

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДОСУДОВОГО СЛІДСТВА

УДК 343.98

Т. А. ПАЗИНИЧ,

кандидат юридичних наук,

начальник науково-дослідної лабораторії з проблем профілактики та розслідування злочинів факультету підготовки фахівців для підрозділів слідства та дізнання

Харківського національного університету внутрішніх справ

ОСОБЛИВОСТІ ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОКУМЕНТУВАННЯ ПОШКОДЖЕНЬ ОБ'ЄКТІВ ЗАЛІЗНИЦІ НА ПОЧАТКОВОМУ ЕТАПІ РОЗСЛІДУВАННЯ

Досліджено особливості окремих елементів механізму вчинення пошкоджень об'єктів залізничної на прикладі випадків биття скла рухомих складів та підкладання сторонніх предметів на залізничні колії. Розкрито особливості дій слідчо-оперативної групи в ході виявлення і документування вказаних подій. Сформульовано основні тактичні завдання початкового етапу розслідування та шляхи їх вирішення.

Залізниця України являє собою не тільки важливий стратегічний об'єкт, на якому засновані промисловість, торгівля, пасажирські перевезення в державі, а й частину інфраструктури міжнародної транспортної системи. Створення умов безпечного і безперервного руху залізничного транспорту є одним із головних завдань державного рівня. Вирішується воно передусім шляхом забезпечення функціонування дієвого механізму запобігання і протидії злочинам та правопорушенням, що вчиняються в цій сфері.

Як свідчить аналіз статистичних даних, серед загальної маси злочинів на залізничному транспорті в Україні значну частину становлять випадки биття скла рухомих складів і підкладання сторонніх предметів на колії. Незважаючи на те що кожний окремих такий факт є, як правило, нетяжким злочинним проявом (вчиняється з хуліганських мотивів або з необережності), цими діями спричиняються значні матеріальні збитки і часто створюється небезпека життю та здоров'ю людей. Крім того, ці випадки можуть мати характер диверсії чи терористичних актів, які ставлять під загрозу національну безпеку нашої держави.

У силу особливостей елементів механізму вчинення пошкоджень об'єктів залізничного транспорту (характеристики правопорушників, обстановки, слідів, знарядь і засобів) на практиці виникають неабиякі труднощі на етапі виявлення, документування і кваліфікації цих фактів.

Проблематика розслідування злочинів, що вчиняються на залізничному транспорті, досліджувалась у роботах багатьох вчених [1; 2; 3; 4; 5],

але особливості розслідування випадків биття скла рухомих складів та підкладання сторонніх предметів на колії залишилися поза їх увагою.

Мета даної роботи – по-перше, розкрити особливості окремих елементів механізму вчинення биття скла рухомих складів та підкладання сторонніх предметів на залізничні колії; по-друге, дослідити особливості дій слідчо-оперативної групи в ході виявлення цих випадків; по-третє, сформулювати основні тактичні завдання початкового етапу розслідування та шляхи їх вирішення.

Аналізуючи дані оперативно-слідчої практики з виявлення і документування випадків биття скла вагонних вікон рухомого складу та накладання сторонніх предметів на залізничну колію, можна виділити низку типових даних про осіб, що їх скоюють, мотивацію та спосіб вчинення правопорушення.

Биття скла вагонних вікон рухомого складу вчиняється, як правило, наступними категоріями осіб:

1) дітьми, які знаходяться на території, прилеглий до шляхів руху залізничного транспорту (перон, лісосмуга, міст, дахи будівель тощо) або в місцях, де склади знаходяться на відстої. Діти керуються, при цьому як правило, хуліганськими мотивами. Дитячий інтерес, удаване підвищення авторитету перед однолітками, намагання зробити щось помітне для оточуючих і виділитись перемагають їх здоровий глузд;

2) особами, які перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння на території, прилеглий до шляхів руху залізничного транспорту (пасажирів, які чекають прибуття поїзда,

проводжаючи або випадкові перехожі). У таких ситуаціях предметом, який розбиває скло, може стати скляна пляшка, палиця, цеглина чи інші тверді предмети. Мету завдати конкретну шкоду такі особи не мають і керуються, як правило, хуліганськими мотивами або розбивають скло з необережності;

3) пасажирами, які знаходяться у вагоні. Поширеною є ситуація, коли після спільного вживання спиртних напоїв між пасажирами виникає непорозуміння, що переростає в бійку, в ході якої відбувається необережне чи навмисне розбиття скла вагону рухомого складу.

Типовими ситуаціями підкладання сторонніх предметів на залізничну колію є такі:

- предмети підкладаються особами (частіше неповнолітніми) умисно з хуліганських чи інших мотивів;
- предмети залишаються (з необережності, через недбале чи неохайне ставлення) особами, які розпивали спиртні напої або інших причин знаходились на території шляху руху поїздів.

Крім того, оперативний працівник і слідчий повинні мати на увазі, що потрапляння сторонніх предметів може бути пов'язане із природними явищами (вітер, зсув ґрунту, опади тощо), випадковими подіями (ДТП, випадіння або викидання предметів з вікон поїздів).

Інформація про випадки биття скла вагонів та підкладання сторонніх предметів на колії може надходити до чергового по станції або безпосередньо до лінійного відділу міліції чи до відділу, що обслуговує відповідну територію залізниці, від наступних осіб:

- громадян (пасажирів пошкодженого складу, осіб, що знаходились на пероні або на іншій території, прилеглої до залізничних колій, випадкових перехожих тощо), які стали очевидцями вчиненого;
- працівників залізниці, які обслуговують склад, колії та прилеглу територію станцій, і виявили факт пошкодження;
- черговий машиніст або начальник поїзда, що був пошкоджений або зупинений.

Черговий лінійного відділу міліції чи відділу, що обслуговує територію, на якій знаходиться рухомий склад, після отримання інформації про випадок биття скла вікон вагонів або підкладання сторонніх предметів на колію зобов'язаний направити на місце події слідчо-оперативну групу.

Слідчо-оперативна група для забезпечення обґрунтованого прийняття рішення за фактом

цієї події повинна провести дослідчу перевірку інформації та детально задокументувати всі обставини. Зібрані матеріали дослідчої перевірки повинні включати такі документи:

- заяву начальника поїзда або чергового по станції про вчинену подію або рапорт працівника органів внутрішніх справ;
- акт, складений начальником поїзду про биття скла або підкладання сторонніх предметів під рухомий склад на визначеній ділянці місцевості;
- запит до вагонної частини за припискою рухомого складу про встановлення розміру заподіяної шкоди, якщо він є державною власністю;
- довідка-вартість зі служби Дистанції сигналізації та зв'язку за місцем приписання рухомого складу;
- протокол огляду місця події;
- пояснення свідків;
- пояснення осіб, що підозрюються у вчиненні правопорушення.

Наведений перелік не є вичерпним, і залежно від конкретних обставин до матеріалів дослідчої перевірки можуть входити інші документи.

Аналіз практики свідчить про те, що на момент прибуття слідчо-оперативної групи на місце події може виникнути дві типові ситуації: 1) особу правопорушника не встановлено і відсутні дані, що вказують на можливе місце його знаходження; 2) правопорушника затримано на місці події або безпосередньо в ході проведення оперативно-розшукових заходів у рамках дослідчої перевірки.

В обох указаних ситуаціях на прийняття рішення про порушення кримінальної справи за даними фактами, відмови в порушенні кримінальної справи або притягненні правопорушників до адміністративної відповідальності впливають результати вирішення наступних тактичних завдань.

1. Встановлення розміру завданої правопорушенням шкоди. Це завдання є одним з основних, оскільки залежно від суми завданого збитку вирішується питання про кваліфікацію дій як злочину (ст. 194 Кримінального кодексу України) або адміністративного правопорушення (ст. 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення). Це завдання може бути вирішено шляхом отримання довідки про вартість пошкодженого майна залізниці з вагонного депо (відповідного відділу залізниці).

2. *Встановлення спрямування умислу осіб, що вчинили правопорушення, і наявності у них спеціальної мети.* Від результатів вирішення даного тактичного завдання залежить кваліфікація дій правопорушників за статтями Кримінального кодексу України (статті 194, 296, 277, 279, 113 тощо). Це завдання вирішується шляхом опитування підозрюваних осіб, і свідків події, шляхом огляду місця події, предметів, що використовувались, та завданих пошкоджень. З цією метою також можуть бути призначені відповідні попередні експертні дослідження.

3. *Встановлення віку осіб, що вчинили правопорушення.* Від результатів вирішення даного тактичного завдання залежить прийняття рішення про притягнення до відповідальності безпосередньо правопорушників або їх батьків чи осіб, які ними опікуються (якщо правопорушники не досягли віку кримінальної відповідальності). Це завдання може бути вирішено шляхом опитування підозрюваної особи, її батьків чи опікунів, а також вилучення свідоцтва про її народження.

4. *Встановлення фактичних і можливих наслідків дій правопорушників.* Від результатів вирішення даного тактичного завдання залежить кваліфікація дій правопорушників за статтями Кримінального кодексу України (статті 194, 277, 279 тощо). Це завдання може бути вирішено шляхом опитування начальника та головного машиніста поїзда, рух якого був порушений, пасажирів, що в ньому знаходились, працівників Пасажирської служби управління на залізниці, які можуть оцінити стан безпеки ділянки, на якій трапилась подія, та умов руху на ній. Також для цього можуть бути призначені попередні експертні дослідження (технічні, медичні тощо).

Треба зауважити, що одним з основних напрямків роботи слідчо-оперативної групи на місці події є встановлення і затримання особи, що вчинила правопорушення, оскільки у разі її відсутності унеможливується вирішення завдання про встановлення наявності *умислу* на вчинення злочину (адже у випадку вчинення розглядуваних дій з необережності вони декриміналізуються) та *його спрямованості* (корисливий, хуліганський, спрямований на порушення роботи залізниці, диверсію, терористичний акт тощо). Тому якщо особу правопорушника не встановлено в ході проведення оперативно-розшукових заходів у рамках дослідчої перевірки, як правило, при-

ймається рішення про відмову в порушенні кримінальної справи.

Після виїзду на місце події зусилля слідчо-оперативної групи повинні також бути спрямовані на вжиття заходів із встановлення можливих очевидців та свідків вчиненого та їх опитування. Такі особи можуть знаходитись усередині поїзда, в будівлях, що розташовані вздовж руху поїзда, і просто на вулиці. Невідкладним також є огляд місця події. Слід зазначити, що у випадку вчинення розбиття скла вагона поїзда, який рухається, члени слідчо-оперативної групи повинні оглядати ділянку місцевості, де знаходились правопорушники і відбулося пошкодження, і окремо – приміщення вагону, скло якого було розбито (за місцем зупинки складу). Особливу увагу при огляді приміщення пошкодженого вагону необхідно приділити місцезнаходженню уламків скла вікна для побудови версій про місцезнаходження правопорушників та характер їх дій. У протоколі огляду місця події обов'язково повинні бути зазначені:

- номер потяга та пошкодженого вагона (вагонів), його тип (плацкартний, купейний, службовий);
- кількість вікон у пошкодженому вагоні (загальна кількість та кількість розбитих);
- місце розташування розбитих вікон;
- особливості обладнання вікон та характеристика скла в них (розмір, товщина, особливості поверхні тощо);
- характеристика пошкодження вікна (скло вибито повністю або частково, форма пошкодження, його діаметр, форма уламків, наявність тріщин та їх розташування);
- факт наявності уламків розбитого скла вікна всередині вагона;
- факт наявності сторонніх предметів усередині вагона.

Биття скла вікон поїзда охоплюється складом злочину, який передбачений ст. 194 Кримінального кодексу України і передбачає відповідальність за умисне знищення або пошкодження майна.

Особливістю порушення кримінальної справи за вказаний злочин є те, що необхідною обставиною є завдання биттям скла вікон рухомого складу шкоди у великих розмірах. Вирішення питання про те, чи є заподіяна шкода великою, вирішується в кожному конкретному випадку з урахуванням усіх обставин справи (вартості майна, обсягу, кількості предметів, значущості його для власника). Виходячи із

законодавчого визначення значної шкоди як кваліфікуючої ознаки в низці інших злочинів проти власності (ст. 185-2 Кримінального кодексу України), можемо зазначити, що шкода у великому розмірі у складі умисного знищення або пошкодження майна може бути визнана тоді, коли цим злочином спричинено матеріальні збитки на суму, яка у 250 і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

Якщо наслідком биттям скла вікон рухомого складу могла бути аварія поїзда, або порушення нормальної роботи залізниці, або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, або було спричинено пасажиром середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, або завдано великої матеріальної шкоди, такі дії слід кваліфікувати за ст. 277 Кримінального кодексу України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів).

У випадку якщо розмір завданої биттям скла матеріальної шкоди є меншим ніж 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, складається протокол про адміністративне правопорушення згідно зі ст. 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення за порушення правил користування засобами залізничного транспорту.

Узагальнюючи викладене вище, можна зробити **висновок**, що знання алгоритму дій при виявленні та документуванні пошкоджень об'єктів залізниці надасть можливість прийняти обгрунтоване рішення у справі і забезпечить перспективу направлення її до суду. Звичайно, у представленій роботі розглянуто не всі особливості розслідування даних злочинів, і актуальним залишається також дослідження напрямків даної проблематики.

Список використаної літератури

1. Капустіна М. В. Розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті : монографія / М. В. Капустіна ; за ред. В. О. Коновалової. – Х. : Право, 2008. – 192 с.
2. Колесниченко А. Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений : автореф. дис. на соискание учен. степени д-ра юрид. наук : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес і криміналістика; судбна експертиза; оперативно-розшукова діяльність» / А. Н. Колесниченко. – Х., 1967. – 28 с.
3. Смаль І. В. Методика розслідування підроблення проїздних квитків : автореф. дис. на здобуття науч. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність» / І. В. Смаль. – Х., 2007. – 16 с.
4. Комаринська Ю. Б. Методика розслідування навмисних вбивств, замаскованих під нещасний випадок або самогубство на залізничному транспорті : автореф. дис. на здобуття науч. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 / «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність» / Ю. Б. Комаринська. – Х., 2010. – 16 с.
5. Біленчук П. Д. Міжнародний тероризм: консолідований аналіз забезпечення безпеки : навч. посіб. / П. Д. Біленчук, А. В. Кофанов, О. Л. Кобилянський. – К. : ННПСК КНУВС, 2009. – 72 с.

Надійшла до редколегії 23.03.2011

ПАЗИНИЧ Т. А. ОСОБЕННОСТИ ВЫЯВЛЕНИЯ И ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ ПОВРЕЖДЕНИЙ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Исследованы особенности отдельных элементов механизма совершения повреждений объектов железной дороги на примере разбития окон вагонов подвижных составов и наложения посторонних предметов на железнодорожные колеи. Раскрыты особенности действий следственно-оперативной группы в ходе выявления и документирования указанных происшествий. Сформулированы основные тактические задачи начального этапа расследования и пути их решения.

PAZYNYCH T. FEATURES OF DETECTION AND DOCUMENTATION OF DAMAGED FACILITIES OF THE RAILWAY AT AN INITIAL STAGE OF THE INVESTIGATION

The features of selected elements of the mechanism of the commission of railway facilities damaging on the example of breaking of rolling stock windows and the underlaying of extraneous objects on the railway tracks. The features of investigation group activities in detection and documenting of these incidents are disclosed. The main tactical goals of the initial stage of the investigation and possible solutions are formulated.