторонні предмети,

частини вантажу, деталі гальмівної системи вагонів і локомотива, які можливо впали на колію і стали причиною катастрофи; профіль, план шляху й видимість шляхових сигналів. *Потрібно зробити огляд і виміри шляху для встановлення відхилень від норми за шаблоном і рівнем на відстані не менш як 500 метрів в обидва боки від місця катастрофи.* Під час огляду рейок фіксують їх тип, маркування, кількість і стан скріплень, конструкцію накладок, щільність прилягання підшви рейки до підкладок, ступінь бічної й вертикальної спрацьованості рейок, дефекти (злами, тріщини, вибої тощо). Під час огляду шпал встановлюють їх кількість на ділянці катастрофи та придатність до експлуатації. Визначають відстань між шпалами, наявність тріснутих, гнилих і осілих шпал, ступінь їх спрацьованості, а також чи міцно вони тримають костилі. Щодо баласту й земельного полотна, в протоколі огляду вказують товщину і склад баластового шару, наявність осідань, безодень, зсувів, розрідження й так званих баластових корит. Локомотив і вагони оглядають з метою визначення стану ходових частин, приладів керування, гальмівної системи, сигналізації, зчіпних, тягових і ударних приладів. Насамперед, зазвичай, оглядають вагони, які першими зійшли з рейок, а тоді локомотив та інші частини рухомого складу. Фіксують розташування локомотива та вагонів, визначають, які вагони зійшли з рейок, місце сходу, яку відстань вагони пройшли по шпалах і баласту, яке положення мають колісні пари вагонів, що зійшли (перебувають усередині колії чи зовні), і які частини рухомого складу відсутні. У разі сходу вагонів хвостової або середньої частини потяга з колії потрібно ретельно оглядати не лише ті вагони, що зійшли з рейок, а й вагони головної частини потяга, тому що несправність того чи іншого головного вагона могла спричинити пошкодження колії або падіння на колію вантажу чи деталей рухомого складу без сходу з рейок самого несправного вагона. Під час огляду ходових частин встановлюють їхні точні розміри, стан осей, підшипників, спиць, кронштейнів, букс, буксових рам і ресор. Зазначають наявність вибоїв і спрацьованості гребеня бандажа із зазначенням їхніх форм і розмірів. Огляд гальмівної системи має на меті з'ясувати,

чи застосовувалося гальмування в аварійній обстановці, які його результати; чи могли локомотивна та кондукторська бригади своєчасним включенням гальм запобігти катастрофі та які причини недостатнього гальмівного ефекту. При огляді звертають увагу на стан гальмівних колодок, ступінь їх нагрівання, стан автогальмівних рукавів та їхніх з'єднань, кількість і положення стоп-кранів у вагонах, показання манометра та його справність, положення ручки кранів машиніста, стан насоса, який подає повітря в автогальмівну магістраль, наявність вологи у головних повітряних резервуарах, положення кранів автогальмівної магістралі. Увага! Слід мати на увазі, що іноді кінцеві крани перекривають уже після катастрофи, щоб ухилитися від відповідальності за несвоєчасну зупинку поїзда. Під час огляду гальмівної системи повинно бути зроблено, за можливості, випробування гальм з фіксуванням показань манометра. Під час огляду приладів керування локомотива фіксують положення рукоятки крана машиніста, контролера та реверса і встановлюють, чи справно діють прилади, чи не мають вони будь-яких дефектів. З допомогою огляду системи сигналізації і автостопа вивчають стан світлових сигналів потяга, їх розташування й видимість, справність звукової сигналізації, стан прожектора локомотива, дальність його світіння, справність автостопа. Завданням огляду пристроїв СЦБ і зв'язку є перевірка їх технічного стану і правильності використання під час руху потягів, які зазнали катастрофи. Під час катастроф і аварій, що супроводжуються руйнуваннями рухомого складу, колії та інших споруд, часто знищуються речові докази, втрачаються ознаки, які свідчать про причину й обставини події. Дані про ці втрачені ознаки можуть зберігатися в різних залізничних документах, які набувають важливого значення під час розслідування сходів і зіткнень рухомого складу, наїздів на сторонні предмети й пошкодження пристроїв енергопостачання та зв'язку. Вдалому використанню документів під час розслідування катастроф сприяє те, що функціонування залізничного транспорту, діяльність його служб і стан технічних засобів регулюють відомчі інструкції, правила технічної експлуатації та інші документи встановленого зразка,

які підлягають огляду з метою надати допомогу слідству у відновленні обстановки, яка передувала катастрофі [3, с.130-132].

- для участі в огляді може бути запрошений потерпілий, підозрюваний, захисник, законний представник та інші учасники кримінального провадження. З метою одержання допомоги з питань, що потребують спеціальних знань, слідчий, прокурор для участі в огляді може запросити спеціалістів. *Така діяльність слідчого охоплюється підготовчим етапом огляду місця події. Так як на залізничному транспорті мають місце: пошкодження пристроїв електропостачання залізниці; накладення на колії сторонніх предметів; навмисні руйнування рейкового шляху тощо, то у всіх зазначених випадках потрібно проводити огляд місця події за участю спеціалістів: чергових, інженера електростанції, лінійного електрика, працівника служби електрифікації Управління залізниці, який не забезпечив злагодженості схем живлення контактної мережі та ліній зв'язку, члена ремонтної бригади, працівника служби колії тощо* [3, с.129].

Увага! Особи, у присутності яких здійснюється огляд, при проведенні цієї слідчої (розшукової) дії мають право робити заяви, що підлягають занесенню до протоколу огляду.

- при проведенні огляду дозволяється вилучення лише речей і документів, які мають значення для кримінального провадження, та речей, вилучених з обігу. Усі вилучені речі і документи підлягають негайному огляду і опечатуванню із завіренням підписами осіб, які брали участь у проведенні огляду. У разі якщо огляд речей і документів на місці здійснити неможливо або їх огляд пов'язаний з ускладненнями, вони тимчасово опечатуються і зберігаються у такому вигляді доти, доки не буде здійснено їх остаточні огляд і опечатування [4]. *Слід відзначити, що у даному випадку, при описі виявлених речей і документів за результатами аварій та катастроф на залізничному транспорті, необхідно дотримуватися вимог до термінології, яка ще й деталізована відомчими інструкціями. Також не рекомендується вживати невизначених понять, як от: «поблизу», «неподалік», «поряд» тощо. Поряд із цим при описі виявленого не доцільно чітко наводити визначення*

слідів, характеристика яких на момент огляду не визначена і потребує подальших спеціальних досліджень. Наприклад, неможна писати «плями крові», «залишки тормозної рідини чи мазуту» тощо. В таких випадках в протоколі виявлене визначається висловами типу «плями бурого кольору, схожі на кров» тощо [5, с.176].

Увага! Слідчий, прокурор має право заборонити будь-якій особі залишити місце огляду до його закінчення та вчинювати будь-які дії, що заважають проведенню огляду. Невиконання цих вимог тягне за собою передбачену законом відповідальність.

- при огляді слідчий, прокурор або за їх дорученням залучений спеціаліст має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати і вилучати речі і документи, які мають значення для кримінального провадження. Предмети, які вилучені законом з обігу, підлягають вилученню незалежно від їх відношення до кримінального провадження. Вилучені речі та документи, що не відносяться до предметів, які вилучені законом з обігу, вважаються тимчасово вилученим майном [4]. *При розслідуванні аварій та катастроф на залізничному транспорті в силу динамічних об'єктивних і суб'єктивних змін, яким може бути піддане місце події, для слідчого особливо важливого значення набуває максимальна деталізація події, що сприймається в протоколі ОМП та плані чи схемі огляду. Саме тому у заключній частині протоколу повинні міститися відомості про вилучені речі і документи та спосіб їх ідентифікації [4]. Також тут повинна знайти своє відображення інформація про складені плани, схеми, фотознімки тощо. Відмінність між планом і схемою полягає в тому, що план виконується в масштабі, схема – без масштабу, орієнтовно із вказівкою на розміри об'єктів, їх форми і відстані між ними [5, с.177]. План місцевості викреслюється способом вимірів за напрямком або способом засічок. Останній полягає в тому, що виміри між двома об'єктами та відображення на плані цього відрізка у відповідному масштабі проводять*

лише після першого візування. Інші об'єкти візують як з початкової точки, так і з точки, на яку проводилося перше візування. У цьому випадку відрізок між двома даними точками слугує базою для зйомки. Таке перехрестя відображає місце розташування об'єкта, на який проводилося візування. Оскільки база зйомки та дві лінії візування утворюють трикутник, то вирахувати відстань від одного об'єкта до іншого нескладно. При складанні плану чи схеми використовують умовні позначення. На кожному плані або схемі повинні бути: заголовок із зазначенням, що саме накреслено, стрілка з позначенням «північ-південь» для орієнтування на сторони світу, масштаб (на планах), пояснювальні написи про те, що являють собою ті чи інші зображені об'єкти [1, с.45-46].

Також дуже ефективними способами фіксації місця події є фотозйомка та відеозапис. Однак у практичній діяльності із розслідування кримінальних правопорушень на даному етапі є певні проблеми. Так, проведеним опитуванням слідчих встановлено, що 73 % респондентів допускають помилки та недоліки при формуванні протоколу ОМП через технічні вимоги до його підготовки, 58 % респондентів відчують труднощі у використанні техніко-криміналістичних засобів через відсутність професійних відеокамер, а 74 % - через їх неякісність. Значна доля проблематики полягає також і у відсутності умов для застосування технічних засобів (80% опитаних), що в першу чергу пов'язане з надмірним навантаженням на слідчого (50% опитаних) та у відсутності професійних навичок використання техніко-криміналістичних засобів (50% опитаних) [6, с.28]. Виходячи із викладеного, способом актуалізації знань можуть бути як курси підвищення кваліфікації слідчих, так і тренінги із даної проблематики, де б модераторами виступали фахівці-експерти чи досвідчені викладачі профільних ВНЗ.

Під час огляду місця події внаслідок аварій та катастроф на залізничному транспорті застосовуються традиційні види фотозйомки: орієнтуюча, оглядова, вузлова і детальна. Також для фіксації на місці події дрібних частин, які практично завжди утворюються при вчиненні розглядуваного злочину і не

можуть бути вилучені в повному обсязі, - доцільно використовувати методи масштабної і крупномасштабної фотозйомки. Макрозйомка – ефективний метод фотографування об'єктів з безпосереднім збільшенням без застосування мікроскопу, оскільки дозволяє переглянути виявлені ознаки у збільшеному вигляді. Увага! Необхідно враховувати, що глибина різко зображуваного простору зменшується пропорційно до збільшення масштабу [7, с.17]. Під час огляду місця події внаслідок аварій та катастроф на залізничному транспорті особливо ефективним і результативним є відеозапис. Адже зачасту він застосовується у випадках, коли подія ще не завершена (триває пожежа, виникла екологічна катастрофа) і дозволяє оцінити практично весь її негативний масштаб [5, с.176].

За наслідками вчинення розглядуваних злочинів досить часто виникає необхідність в огляді трупа на місці події, який повинен проводитися з обов'язковим дотриманням вимог статті 238 КПК, зокрема: огляд трупа слідчим, прокурором проводиться за обов'язкової участі судово-медичного експерта або лікаря, якщо вчасно неможливо залучити судово-медичного експерта; огляд трупа може здійснюватися одночасно з оглядом місця події, житла чи іншого володіння особи з додержанням правил КПК про огляд житла чи іншого володіння особи; після огляду труп підлягає обов'язковому направленню для проведення судово-медичної експертизи для встановлення причини смерті; труп підлягає видачі лише з письмового дозволу прокурора і тільки після проведення судово-медичної експертизи та встановлення причини смерті [4].

1. Шенітько В.Ю. Довідник слідчого [Текст] / В.Ю. Шенітько. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 208 с.
2. Особливості розслідування катастроф і аварій на залізничному транспорті: конспект лекції [Електронний ресурс] <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/kriminalistika/150.php>
3. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів [Текст]: Наук. – практ. посібник / За ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 216 с.

4. *Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).*
5. *Шепитько В.Ю. Криміналістика [Текст]: Курс лекцій. Издание третье / В.Ю. Шепитько. – Х.: ООО «Одиссей», 2006. – 368 с.*
6. *Іщенко А.В. Теорія і практика криміналістичного забезпечення процесу доказування в розслідуванні злочинів [Текст]: навч. посібник / А.В. Іщенко, І.О. Ієрусалимов, Ж.В. Удовенко. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 160с.*
7. *Ковальов К.М. Застосування фото та відеозйомки при проведенні огляду місця події [Текст]: Методичний посібник ДНДЕКЦ МВС України / К.М.Ковальов, Т.Г.Чашиницька, Ю.Ю. Нізовцев. – К., 2006. – 54 с.*

Басиста І.В. Особливості провадження окремих слідчих (розшукових) дій при розслідуванні катастроф і аварій на залізничному транспорті

Стаття присвячена розслідуванню кримінальних правопорушень даної категорії, так як для слідчого надзвичайно важливо правильно оцінити ситуацію на місці події та виробити алгоритм власної діяльності. Адже результати проведеного нами вивчення емпірики засвідчили, що за останні три роки значна кількість кримінальних справ (проваджень) на Україні закрито із різних підстав.

Ключові слова: розслідування кримінальних правопорушень, слідчий, алгоритм власної діяльності, версія, слідча (розшукова) дія, аварія, катастрофа, залізничний транспорт.

Басистая И.В. Особенности производства отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании крушений и аварий на железнодорожном транспорте

Статья посвящена расследованию уголовных правонарушений данной категории, так как для следователя чрезвычайно важно правильно оценить ситуацию на месте и выработать определенный алгоритм собственной деятельности. Ведь по результатам проведенного нами изучения статистических данных и материалов уголовных производств (дел) установлено, что за последние три года значительное количество уголовных дел (производств) на Украине закрыто по различным основаниям

Ключевые слова: расследование уголовных правонарушений, следователь, алгоритм собственной деятельности, версия, следственное (розыскное) действие, авария, крушение, железнодорожный транспорт.

Basysya I.V. The Peculiarities of the Inspection Holding of the Action Scene during the Investigation of Crashes and Accidents at the Railway Sector according to the Ukraine Legislation

During the criminal offenses investigation of this category it is extremely important for the investigator to have proper access to the situation at the action scene and to develop an own algorithm of the work. According to the results of our study about the statistical data and materials of criminal proceedings (cases), we have found

out that a lot of criminal cases (production) in Ukraine were closed for the various reasons within the last 3 years.

Keywords: investigation of criminal offenses, investigator, algorithm of own work, version, investigation (investigative) action, accident, crash, railway transport.