

На правах рукописи

Цуканова Олеся Владимировна

**Первоначальный этап расследования преступлений, совершаемых в
пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава**

12.00.12. – Криминалистика; судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук**

Москва - 2016

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»

Научный руководитель доктор юридических наук, профессор
Заслуженный деятель науки
Российской Федерации
Ищенко Евгений Петрович

Официальные оппоненты: **Комаров Игорь Михайлович**
доктор юридических наук, профессор
ФГБОУ ВО «Московский государственный
университет имени М.В. Ломоносова»
профессор кафедры криминалистики

Грибунов Олег Павлович
кандидат юридических наук, доцент
ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт
Министерства внутренних дел Российской
Федерации»
начальник кафедры криминалистики

Ведущая организация Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего
образования «**Краснодарский университет
Министерства внутренних дел Российской
Федерации**»

Защита состоится 16 февраля 2017 года в 14:00 на заседании диссертационного совета Д 212.123.01, созданного на базе Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), по адресу: г. Москва, 125993, ул. Садовая-Кудринская, д. 9, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА).

Полный текст диссертации, автореферата и отзывов размещены на сайте Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА):
<http://msal.ru/general/academy/councils/collab/>

Автореферат разослан «__»_____2016 г.

**Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор юридических наук, доцент**

Зорикто Борисович Соктоев

Общая характеристика работы

Актуальность темы диссертационного исследования. 22 марта (3 апреля) 1836 года император Николай I утвердил Устав первой в России железной дороги, в том же году для обеспечения общественного порядка на железной дороге в России был организован Отдельный корпус жандармов, одним из подразделений которого стала железнодорожная жандармерия.

С появлением первой железной дороги криминалисты столкнулись с особенностями преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте и проблемами их раскрытия.

В настоящее время железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы страны. Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа имеют большое социально-экономическое значение, которое определяется регулярностью и универсальностью перевозок, а также разветвленностью сети железных дорог с высокими провозными возможностями. Железнодорожный транспорт считается одним из самых безопасных видов транспорта, в связи с чем на его долю приходится около 40% пассажирских перевозок.

Ведущая роль в борьбе с преступностью на объектах железнодорожного транспорта отведена линейным управлениям и отделам полиции на транспорте.

Организация деятельности транспортного управления наглядно рассматривается на примере Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу:

В зону оперативного обслуживания УТ МВД России по ЦФО входят объекты железнодорожного, водного и воздушного транспорта, расположенные в 17 субъектах Российской Федерации.

Зона обслуживания УТ МВД России по ЦФО включает в себя около 15 000 км железной дороги и объекты, расположенные на ней (8 862 км Московской железной дороги, 1 897 км Московского отделения Октябрьской железной дороги, 4 238 км Юго-Восточной железной дороги). Московская железная дорога, Московское отделение Октябрьской железной дороги, Юго-Восточная железная дорога входят в состав ОАО «РЖД»,

учредителем и единственным акционером которого является Российская Федерация.

Оперативное обслуживание объектов УТ МВД России по ЦФО осуществляет 6 ЛУ МВД России, 20 ЛО МВД России. Им подчинено – 23 линейных отдела полиции, 14 линейных отделений полиции и 107 линейных пунктов полиции. На участке оперативного обслуживания дислоцируется 90 вокзалов, 1 092 станции и 3 214 посадочных платформ.

В 2015 году в подразделениях УТ МВД России по ЦФО зарегистрировано 67 604 заявления, сообщения и иной информации о преступлениях, об административных правонарушениях и происшествиях. Рассмотрено 37 732 заявления (сообщения) о преступлениях.

По зарегистрированным заявлениям (сообщениям) приняты решения: о возбуждении уголовного дела – 8 303; об отказе в возбуждении уголовного дела – 11 626; о передаче по подследственности или территориальности – 17 802; о возбуждении дела об административном правонарушении – 2 319.

В 2015 году структуру преступности составили: кражи (47,7%), преступления в сфере незаконного оборота наркотиков (17,2%), преступления экономической направленности (9,4%), прочие преступления (25,7%).

Анализ преступности на территории обслуживания УТ МВД России по ЦФО в 2011-2015 годах свидетельствует о преобладании преступлений против собственности и в сфере незаконного оборота наркотиков, совершаемых в пассажирских вагонах поездов различного сообщения. Отмечается нестабильная криминогенная ситуация в сфере пассажирских перевозок.

Так, только в 2015 году относительно 2014 года количество зарегистрированных преступлений, совершенных в поездах дальнего следования, снизилось на 19,9% (с 809 до 648). Вместе с тем, на 13,9% увеличилось количество преступлений, совершенных в пригородных поездах (964 до 1 098), на перегонах – на 22,8% (с 461 до 566), на платформах пригородных поездов – на 2,6% (с 376 до 386), на платформах поездов дальнего следования – на 54,5% (с 33 до 51).

Опасение вызывает и тот факт, что на протяжении нескольких лет наибольшая стабильность сохраняется в сфере преступности против жизни, здоровья и имущественной неприкосновенности граждан, где преобладают тяжкие и особо тяжкие преступления. Преступления совершаются более дерзкими, часто жестокими способами. Так, в 2015 году отмечен рост количества грабежей (на 6,9%) и разбоев (на 3 %).

На современном этапе развития общества и государства, в условиях постоянного развития социально-экономической сферы и стабильного технического прогресса, параллельно совершенствуются способы совершения преступлений и сокрытия их следов.

На практике выбор следователем тактических приемов и методов при расследовании преступлений указанной категории затрудняется, в связи с ограниченностью знаний в сфере функционирования железнодорожного транспорта, которые в большинстве случаев приобретаются с опытом работы.

В научной литературе периодически рассматривались мероприятия, объединяющие деятельность сотрудников полиции и особенности функционирования железнодорожного транспорта при расследовании отдельных видов преступлений. Однако имеющиеся на сегодняшний день научные труды в области криминалистики не учитывают в полной мере специфику первоначального этапа расследования типичных преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

При раскрытии и расследовании преступлений указанной категории следователи, особенно молодые, допускают множество организационных и тактических ошибок, обусловленных особенностью деятельности железнодорожного транспорта. Решением множества проблем, возникающих перед следователем при организации расследования на первоначальном этапе, может стать алгоритмизация его деятельности.

Е.П. Ищенко заложил основы криминалистической алгоритмизации, ставшие отправной точкой для дальнейшей разработки темы.

Повышение уровня профессионализма сотрудников транспортной

полиции поможет решить множество проблем в борьбе с преступностью данной категории. Наиболее эффективным способом оптимизации следственной деятельности может стать разработка следственных алгоритмов, содержащих научные криминалистические рекомендации и передовой опыт раскрытия и расследования основных видов преступлений, совершенных в пассажирском подвижном составе, на первоначальном этапе расследования, что определяет актуальность темы диссертационного исследования.

Степень разработанности темы. Проблемами разработки методик расследования отдельных видов преступлений, типизации тактических комбинаций посвящены труды многих ученых-криминалистов: Р.С. Белкина, О.Я. Баева, Н.П. Яблокова, Е.П. Ищенко, А.Г. Филиппова, С.Н. Чурилова, С.А. Шейфера, А.В. Шмони́на и др.

Алгоритмизации следственной деятельности посвящены труды Е.П. Ищенко, А.С. Шаталова, М.Б. Вандера, К.О. Сливинского, Н.Б. Водяновой, Н.А. Марочкина, Е.Н. Асташкиной, А.Л. Протопопова и др.

Изучением специфики расследования отдельных видов преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, занимались: Н.И. Гетман, Ю.В. Степаненко, Н.А. Духно, Ю.Г. Корухов, А.Б. Соловьев, А.Ф. Лановой, А.М. Нудельштейн и др. Однако указанные исследования проводились более восьми лет назад, что обуславливает необходимость разработки более современных средств, приемов, методов и методик расследования и раскрытия преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

Оценивая достаточно высокий уровень состояния современных исследований проблем расследования отдельных видов преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, нельзя не отметить отсутствие в криминалистике работ, посвященных первоначальному этапу расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, и алгоритмизации деятельности следователя на данном этапе. Отсюда становится очевидной практическая и

теоретическая значимость диссертационного исследования.

Объектом исследования является преступная деятельность в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также деятельность следователя на первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

Предметом исследования являются:

1. Криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава;
2. Закономерности механизма преступлений исследуемой категории;
3. Закономерности связи факторов следственных ситуаций с направлением деятельности следователя;
4. Закономерности обеспечения доказательственной базы при раскрытии и расследовании преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава;
5. Следственная и судебная практика по уголовным делам данной категории;
6. Ведомственные нормативные правовые акты;
7. Теоретические положения уголовного процесса, криминалистики, криминологии и психологии.

Цель и задачи диссертационного исследования.

Целью диссертационного исследования является комплексный анализ проблем, возникающих на первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также разработка научно-обоснованных рекомендаций для повышения эффективности работы следователя по уголовным делам указанной категории.

Для достижения поставленной цели были определены и решены следующие основные **задачи**:

- 1) Изучить и проанализировать следственную и судебную практику

расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, разработать криминалистические характеристики основных преступлений.

2) Исследовать обстоятельства, подлежащие установлению по делам о преступлениях, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

3) На основе анализа действующей практики расследования основных видов преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, дать характеристику проблемам, возникающим при расследовании.

4) Выявить характерные особенности свойств личностей преступников, потерпевших и свидетелей по преступлениям, совершенным в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

5) Установить исходные следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования, и на их основе определить комплекс мероприятий по раскрытию и расследованию преступлений указанной категории.

6) Проанализировать технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов.

7) Сформулировать практические рекомендации по тактике производства отдельных следственных действий с учетом характерных свойств и особенностей потерпевших, подозреваемых и свидетелей, обеспечивающие полное и качественное расследование преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

8) Проанализировать теоретические основы криминалистической алгоритмизации расследования преступлений, ее соотношение с иными категориями криминалистики.

9) Разработать алгоритмы расследования преступлений и алгоритмы

производства типичных следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

Методологической основой диссертационного исследования стал диалектический метод познания, а также система общенаучных и частных научных методов, основанных на нем. В работе широко применялись: методы логического осмысления, наблюдения, анализа, аналогии, сравнения, моделирования, описания и другие методы познания объективной действительности, позволившие исследовать интересующие проблемы в полном соответствии с поставленными целями и задачами, формулировать выводы, положения и рекомендации. А также применялись методы социологического исследования: изучение документов (материалов уголовных дел, комплексных анализов оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО), анкетирование (сотрудников органов следствия и дознания) и др.

Теоретическую основу диссертационного исследования составляют научные труды в области уголовного процесса, криминалистики, оперативно-розыскной деятельности, криминологии, психологии и организации транспортной системы.

Нормативно-правовой основой исследования стали положения Конституции Российской Федерации; нормы действующего уголовного и уголовно-процессуального законодательства; ведомственные приказы и инструкции Генеральной прокуратуры Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации; ведомственные нормативные акты МВД России, приказы и инструкции ОАО «Российские железные дороги».

Эмпирическую базу исследования составила следственная и судебная практика расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, личный опыт работы диссертанта в должности следователя линейного отдела полиции на протяжении более десяти лет, собственное расследование около 500 уголовных дел данной категории и

изучение 70 уголовных дел, расследованных другими следователями на территории УТ МВД России по ЦФО в период с 2011 по 2015 годы. Также в исследовании использованы материалы комплексных анализов и оценок оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО по итогам работы за 2011-2015 годы. Кроме того, диссертантом разработаны анкеты и проведено анкетирование 76 респондентов: 45 следователей и 31 дознавателя.

Научная новизна диссертационного исследования определяется тем, что данная работа является одной из первых попыток на уровне диссертации с позиций современной науки совместить особенности работы железнодорожного транспорта с деятельностью следователя по расследованию основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, на первоначальном этапе; разработать алгоритмы расследования указанных преступлений и производства типичных следственных действий.

В ходе исследования автором разработана криминалистическая характеристика основных видов преступлений, совершаемых в пассажирском подвижном составе; определены, уточнены и дополнены некоторые положения теории и практики следственной деятельности на стадии проверки сообщений о преступлениях данной категории; сформулированы типичные следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования; разработан комплекс мероприятий по раскрытию и расследованию преступлений с учетом складывающихся следственных ситуаций; определены особенности организации деятельности следователя по расследованию основных видов преступлений; охарактеризованы формы взаимодействия следователя с органами дознания и иными организациями; проанализировано технико-криминалистическое обеспечение и использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов при раскрытии и расследовании преступлений указанной категории; разработаны алгоритмы расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах

железнодорожного подвижного состава, и алгоритмы типичных следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Преступления, совершаемые в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, имеют специфику, определенную основными элементами криминалистической характеристики, которая обусловлена особенностями функционирования железнодорожного транспорта:

- место преступления – пассажирский вагон железнодорожного подвижного состава;
- время совершения преступления, при отсутствии точных сведений, может быть установлено путем высчитывания относительно местонахождения поезда;
- обстановка - совокупность условий, складывающихся в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, в которых совершается преступление;
- способ подготовки, совершения и сокрытия преступления, совершенного в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, определяется видом преступления, с учетом цели поездки преступника и обстановки, складывающейся в конкретном вагоне, а также особенностей работы железнодорожного транспорта;
- способ сокрытия преступления – выбрасывание из движущегося поезда, сокрытие в вагоне поезда, передача соучастникам;
- личность потерпевшего – пассажир либо лицо, осуществляющее трудовую деятельность в поезде; лицо, оказавшееся в поезде по другим причинам (провожающее или встречающее пассажиров, незаконно осуществляющее торговую деятельность и др.);
- личность подозреваемого - пассажир либо лицо, осуществляющее трудовую деятельность в поезде; лицо, оказавшееся в поезде по другим причинам (провожающее или встречающее пассажиров, незаконно

осуществляющее торговую деятельность и др.).

2. Особенности первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, обусловлены дефицитом времени и информации; изменением обстановки и, в большинстве случаев, невозможностью сохранения места преступления; мобильностью и удаленностью местонахождения потерпевших, преступников и очевидцев преступления.

3. Эффективность раскрытия преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, обуславливается наличием у следователя правовых знаний и познаниями в сфере организации и функционирования железнодорожного транспорта.

4. Предварительная проверка по преступлениям, совершенным в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, имеет свою специфику, определенную особенностями функционирования железнодорожного транспорта, а полнота и качество проведенных мероприятий в рамках проверки по преступлениям в большинстве случаев определяют эффективность раскрытия и расследования деликтов данной категории.

5. Организация работы следователя в условиях железнодорожного транспорта и налаженное взаимодействие с транспортными и территориальными подразделениями органов внутренних дел, другими организациями, в том числе ОАО «РЖД», повышает эффективность расследования на его первоначальном этапе, а также обеспечивает полноту сбора информации на стадии проверки.

6. В работе сформирован наиболее результативный комплекс мероприятий, проводимых на стадии проверки, а также следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий первоначального этапа расследования преступлений указанной категории, разработаны рекомендации по организации и тактике осмотра места происшествия, допроса потерпевшего и типичных свидетелей, задержания и допроса подозреваемого.

7. Диссертантом разработаны алгоритмы деятельности следователя на

первоначальном этапе расследования основных видов преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также алгоритмы типичных следственных действий.

Теоретическая значимость работы. Сформулированные в диссертационном исследовании положения могут быть использованы в дальнейших теоретических разработках в области проблем раскрытия и расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, могут расширить имеющиеся научные представления в указанной сфере, а также применяться в процессе преподавания курса «Криминалистика» в образовательных организациях высшего образования и повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел.

Практическая значимость диссертационного исследования. Результаты данного исследования в порядке профессиональной служебной подготовки могут использоваться в практической деятельности опытных следователей, а также на стадии обучения молодых; в дальнейшем они могут быть учтены при разработке ведомственных инструкций органов внутренних дел и применены в качестве основы научной разработки алгоритмов деятельности следователя при расследовании преступлений, совершенных в пассажирском подвижном составе.

Обоснованность и достоверность результатов диссертационного исследования. Обоснованность исследования определяется системным подходом к исследованию проблем, возникающих в процессе раскрытия и расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, использованием комплекса знаний основ криминалистики, уголовного процесса, судебной экспертизы, иных отраслевых наук. Достоверность диссертационного исследования поддерживается нормативной основой работы, теоретической и эмпирической базой, соотношением положений и выводов, полученных в результате исследования, с практикой расследования преступлений исследуемой

категории.

Апробация и внедрение результатов исследования. По результатам диссертационного исследования опубликовано 12 научных работ, в том числе 4 - в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации. Указанные статьи содержат основные положения диссертации, а также выводы и рекомендации для практического применения.

Результаты диссертационного исследования докладывались на конференциях Юго-Западного государственного университета (г. Курск, апрель 2013 года, апрель 2014 года, апрель 2015 года), Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (г. Москва, февраль 2014 года), Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова (г. Орел, май 2015 года), Ставропольского филиала Краснодарского университета МВД России (г. Ставрополь, февраль 2016 года), обсуждались на заседаниях кафедры криминалистики Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина, а также на совещаниях следственного отделения Курского линейного отдела МВД России на транспорте по вопросам расследования преступлений.

На основе данных исследования автором трижды проводились занятия с сотрудниками Курского линейного отдела МВД России на транспорте по вопросам повышения эффективности расследования преступлений на объектах железнодорожного транспорта (декабрь 2013 года, май 2014 года, ноябрь 2014 года).

С применением результатов исследования и разработанных алгоритмов следственной деятельности успешно обучены два следователя, проходивших стажировку под руководством автора исследования.

Структура диссертации определена введением, тремя главами, включающими семь параграфов, заключением, списком используемой литературы и четырьмя приложениями (перечнем вопросов, задаваемых

потерпевшему, подозреваемому и свидетелям при производстве допроса по преступлениям против собственности, и против личности, совершаемым в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава; результатами анкетирования сотрудников ЛО (ЛУ) МВД России на транспорте; результатами изучения уголовных дел, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава; комплексным анализом и оценкой оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО по итогам работы за 2015 год).

Основное содержание работы

Во **введении** обосновывается актуальность диссертационного исследования; характеризуется степень разработанности темы; определяются цель и задачи, объект и предмет, методологическая основа и эмпирическая база исследования, раскрывается его научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; содержатся сведения о достоверности и апробации результатов диссертационного исследования.

Первая глава «Понятие первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» включает два параграфа.

В **первом параграфе** «Особенности криминалистической характеристики типичных преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» рассматриваются особенности совершения основных видов преступлений, характерных для пассажирских вагонов железнодорожного подвижного состава, порождающие специфику борьбы с преступностью органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, отличающуюся от территориальных органов внутренних дел, определенную особенностями функционирования железнодорожного транспорта.

Автором выделены следующие особенности: 1) сложная структура организации работы железнодорожных организаций, графиков движения

поездов; 2) большая протяженность обслуживаемых участков железной дороги; 3) круглосуточный непрерывный режим работы объектов железнодорожного транспорта (вокзалы, станции, поезда); 4) динамичность движения грузопассажирского потока во времени и в пространстве; 5) длительность процесса перевозки; 6) относительно свободный доступ к объектам железнодорожного транспорта и перевозочного процесса; 7) скопление большого количества людей; 8) относительная легкость установления контактов между людьми, носящих случайный характер, обусловленный ситуацией и психологическим состоянием; 10) возможность использования подвижного состава, багажных отделений, контейнеров, технологических помещений и отверстий вагонов для транспортировки нелегальных, запрещенных к обороту предметов, сокрытия орудий, следов преступления; 11) частые удаленность и географический разброс потенциальных участников уголовного судопроизводства от места совершения преступления и места расследования преступления; 12) наличие большого количества профессиональных железнодорожных терминов, обозначений и др.

Объектом изучения стали результаты анкетирования сотрудников ЛО (ЛУ) МВД России на транспорте; уголовные дела против жизни, здоровья, имущественной неприкосновенности граждан и в сфере незаконного оборота наркотиков, в силу их общественной опасности и распространенности в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава; комплексные анализы и оценка оперативно-служебной деятельности Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу по итогам работы в период с 2011 по 2015 годы.

В параграфе описываются основные элементы криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, как источник исходной информации о преступлении, необходимой для организации работы следователя на первоначальном этапе расследования.

Автором выделяются основные особенности структурных элементов

криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава:

1. Место совершения преступления - пассажирский вагон железнодорожного подвижного состава, с точным определением части вагона либо номера пассажирского места, номера вагона и поезда с указанием сообщения, а также территориального нахождения поезда в момент совершения преступления.

2. Потерпевший - физическое лицо, пользующееся услугами железнодорожного транспорта либо член поезда бригады.

3. Преступник - физическое лицо, пользующееся услугами железнодорожного транспорта, либо лицо, не являющееся пассажиром, но воспользовавшееся ситуацией, созданной особой обстановкой в поезде; а также лицо, знающее структуру работы железнодорожного транспорта, либо работник железной дороги.

4. Взаимоотношения преступника и жертвы: как правило, в пути следования поезда преступник и жертва следуют в одном поезде: в одном купе или вагоне, реже в других вагонах, общаются, часто совместно употребляют спиртные напитки.

5. Предметы преступного посягательства на железнодорожном транспорте характеризуются предсказуемостью их наличия и доступностью, возможностью сокрытия в поезде.

6. Наличие возможности у преступника скрыть следы преступления, выбросив лишнее в поезде или из поезда, либо покинуть место преступления, сойдя с поезда на ближайшей станции, или несанкционированно покинуть поезд, сорвав стопкран и выпрыгнув из вагона на ходу, а также затеряться среди пассажиров.

7. Наличие идеальных следов преступления, к которым можно отнести проездной билет пассажира, показания свидетелей – членов поезда бригады, работников охраны ОАО «РЖД» и сотрудников полиции, сопровождавших поезд, то есть лиц, легко устанавливаемых и относительно

разбирающихся в сложившейся ситуации.

8. Часто наблюдаемый значительный временной разрыв между совершением и обнаружением преступления становится причиной изменения обстановки на месте происшествия либо ее необратимой утраты.

Во **втором параграфе** «Понятие, структура и задачи первоначального этапа расследования преступлений. Особенности предварительной проверки, проводимой по преступлениям, совершаемым в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» рассматриваются цели и задачи, а также особенности проведения мероприятий предварительной проверки и первоначального этапа расследования преступлений рассматриваемой категории.

Автор описывает особенности работы следователя при проведении основных проверочных мероприятий с учетом функционирования железнодорожного транспорта, определяет перечень документов, присутствие которых обязательно в материалах проверки по преступлениям, совершенным в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, для обеспечения возможности принятия законного решения о возбуждении уголовного дела.

Отмечается, что выбор приемов, методов и средств предварительной проверки материалов о преступлениях на железнодорожном транспорте зависит от характера источника информации о совершенном преступлении; его своевременности и достоверности; объема поступившей информации и наличия вещественных доказательств; способа совершения преступления; необходимости пресечения преступления; грамотности и добросовестности сотрудников, собиравших материал проверки, и так далее.

Главной чертой первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в поезде, является проблемно-ситуационный характер следственной деятельности, часто обретающий из-за острого недостатка исходной информации крайнюю напряженность. Данная ситуация обуславливает решающую роль типичных версий и оперативно-розыскной информации негласного характера, множество вариантов деятельности по

раскрытию преступления.

Главной функцией первоначального этапа расследования является поисково-разведывательная. Первоначальный этап требует от следователя максимальной оперативности в принципе, а в пассажирском подвижном составе в особенности: необходимо разобраться в событии преступления, выявить и зафиксировать максимальное количество доказательств, которые могут исчезнуть либо быть утраченными (уничтоженными), предпринять все меры к раскрытию преступления «по горячим следам», установлению и задержанию преступников.

Вторая глава «Особенности работы следователя на первоначальном этапе расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» включает три параграфа.

В первом параграфе «Организация работы следователя. Планирование, подготовка следственных действий» описывается деятельность следователя по организации, планированию расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, а также подготовке и производству отдельных следственных действий.

Автором отмечается, что формы организации деятельности по раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений избираются следователем с учетом социальных, экономических, правовых и иных факторов, а в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава – еще и с учетом специфики работы железнодорожного транспорта и транспортных подразделений полиции в регионе (населенном пункте), форм организации деятельности, подготовленности кадров и так далее.

На первоначальном этапе расследования преступлений указанной категории важную роль играет планирование, которое определяет необходимость производства комплекса конкретных следственных действий для установления истины по делу, их последовательность, применение тактических приемов и методов, использование технических средств для раскрытия преступления. На объектах железнодорожного транспорта

специфика деятельности органов внутренних дел чаще всего выражается в невозможности в необходимый момент расследования обстоятельства привлечь необходимое количество сил и средств, своевременно обеспечить их работу по раскрытию и расследованию преступлений, что порождает необходимость уделять особое внимание последовательности производства следственных действий.

При расследовании уголовных дел в условиях железнодорожного транспорта планирование следственного действия, особенно сложного, дает возможность быстро сосредоточиться, применить необходимые тактические приемы, соблюсти последовательность и не упустить важных деталей в связи с невозможностью в большинстве случаев производства следственного действия повторно.

Особенности планирования напрямую зависят от складывающихся следственных ситуаций, которые, как правило, в каждом случае индивидуальны. Особенно актуально понятие следственной ситуации в отношении расследования преступлений, совершенных в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, потому что во всех деяниях данной категории будут типичными место и условия совершения и расследования преступления – в пассажирском поезде, с учетом особенностей функционирования железнодорожного транспорта.

Автором определены следственные ситуации, типичные для расследования деяний, совершенных на железнодорожном транспорте, которые можно классифицировать: 1) по наличию лица, совершившего преступление; 2) по статусу виновного лица; 3) по признаку наличия информации о преступлении; 4) присутствием конфликтности ситуации; 5) по признаку наличия информации о преступлении; 6) по признаку совершения преступления группой лиц либо организованной преступной группой.

Планируя расследование, следователь должен исходить из того, что если срочно в конкретный момент не провести определенное следственное действие, то в дальнейшем его производство не даст таких результатов либо будет уже не

актуально. Для расследования преступления, совершенного в поезде, неотложными, зачастую, становится большое количество следственных действий, в том числе тех, которые не являются неотложными в подобных ситуациях «на территории». В исследовании автор описывает наиболее распространенные и чаще всего проводимые следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в железнодорожном подвижном составе, дает рекомендации по их производству.

Во втором параграфе «Особенности взаимодействия следователя с органами дознания и другими организациями. Создание следственно-оперативных групп, координация их работы» описываются наиболее эффективные формы взаимодействия следователя с органами дознания и другими организациями при расследовании преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава.

Отмечается важность взаимодействия следователя с другими органами, входящими и не входящими в систему ОВД, так как в преобладающем большинстве случаев работа по раскрытию преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, многогранна и может быть выполнена лишь посредством сочетания следственных и иных процессуальных действий, организационных, розыскных и оперативно-розыскных мероприятий.

Уделяется внимание формам и методам взаимодействия следователя с другими транспортными отделами полиции; территориальными отделами полиции; подразделениями патрульно-постовой службы полиции; экспертно-криминалистическими подразделениями органов внутренних дел; кинологовскими службами; работниками ОАО «РЖД»; средствами массовой информации.

Отдельно рассматривается работа дежурной следственно-оперативной группы в условиях железнодорожного транспорта, приобретающая огромное значение по сравнению с работой «на территории». Даются рекомендации по

работе СОГ, которая на месте происшествия не может ошибаться или не дорабатывать, так как собирает основу для дальнейшего расследования, особенно в случаях, когда следователь возбуждает уголовное дело в поезде и сразу приступает к расследованию.

В третьем параграфе «Технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, использование оперативно-справочных и экспертно-криминалистических учетов» автором рассматриваются возможности и формы применения технико-криминалистических средств и методов, использования экспертно-криминалистических учетов в процессе выявления и раскрытия преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава. А также описываются проблемы их использования на практике.

Указывается на крайнюю необходимость применения технических средств, в том числе средств фиксации в условиях железнодорожного транспорта, когда производство следственных действий ограничено во времени, а обстановка места не постоянна.

Автором описываются особенности применения технико-криминалистических средств: обнаружения следов и предметов; фиксации следов преступления и получаемой доказательственной информации; предназначенных для закрепления и изъятия следов в условиях железнодорожного транспорта.

Анализируется обеспеченность дежурных следственно-оперативных групп, дежурных частей и экспертных подразделений технико-криминалистическими средствами на примере УТ МВД России по ЦФО.

Уделяется внимание использованию в расследовании преступлений централизованных оперативно-справочных, криминалистических и розыскных учетов, формируемых на базе органов внутренних дел Российской Федерации, в режиме накопления и оперативного поиска необходимой криминалистически значимой информации.

Также автором рассматривается обеспечение следователя техническими средствами научной организации труда и технико-криминалистическими средствами обеспечения личной безопасности.

Третья глава «Алгоритмический подход к раскрытию и расследованию преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Производство типичных следственных действий» рассматриваются особенности тактики типичных следственных действий при расследовании преступлений, совершенных в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава.

Отмечается, что первоначальные следственные действия имеют свою специфику, связанную с особенностями работы железнодорожного транспорта. Так, многие следственные действия, которые в общей следственной практике не являются первоначальными, в условиях железнодорожного транспорта имеют безотлагательный характер и должны быть выполнены в максимально короткий срок, в связи с утратой возможности их производства позднее.

Особое внимание уделяется особенностям производства осмотра места происшествия, даются рекомендации по подготовительным действиям следователя к осмотру после получения сообщения о происшествии и работе на месте происшествия. Автором указывается на целесообразность применения технических средств фиксации и участия в осмотре потерпевшего, при необходимости других лиц.

При производстве следственных действий в условиях железнодорожного транспорта следователю приходится действовать публично, в присутствии других людей, либо при скоплении значительного количества людей. Это требует определенной профессиональной и психологической подготовки, умения сосредоточиться, сохранять устойчивое, концентрируемое и легко переключаемое внимание. При этом следователь должен грамотно руководить действиями участников следственного действия, уметь поддерживать дисциплину и атмосферу сотрудничества.

При производстве допроса потерпевшего указывается на необходимость учитывать ряд особенностей, характерных именно для транспортных преступлений, а также специфику расследования дел рассматриваемой категории. В большинстве случаев потерпевший оказывается в экстремальной для него ситуации: вдали от дома, в незнакомом городе, а по делам против собственности данная ситуация усугубляется отсутствием денег, документов и так далее. Указанные обстоятельства следователю необходимо учитывать при установлении контакта с допрашиваемым лицом и производстве следственных действий.

В связи с территориальной рассредоточенностью свидетелей и очевидцев преступления следователь старается, по возможности, допросить (опросить) максимальное количество свидетелей преступления. При этом в первую очередь следователь работает с потенциальными свидетелями, характерными только для преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте: 1) пассажиры поезда, следовавшие на соседних местах купе (вагона), имевшие возможность непосредственно наблюдать за происходящим происшествием; 2) пассажиры поезда, следовавшие на местах, с которых, вероятно, имелась возможность наблюдать события происходящего преступления; 3) пассажиры поезда, следовавшие на местах по пути следования преступника (пути прихода и отхода); 4) другие пассажиры вагона, соседних вагонов либо поезда, обладающие значимой для дела информацией; 5) члены поезда бригады вагона, в котором произошло либо обнаружено преступление, при необходимости - соседних и других вагонов, специальных вагонов (ресторанов); 6) работники охраны ОАО «РЖД», сопровождавшие поезд; 7) сотрудники полиции, сопровождавшие поезд; 8) посторонние лица, не являющиеся пассажирами и работниками поезда (провожающие граждане, нелегально торгующие в поезде граждане).

Как правило, большинство граждан находится на объектах железнодорожного транспорта ограниченное, в большинстве случаев непродолжительное время, что очень сказывается на нежелании становиться

участниками процесса расследования, так как проведение следственных действий нарушает личные планы граждан, затрагивает интересы, связанные с поездкой. Поэтому следователь должен уметь установить психологический контакт с допрашиваемым (опрашиваемым) лицом, создать атмосферу понимания и доверия на месте проведения следственного действия. В движущемся поезде производство допроса целесообразно проводить в месте, ограниченном от посторонних (свободное купе, рабочее купе проводника).

На первоначальном этапе расследования преступлений, совершенных в пассажирском вагоне железнодорожного подвижного состава, достаточно распространенным следственным действием является задержание подозреваемого в совершении преступления, которое производится в поезде. При этом сотрудниками транспортной полиции принимаются меры по сопровождению в поезде преступника до места производства расследования, снятие подозреваемого с поезда на станции. Задержание может производиться при посадке подозреваемого в поезд, в пути следования поезда, при высадке из поезда. Необходимо помнить о поддержании спокойной обстановки на месте задержания, в связи со значительным скоплением людей в типичных для объектов железнодорожного транспорта местах, а также о выборе правильной тактики задержания с учетом складывающейся на месте обстановки и постоянной возможностью задерживаемого достаточно легко скрыться.

В условиях железнодорожного транспорта одним из типичных следственных действий первоначального этапа расследования является обыск в жилище подозреваемого, так как преступник после дороги, как правило, едет домой, при этом часто везет с собой похищенное имущество или орудия преступления.

Во **втором параграфе** «Алгоритмизация следственных действий, входящих в первоначальный этап расследования преступлений, совершаемых в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава» обосновывается значение алгоритмизации расследования преступлений, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, приводятся

соответствующие рекомендации и примеры разработанных автором алгоритмов расследования преступлений (против жизни, здоровья и имущественной неприкосновенности граждан), производства отдельных следственных действий (осмотр места происшествия).

Для следователя, как при расследовании преступления в целом, так и при производстве отдельных следственных действий, особенно важным является опыт, позволяющий по аналогии находить и использовать решения, «в прошлом увенчавшиеся успехом».

Отмечается, что наиболее эффективными являются средства, содержащие готовые схемы и практические рекомендации, относящиеся к конкретным обстоятельствам уголовного дела, следственного действия, и учитывающие сложившуюся следственную ситуацию, а также другую исходную информацию - криминалистические алгоритмы.

С учетом специфики работы в пассажирском подвижном составе железнодорожного транспорта, предлагается создание мобильных форм алгоритмов, пригодных к использованию не только при работе в кабинете. В связи с нынешним состоянием материально-технического обеспечения сотрудников транспортной полиции, на сегодняшний день оптимальным решением остается разработка алгоритмов в форме сборников методических рекомендаций. При этом наиболее целесообразной будет алгоритмизация следственной деятельности по наиболее распространенным категориям уголовных дел.

Автором в рамках диссертационного исследования разработаны алгоритмы деятельности следователя на первоначальном этапе расследования преступлений против жизни, здоровья и имущественной неприкосновенности граждан, совершенных в пассажирских вагонах железнодорожного подвижного состава, в зависимости от вида преступления и следственной ситуации:

1. Лицо, совершившее преступление, установлено, признает свою вину и не препятствует производству расследования, его местонахождение известно (по преступлениям против собственности; по преступлениям против жизни и

здоровья).

2. Лицо, совершившее преступление, установлено, известно его местонахождение, однако оно предпринимает активные меры для того, чтобы оправдать себя, скрыть следы преступления, этому способствуют ранее предпринятые меры по маскировке преступных действий или сокрытию следов содеянного;

3. Лицо, совершившее преступление, установлено, однако не известно его местонахождение;

4. Лицо, совершившее преступление, не установлено, не известно его местонахождение;

5. Преступление совершено группой лиц либо организованной преступной группой:

а) установлены и задержаны все лица, принимавшие участие в совершении преступления:

- все соучастники преступления установлены (задержаны), признают свою вину, не препятствуют производству расследования;

- все соучастники, либо некоторые из них, предпринимает активные меры для того, чтобы оправдать себя, скрыть следы преступления;

б) установлены и задержаны отдельные лица, принимавшие участие в совершении преступления, однако информация о других соучастниках отсутствует либо является неполной:

- установленные участники преступления признают свою вину, не препятствуют производству расследования, способствуют установлению остальных участников;

- установленные участники преступления не признают свою вину, препятствуют производству расследования, не способствуют установлению остальных участников, предпринимает активные меры для того, чтобы, скрыть следы преступления;

в) участники преступления установлены, однако их местонахождение не известно;

г) участники преступления не установлены, их местонахождение не известно.

При использовании в работе разработанных ранее алгоритмов всегда необходимо учитывать, что они носят рекомендательный характер. Следственная ситуация по конкретному уголовному делу может неоднократно меняться, в связи с чем следователь имеет возможность строить расследование по одному уголовному делу на основе нескольких ранее разработанных алгоритмов, на основе личного опыта, с учетом стимулирующих факторов, разрабатывать свои собственные алгоритмы.

Кроме того, указывается на целесообразность разработки алгоритмов наиболее сложных следственных действий.

Автором в рамках исследования предлагается алгоритм производства осмотра места происшествия по преступлениям против собственности, совершенным в поезде, без привлечения эксперта и кинолога.

В заключении приведены основные выводы, полученные в результате диссертационного исследования.

В приложениях содержатся: 1) перечень вопросов, задаваемых потерпевшему при производстве допроса по преступлениям против собственности, совершенным на объектах железнодорожного транспорта, разработанный автором диссертационного исследования; 2) комплексный анализ и оценка оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО по итогам работы за 2015 год.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации:

1. Цуканова О.В. Алгоритмизация деятельности следователя на первоначальном этапе расследования преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, совершенных на объектах железнодорожного транспорта /

Е.П. Ищенко, О.В. Цуканова // Наркоконтроль. – 2015. – № 4. – С. 10-15 (авторство не разделено: 0,63 п.л.)

2. Цуканова О.В. Особенности взаимодействия следователя с органами дознания при расследовании преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Российский следователь. – 2015. – № 19. – С. 8-11 (0,5 п.л.)

3. Цуканова О.В. Особенности доследственной проверки по преступлениям, совершенным на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия История и право. – Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2015. – № 3 (16). – С. 113-117 (0,63 п.л.)

4. Цуканова О.В. Особенности производства осмотра места происшествия по преступлениям, совершенным в пассажирском поезде / О.В. Цуканова // Эксперт-криминалист. – 2016. – № 1. – С. 19-21 (0,38 п.л.)

Статьи, опубликованные в иных рецензируемых научных изданиях, материалах конференций:

1. Цуканова О.В. Особенности совершения и расследования преступлений на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Проблемы отправления правосудия по уголовным делам в современной России: теория и практика. Материалы V Международной научно-практической конференции (11-13 апреля 2013 г.). – Курск: Университетская книга, 2013. – С. 377-382 (0,38 п.л.)

2. Цуканова О.В. Организация работы следователя. Планирование, подготовка и производство типичных следственных действий / О.В. Цуканова // Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: достижения и проблемы применения: сборник материалов II Всероссийской студенческой научно-практической конференции (25 апреля 2014 г.). – Курск: Университетская книга, 2014. – С. 260-264 (0,32 п.л.)

3. Цуканова О.В. Разработка научно-обоснованных рекомендаций по сбору материала доследственной проверки на объектах железнодорожного

транспорта как залог успешного расследования / О.В. Цуканова // Криминалистические аспекты борьбы с коррупцией. Материалы секции криминалистики VI Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» - «Гармонизация российской правовой системы в условиях международной интеграции» (24 марта 2014 г.). – М: Проспект, 2014. – С. 113-118 (0,31 п.л.)

4. Цуканова О.В. Особенности взаимодействия следователя с органами дознания при расследовании преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Проблемы отправления правосудия по уголовным делам в современной России: теория и практика. Сборник научных статей IV Международной научно-практической конференции: в 2 ч. (16-18 апреля 2015 г.). – Курск: Университетская книга, 2015. – Ч. 1. – С. 298-303 (0, 31 п.л.)

5. Цуканова О.В. Понятие, структура и задачи первоначального этапа расследования преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью. Сборник статей Всероссийского научно-практической конференции (29 мая 2015 г.). – Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, 2015. – С. 352-257 (0,25 п.л.)

6. Цуканова О.В. Наиболее распространенные и чаще всего встречающиеся следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в пассажирском поезде / О.В. Цуканова // Вестник криминалистики. – М.: Спарк, 2015. – № 3 (55). – С. 51-57 (1,0 п.л.)

7. Цуканова О.В. Создание следственно-оперативных групп при расследовании преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта / О.В. Цуканова // Актуальные проблемы уголовного права, уголовного процесса и криминалистики: сборник научных трудов по материалам 2 Всероссийской научно-практической конференции (23 апреля 2015 г.). – Краснодар: КубГАУ, 2016. – С. 81-86 (0,31 п.л.)

8. Цуканова О.В. Техничко-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений, совершенных в пассажирском поезде / О.В. Цуканова // Криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений: материалы X Всероссийского научно-практического круглого стола: в 2 ч. (26 февраля 2016 г.). – Ставрополь: СФ КрУ МВД России, 2016. – Ч. 2. – С. 173-180 (0,5 п.л.)