

Специфика проведения исследований маркировочных обозначений изделий и иных материалов при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта

Малыхина Екатерина Анатольевна

Аспирант

Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Иркутская область, Россия
E-mail: malykhina_ek@mail.ru

Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта в России, представляющий собой крупнейшую железнодорожную систему мира. Для современного общества существование железной дороги необходимо, ведь железнодорожный транспорт один из наиболее безопасных и многофункциональных. Справедливо отметил О.П. Грибунов, что железнодорожный транспорт является специфичной отраслью экономики страны, однако вместе с тем имеет и свои характерные особенности, обуславливающие специфику преступности на данном виде транспорта, а также особенности ее предупреждения [1]. Объекты железнодорожного транспорта представляют собой сложный, взаимосвязанный механизм, включающий различные составляющие железнодорожной инфраструктуры, такие как: изделия из цветных и черных металлов, устройства СЦБ и связи, комплектующие запасные части локомотивов.

В настоящее время в стране отмечается рост преступлений, связанных с хищением комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Так, подразделениями ОБППГ по линии грузовых перевозок за 10 месяцев 2015 года в Российской Федерации поставлено на учет 4 816 преступлений. На примере Линейного отдела МВД России на станции Иркутск-пассажирский отметим, что за период 10 месяцев 2015 года подразделения ОБППГ на учет по линии грузовых перевозок поставлено 25 уголовных дел (аналогичный период прошлого года - 25), из которых 15 возбуждены по выявленным фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта [2]. Данные хищения являются не только уголовно-наказуемыми, они также несут в себе опасность для жизни и здоровья граждан, ведь составляющие элементы железнодорожного транспорта должны обеспечивать качественное и безопасное функционирование железнодорожного комплекса в целом.

Увеличение количества такого вида преступлений обуславливается значительным ростом цен на лом цветного и черного металла, доступностью комплектующих запасных частей, высокой стоимостью некоторых комплектующих деталей, наличием большого спектра способов совершения и сокрытия данного рода преступлений, а также большой протяженностью территории и круглосуточным режимом работы.

Криминалистическая методика расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта на сегодняшний день находится еще в процессе становления, в связи с чем, существует дефицит научно обоснованных криминалистических рекомендаций, необходимых в практической деятельности. Безусловно, при расследовании преступлений рассматриваемого вида обязательны грамотный и качественный подход следственных и оперативных подразделений, а также квалифицированные знания сотрудников экспертных подразделений.

Говоря об особенностях расследования указанных преступлений следует отметить, что все комплектующие детали объектов железнодорожного транспорта имеют индивидуальные маркировочные обозначения, занесенные в систему Главного вычислительного центра

Российских железных дорог. В связи с этим лица, совершающие противозаконные действия, в целях сокрытия своих деяний, затруднения опознания и идентификации предметов, нередко полностью или частично уничтожают маркировочные обозначения на них. Иногда после уничтожения первичной маркировки преступники наносят вторичную маркировку, что крайне осложняет процесс расследования. В большинстве случаев удаляются маркировочные обозначения по средствам механического воздействия на материал в непосредственном месте расположения маркировки на всю глубину рельефа имеющегося обозначения. Зачастую удаление обозначений производится шлифовкой наждачным кругом, наждачной бумагой или напильником, реже встречается уничтожение знаков маркировки путём заваривания поверхности, ее шлифовки, а затем сваривания пластин с новыми маркировочными обозначениями.

В подобных случаях для раскрытия преступлений необходимо проводить экспертно-криминалистические исследования поддельных, уничтоженных, либо измененных маркировочных обозначений, которые затрудняют процесс диагностики, а также идентификации вещественных доказательств. Как правило, экспертное исследование дает возможность ответить на вопросы о наличии на поверхностях объектов маркировочных обозначений, месте их нанесения, содержании данных обозначений (по факту наличия и первоначальному) и возможном видоизменении и уничтожении.

Проведение исследований маркировочных обозначений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта достаточно эффективно, и может в разы повысить количественный и качественный показатель раскрываемости данного вида преступлений. Однако проведение сотрудниками экспертных учреждений исследования маркировочных обозначений имеет ряд особенностей и связанных с ними сложностей. Для начала отметим необходимый ряд условий, гарантирующий эффективность проведения исследования: соблюдение температурного режима и наличие качественного освещения, присутствие специальных инструментов, таких как шлифовальные машины и подъемные краны для перемещения крупногабаритных комплектующих деталей, а также большое количество времени. В связи с тем, что в реальности отсутствует возможность проведения исследования в специализированных экспертных учреждениях из-за массивности большинства комплектующих объектов железнодорожного транспорта и, соответственно, невозможности их транспортировки, производство экспертиз проводится в месте нахождения объекта исследования, а именно в локомотивных депо, парках отстоя и на железнодорожных тупиках. Все вышеперечисленное свидетельствует о том, что исследования проводятся в условиях, непригодных для качественного анализа вещественных доказательств, кроме того производство осуществляется в достаточно сжатые сроки в виду высокой загруженности сотрудников экспертных учреждений, а также в целях экономии сроков предварительного расследования преступлений, что также приводит к отрицательному результату проведенной экспертизы. Более того, на сегодняшний день существует также проблема взаимодействия сотрудников железной дороги с правоохранительными органами, и это, несомненно, затрудняет процесс производства исследований и экспертиз.

Вышеизложенное констатирует факт того, что для производства эффективного расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта необходим комплексный подход, совокупность знаний и умений следователей и оперативных работников. При этом особым образом отметим высокую роль в расследовании сотрудников экспертных учреждений, занимающихся производством исследований маркировочных обозначений изделий и иных материалов. Однако учитывая специфику данных преступлений, отсутствие узкоспециализированной методики расследования, существование проблемы качественного производства исследований сотрудниками экспертных подразделений,

в виду обоснованных причин и обстоятельств, на сегодняшний день остро стоит вопрос устранения имеющихся недостатков.

Источники и литература

- 1) Грибунов О.П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. №. 5–2. С. 59-63.
- 2) ФКУ ГИАЦ МВД России: <http://10.5.0.16/csi/modules>

Слова благодарности

Благодарю за помощь научного руководителя - начальника кафедры криминалистики ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, кандидата юридических наук, доцента О.П. Грибунова