

УДК 343.98

*Оперук В. І.*, науковий співробітник докторантури та ад'юнктури Національної академії внутрішніх справ

*Operuk V.*, scientific employee Doctoral and Postgraduate School National Academy of Internal Affairs

## **ХАРАКТЕРИСТИКА ТИПОВИХ СЛІДЧИХ СИТУАЦІЙ ПРИ АВАРІЯХ ТА КАТАСТРОФАХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

### **CHARACTERISTICS OF TYPICAL INVESTIGATIVE SITUATIONS IN ACCIDENTS AND DISASTERS ON RAILWAY TRANSPORT**

*На основі судово-слідчої практики розслідування кримінальних проваджень розглянуто типові слідчі ситуації, а також слідову картину, що утворюється в разі аварій і катастроф на залізничному транспорті.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, залізничні колії, об'єкти залізничної інфраструктури, аварії та катастрофи на залізниці, слідова картина.

*На основе судебно-следственной практики расследования криминальных производств рассмотрены типичные следственные ситуации, а также следовая картина, которая образуется в случае аварий и катастроф на железнодорожном транспорте.*

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, железнодорожные пути, объекты железнодорожной инфраструктуры, аварии и катастрофы на железной дороге, следовая картина.

*The author of the article states that the development of rail transport in people's lives is not only beneficial, but also negative consequences, including high levels of vehicle accidents and accidents.*

*That is why the author analyzing special criminological literature and forensic practice of investigation of crimes of abovementioned category the author has set the most widespread investigative situations found in practice of the police.*

*In the author's opinion, the most common investigative situations occurring during accidents and disasters on the railways are: railway rolling stock going off the rails, running into car vehicles or outside objects, deliberate destruction of the railways or road constructions.*

*During the investigation of the given situation the author in each situation indicates possible technical reasons climbing railway rolling stock rails. In addition to the reasons the author explores the trace pattern and factors that may affect trace picture.*

*The author of the article, the analysis of typical investigative situations that occur in accidents and accidents on the railways, gives a classification of typical traces that are a result of convergence locomotive or wagon of railroad tracks.*

*The article author provishy anliz forensic practice of investigating crimes that category, set the approximate category of persons that would be involved in accidents and disasters on the railways.*

*The author also states that in addition to these investigative situations in practice there may be other investigating situations not mentioned above.*

*The author has also outlined the trace pattern which is characteristic for analyzed crimes.*

**Keywords:** railway transport, rails, railway infrastructure facilities, accidents and disasters on the railways, trace pattern (picture).

**З**алізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Найважливішими вимогами, які висуваються до роботи залізниць, є забезпечення

безпеки руху поїздів, а також особистої безпеки пасажирів і обслуговуючого персоналу [1].

Однак розвиток транспорту, підвищення його ролі у житті людей супроводжується не тільки позитивним ефектом, а й негативними наслідками, зокрема, високим рівнем аварійності транспортних засобів та транспортних пригод.

Зазначена проблема в тій чи іншій мірі досліджувалась такими вченими, як В.П. Бахін, В.Г. Гончаренко, В.А. Журавель, А.В. Іщенко, Н.І. Клименко, В.Є. Коновалова, В.С. Кузьмічов, В.К. Лисиченко, Є.Д. Лук'янчиков, В.Г. Лукашевич, М.В. Салтєвський, В.Ю. Шепітько та іншими науковцями.

Метою статті, є на основі аналізу наукової літератури та судово-слідчої практики, повідомлень в засобах масової інформації, висвітлити типові слідчі ситуації при аваріях та катастрофах на залізничному транспорті.

Під час розслідування злочинів виникають реальні умови, які обумовлюють необхідність вибору напрямку роботи слідчого. Пізнання умов, що утворюють обстановку, у якій він діє, дозволяє визначити завдання, що потребують свого вирішення, обрати види слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій, тактику і послідовність їх проведення.

Розслідування злочинів здійснюється в конкретних умовах часу, місця та навколишнього середовища, у взаємозв'язках з іншими процесами об'єктивної дійсності, поведінкою осіб, які потрапили до сфери кримінального судочинства, і під впливом інших, що часом залишаються невідомими для слідчого, факторів. Така складна система взаємодії, урешті-решт, утворює ту конкретну обстановку, у якій діють слідчі та інші суб'єкти, що беруть участь у доказуванні, і в якій протікає конкретний акт доказування. Ця обстановка в криміналістиці отримала загальну назву – слідча ситуація [2, с. 159].

Визначення змісту слідчої ситуації має важливе значення й тісно пов'язане з питанням про можливості класифікації й типологізації слідчих ситуацій.

Типологія слідчих ситуацій являє собою систему типових слідчих ситуацій і розглядається в криміналістичній методиці як науково розроблена і практично апробована модель, побудована на узагальненні оптимальної множини однорідних конкретних ситуацій [3, с. 119].

Провівши аналіз спеціальної криміналістичної літератури, а також узагальнивши дані судово-слідчої практики розслідування злочинів, ми дійшли висновку, що до найбільш розповсюджених типових слідчих ситуацій, які частіше всього зустрічаються під час аварії та катастроф на залізничному транспорті можна віднести: сходження рухомого складу залізничного транспорту з рейок; наїзд на авто транспортні засоби чи сторонні предмети; навмисне руйнування залізничного полотна чи шляхових споруд [4]. Виходячи із такої градації спробуємо навести криміналістичну характеристику по кожній типовій ситуації.

**Сходження рухомого складу залізничного транспорту з рейок.** Першочергове завдання розслідування – встановлення конкретної технічної причини сходження. До основних версій про причину сходження рухомого складу залізничного транспорту можна віднести: 1) несправність колії (розширення чи звуження колії, злам рейки та ін.); 2) несправність стрілочного переводу (нешцільне прилягання, роз'єднання стрілочного переводу чи рамної рейки та ін.); 3) перекладання стрілки під залізничним складом, що рухається; 4) перевищення швидкості руху; 5) злам і інші ушкодження ходової частини рухомого складу (осі колісної пари, шийки осі, спиць і бандажа, ресор, кронштейнів і ін.); 6) падіння на колію вантажу або деталей рухомого складу; 7) перевищення ваги вантажу; 8) наїзд на місце шляхових ремонтних робіт; 9) наявність автотранспорту на переїзді, сторонніх предметів, навмисне залишених на переїзді.

Досліджуються також версії про причину несправності залізничного полотна або стрілочного переводу, зламу ходової частини вагона, і т.п. Залежно від результатів перевірки версій про причину сходження залізничного поїзда висуваються і перевіряються версії про особу з вини якої ця подія могла статись [5, с. 23–24].

Щодо слідової картини, відносно даної категорії злочинів, то тут слід відмітити, що слідова картина в більшості випадків буде залежати від способу вчинення та причин, що призвели до сходження рухомого складу із залізничного полотна.

Саме тому ми цілком погоджуємось із думкою М.В. Салтєвського, який зазначав, що «... Слідова картина відображає спосіб вчинення злочину і залежить від форми руху,

що лежить в основі механізму простої контактної взаємодії» [2, с. 487].

Отже, слідова картина при даній типовій ситуації буде залежати від декількох факторів, це зокрема спосіб вчинення, причина, що призвела до даної катастрофи чи аварії, а також від того, який саме рухомий залізничний склад (пасажирський, вантажний) зійшов з рейок.

Щодо типових слідів, які залишаються у результаті сходження локомотива чи вагонів із залізничного полотна можна віднести:

1) механічні пошкодження залізничного полотна в місці сходження рухомого складу, які утворилися в результаті контактної взаємодії рухомого складу із самим полотном;

2) сліди ковзання, що утворилися на залізничному насипі в місці сходження рухомого залізничного складу;

3) сліди розливу паливно-мастильних матеріалів на залізничному насипі в результаті перевертання локомотива чи цистерн з паливно-мастильними матеріалами (для прикладу залізнична аварія на станції «Городище», яка сталась 22.08.2014 року в результаті якої з рейок зійшло 20 цистерн з нафтопродуктами та відбулося загоряння 11 цистерн з локомотивом) [6];

4) сліди контактної взаємодії рухомого складу із навколишньою обстановкою по шляху його сходження із залізничного полотна;

5) сліди крові, що утворюються в результаті отримання тілесних ушкоджень машиністом, його помічником, пасажирами поїзда тощо.

До категорії осіб, які б могли бути причетними до катастрофи пов'язаної із сходження рухомого складу залізничного транспорту з рейок можна віднести: 1) працівник дистанції шляху, що не забезпечив нормальний стан залізничного полотна та засобів сигналізації та зв'язку; 2) особа, що відповідає за переміщення централізованих стрілок (наприклад, черговий по станції); 3) машиніст або його помічник, які перевищили граничнодопустиму швидкість руху поїзда; 4) працівник кондукторської бригади, вагонний майстер або мастильник, що вчасно не виявили пошкодження ходової частини рухомого складу; 5) особа, що керувала навантаженням вантажу у вагони;

б) керівник шляхових ремонтних робіт, що не відгородив переносними сигнальними знаками місце ремонту залізничного полотна; 7) водій автотранспортного засобу, що порушив правила переїзду залізничної колії; 8) стороння особа або працівник транспорту, що навмисне наклав на шлях сторонні предмети, зруйнував верхню будову колії або здійснив підрив рейки.

При наявності даних про винуватців катастрофи (аварії) слідчим здійснюється перевірка версії про мету й мотиви вчинення злочину. Типовими з них є: а) сходження рухомого залізничного складу з рейок – результат недбалості, що пов'язаний з порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту; б) умови, що призвели до сходження рухомого залізничного складу з рейок, були створені з метою помсти; в) катастрофа вчинена навмисно збройною групою або «бойовиками» (наприклад, у зоні проведення антитерористичної операції) [7].

Для перевірки версій про причину сходження рухомого залізничного складу з рейок, а також особи яка може бути причетною до даної події необхідно в невідкладному порядку оглянути 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.

#### **Наїзд на автотранспортні засоби чи сторонні предмети.**

В більшості випадків причиною наїзду рухомого залізничного складу на автомашини, трактори, комбайни й інші самохідні транспортні засоби є порушення водіями правил переїзду залізничної колії внаслідок алкогольного сп'яніння або в результаті злочинної самовпевненості.

Наїзди можуть відбутися також через несправність переїзної сигналізації, проїзду забороняючого сигналу, відсутності необхідних колійних знаків на автодорозі в районі переїзду та халатність дій чергового по охороні переїзду (сон на пості, алкогольне сп'яніння, несвоєчасне закриття переїзду та ін.).

Залежно від встановленої в ході розслідування причини наїзду висувуються й досліджуються версії про причину несправності переїзної сигналізації, відсутності колійних знаків у районі переїзду або про причину проїзду забороненого сигналу світлофору. При цьому враховуються наступні можливі припущення:

переїзна сигналізація вийшла з ладу під впливом несприятливих метеорологічних умов та інших природних причин (сильний вітер, рясний снігопад, розмиви та ін.);

проїзд забороненого сигналу світлофора було вчинено в результаті несправності локомотивної автоматичної сигналізації або результатом недбалості машиніста.

Щодо типових слідів, які залишаються у результаті наїзду поїзда на автотранспортні засоби чи сторонні предмети можна віднести: 1) сліди тиску, що утворюються в результаті зіткнення поїзда з автотранспортним засобом чи стороннім предметом який був залишений на залізничному полотні; 2) сліди нашарування та відшарування, що утворились на локомотиві та транспортному засобі в результаті контактної взаємодії; 3) сліди розливу паливно-мастильних матеріалів, що утворилися в результаті пошкодження ємностей з паливом; 4) сліди «юзу», що утворюються в результаті екстремального гальмування локомотива; 5) сліди тертя на залізничному полотні, що утворюються в результаті контактної взаємодії локомотива з транспортним засобом; 6) сліди волочіння на залізничному насипі, що утворюються в результаті контактної взаємодії локомотива з транспортним засобом; 7) сліди крові, що утворюються в результаті отримання тілесних ушкоджень машиністом його помічником, водієм чи пасажирями транспортного засобу.

Особами причетними до наїзду можуть бути водії самохідних транспортних засобів, машиніст поїзду, черговий по охоронному переїзду, диспетчер поїзда, черговий по станції. Винуватцем наїзду може бути також стороння особа.

Результати перевірки вищезгаданих версій про причину та винуватця наїзду, як правило, дають підставу для побудови версій про мету й мотиви вчинення злочину. Типовими припущеннями можуть бути: недбалість, помста, алкогольне

сп'яніння, хуліганські спонукання, в окремих випадках – екстремістські прояви.

Перевірка зазначених версій здійснюється шляхом огляду місця події, пристроїв переїзної сигналізації, колійних знаків, локомотива, транспортного засобу або іншого стороннього предмета, на який був зроблений наїзд, а також документів які характеризують технічний стан шляхової та локомотивної сигналізації, шлагбаумів і колійних знаків у районі переїзду.

У невідкладному випадку проводиться також допит свідків, що опинились в районі катастрофи. Якщо винуватцем наїзду є водій автотранспорту, необхідно докладно допитати про нього його товаришів по службі та знайомих. З метою перевірки стану водія (а в необхідних випадках машиніста поїзда) і виявлення можливих тілесних ушкоджень, отриманих у момент наїзду, рекомендується зробити їхній огляд.

Ефективним способом перевірки версій про винуватця наїзду та мотиви вчинення злочину є слідчі експерименти з метою з'ясування можливості бачити й чути відповідні шляхові, локомотивні й переїзні сигнали. Позитивні результати перевірки зазначених версій можуть бути отримані також при експертному дослідженні пристроїв сигналізації, централізації, блокування та зв'язку, несправний стан яких міг би бути причиною наїзду.

**Навмисне руйнування залізничного полотна чи шляхових споруд.** Особливістю планування розслідування в цих випадках, є те, що кримінальному провадженню не передують службове розслідування. Підкреслюючи навмисний характер цього злочину, не треба однак виключати, що в результаті технічних дефектів і відсутності належного нагляду за станом рейкового шляху, можливо, наприклад, саморозкручування гайок на болтах, чи інші причини.

Щодо типових слідів, які залишаються у результаті навмисного руйнування залізничного полотна чи шляхових споруд: 1) сліди нашарування та відшарування, що утворилися на знаряддях руйнування та на самому залізничному полотні; 2) сліди рук та взуття осіб, що здійснювали пошкодження залізничного полотна; 3) сліди «юзу», що утворюються в результаті екстремального гальмування локомотива; 4) механічні пошкодження залізничного полотна в місці сходження рухомого складу, які утворилися в результаті контактної взаємодії



рухомого складу із самим полотном; 5) сліди ковзання, що утворилися на залізничному насипі в місці сходження рухомого залізничного складу; 6) сліди розливу паливно-мастильних матеріалів на залізничному насипі в результаті перевертання локомотива чи цистерн з паливно-мастильними матеріалами; 7) сліди крові, що утворюються в результаті отримання тілесних ушкоджень машиністом, його помічником, пасажирями поїзда.

Якщо навмисний характер руйнування очевидний, розслідування починається з внесення інформації в ЄРДР та перевірки версій про час і знаряддя руйнування. Час руйнування, як і в попередній ситуації, визначається в межах між моментом виявлення зруйнованої ділянки шляху й часом проходження по ньому останнього поїзда. Про знаряддя руйнування спочатку висувуються звичайно дві типові версії: а) руйнування шляху вчинено із застосуванням залізничних інструментів суворої звітності (костильна лапа, гайковий ключ і т. ін.); б) руйнування вчинено за допомогою інших знарядь [7].

Використовуючи результати перевірки зазначених версій, можна висунути обґрунтовані припущення про особу злочинця. Передбачається, що винуватцем руйнування може бути працівник служби шляху, а також особа, що має доступ до інструментів суворої звітності, або стороння особа, що викрала ці інструменти чи скористалась іншими знаряддями руйнування. Для перевірки версій про час, знаряддя й винуватця руйнування необхідно в першу чергу оглянути місце руйнування, виявити речові докази (болти, гайки, рейкові накладки, знаряддя руйнування і т. ін.) і місце зберігання залізничних інструментів суворої звітності. Необхідно також у невідкладному порядку допитати свідків, осіб що виявили місце руйнування, ремонтників і ін., а також провести інші слідчі (розшукові) дії, спрямовані на вилучення знаряддя злочину. У випадку виявлення знаряддя руйнування, вийнятих гайок, болтів і накладок, слідів ніг і рук злочинця, а також часток маслянистих речовин на його тілі й одязі призначається відповідно трасологічна, дактилоскопічна й хімічна експертизи.

Окрім цих слідчих ситуацій, в практиці розслідування цієї категорії злочинів, можуть виникнути й інші слідчі ситуації, про які ми вище не зазначили.

Отже, підсумовуючи вищенаведене, можна зробити висновок, що типові слідчі ситуації, відіграють важливу роль під час розкриття та розслідування злочинів. Адже саме від того, як слідчий визначиться з ситуацією, яка склалась, в тому чи іншому випадку, буде залежати подальший хід розслідування.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України від 4 лип. 1996 р. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show /273 /96-вр>.
2. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному викладі) : [підруч.] / М. В. Салтевський. – К. : Кондор, 2005. – 588 с.
3. Бахин В. П. Понятие и виды следственной ситуации / В. П. Бахин // Методика расследования отдельных видов преступлений. – К., 1988. – С. 118–123.
4. Особливості розслідування катастроф і аварій на залізничному транспорті [Електронний ресурс] : конспект лекції. – Режим доступу : <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/kriminalistika/150.php>
5. Кочеткова К. Е. Аварии и катастрофы. Предупреждение и ликвидация последствий : [учеб. пособие] / К. Е. Кочеткова, В. А. Котляревский, А. В. Забчаева. – М. : АСВ, 2007. – 210 с.
6. Залізнична аварія на Черкащині [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://tyzhden.ua/Gallery/117452>.
7. Основні причини виникнення аварійних ситуацій. Заходи, спрямовані на запобігання аварійним ситуаціям [Електронний ресурс] : конспект лекції. – Режим доступу : [http://vnz.svitovsit.ua/default.aspx?id=show\\_document &show=document&doc=20627](http://vnz.svitovsit.ua/default.aspx?id=show_document &show=document&doc=20627).