



## Интервью руководителя Уральского следственного управления на транспорте СК России журналу "РСП-эксперт"



Железнодорожные объекты и специальные субъекты

День сотрудника органов следствия Российской Федерации – один из самых молодых профессиональных праздников в России. Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2013 года № 741 он будет отмечаться ежегодно с 25 июля 2014 года. Дмитрий Путинцев о специфике работы Следственного управления.

Дмитрий Путинцев, руководитель Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ генерал-майор юстиции (Екатеринбург).

Уральское СУТ СК РФ



## Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

Численность управления: 75 штатные единицы, из которых 2/3 – сотрудники, занимающиеся непосредственно следственной работой. Средний стаж следователей Уральского следственного управления на транспорте составляет 3,1 года. Средний возраст – 26,4 лет. Средний стаж руководителей среднего звена – 9,4 года, средний возраст – 34,8 лет. Зона ответственности: Уральский федеральный округ (Свердловская, Тюменская, Курганская и Челябинская области, Ханты-Мансийский автономный округ (Югры), Ямало-Ненецкий автономный округ), а также Пермский край, Оренбургская область — в целом 8 российских субъектов.

### Специальные субъекты

Основные задачи, стоящие перед следователями Уральского следственного управления на транспорте – оперативное и качественное расследование преступлений, совершенных на объектах железнодорожного, воздушного, водного транспорта и в таможенной сфере.

Преступления на транспорте различны – от уголовных преступлений до коррупции. Такие преступления совершаются, говоря юридическим языком, - специальными субъектами. К этой же категории относятся лица, выполняющие управленческие функции в структурных подразделениях ОАО «Российские железные дороги» и лица, занимающие должности в организациях, деятельность которых сопряжена с железнодорожным, воздушным и водным транспортом.

### Немного статистики

Каждый год следственное управление расследует около 1200 уголовных дел. Всего в первом полугодии 2014 года на рассмотрении следователей находилось 1498 сообщений о преступлениях, по результатам рассмотрения которых возбуждено 626 уголовных дел. В суды для рассмотрения по существу направлено 272 уголовных дела. Среднемесячная нагрузка следователей следственного управления по находившимся в производстве делам составила 7 уголовных дел, по направленным в суд делам – 2,5 уголовных дела, что почти в 2 раза больше среднероссийской.

### Специфика работы

Любое расследование требует изучения обстановки и выяснения обстоятельств случившегося, проведения тщательного анализа собранных доказательств. Для этого следователям необходимо обладать высокими профессиональными навыками, знать правила технической эксплуатации транспортных средств и различные нормативные акты.

Расследование преступлений на транспорте имеет свою специфику, к примеру, лица, совершившие преступления, постоянно находятся в движении, способны в короткое время покинуть как Уральский регион, так и пределы России. Отсюда ни сыщик, ни следователь не имеют право на ошибку, так как не располагают временным запасом. Тех, кто выбирает



## Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

следственную работу сердцем, не страшат ни ночные дежурства, ни тяжелые условия. Опытные следователи устанавливают взаимодействие с оперативными подразделениями полиции, таможней, ФСБ и др., расследуют и доводят до логического конца уголовные дела, в том числе имеющие общественный резонанс. Вместе со следователями работают криминалисты отдела криминалистики следственного управления. Они оказывают методическую и практическую помощь в процессе производства следствия по уголовным делам.

Оснащенность криминалистической техникой следователей управления обширна. Сейчас используется такое криминалистическое оборудование, которое даже лет 5 назад и не предполагалось.

### Технические новинки

Следователям приходится работать преимущественно на отдаленной, труднодоступной территории. Например, на месте падения воздушного транспорта в лесной зоне. Понятно, что каждый день туда трудно ездить. Поэтому следственно-оперативная группа живет рядом с местом ЧП, пока идет сбор вещественных доказательств. Для этого есть пневмомодуль - проще говоря, палатка, оборудованная автономной системой электроснабжения и отопления. Также в арсенале следователей передвижные криминалистические лаборатории. А до тех мест, до которых невозможно доехать на машине, они добираются на квадроциклах, снегоходах.

Следователи используют в работе и другое современное оборудование: цифровую технику, металлоискатели, детекторы взрывчатых веществ, нелинейные локаторы, комплексы по извлечению цифровых данных, газоанализаторы, гидролокаторы, эхолоты... Когда нельзя попасть на место происшествия - например, если там находится взрывчатка или яды, - для фиксации используется специальное фотооборудование, позволяющее делать снимки территории на расстоянии до полукилометра.

### Резонансные уголовные дела

Безопасность движения на железнодорожном транспорте по-прежнему продолжает оставаться серьезной проблемой. В первом полугодии 2014 года на территории Уральского федерального округа произошло 4 серьезных аварии - грузовых поездов, по 3 из которых следственными подразделениями следственного управления возбуждены уголовные дела. В качестве примера можно указать 2 аварии - сходы грузовых составов, произошедших в феврале 2014 года с разницей в 5 дней.

Так, в настоящее время в Свердловском следственном отделе на транспорте расследуется уголовное дело по факту схода 07 февраля 2014 года на станции Каменск-Уральский 3 вагонов грузового поезда с возгоранием одного из них. Следствием установлено, что причиной железнодорожной аварии является совокупность грубых нарушений работников станции



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

Каменск-Уральский по вводу в эксплуатацию стрелочного перевода, а также нарушение требований текущего содержания железнодорожного пути по допускаемому износу рамных рельсов стрелочных переводов, что привело к указанной аварии и причинению ущерба более 5 млн рублей. Окончание расследования данного уголовного дела планируется в ближайшее время, поскольку следствием добыты достаточные доказательства вины указанных работников для предъявления соответствующего обвинения и направления уголовного дела в суд.

В Челябинском следственном отделе на транспорте заканчивается расследование уголовного дела по факту схода 12 февраля 2014 года на 1969 километре перегона «Уржумка – Хребет» Южно-Уральской железной дороги 30 вагонов грузового поезда. В настоящее время следствием после проверки всех версий установлено, что железнодорожная авария произошла по вине 3 работников дистанции пути - мастера пути, бригадира пути и монтера пути-обходчика, которые, зная о напresseвке снега на нечетном пути 1969 километре, не приняли мер к устранению данной неисправности пути, что повлекло сход вагонов грузового поезда и причинение крупного ущерба в размере более 25 млн. рублей.

В целом, как показывает практика, основная причина таких происшествий – человеческий фактор.

Одним из примеров расследования, оконченого обвинительным приговором, является уголовное дело о столкновении в 2012 году грузового и пассажирского составов на станции Каменск-Уральский. Расследованием установлено, что осенью 2012 года один из машинистов локомотивного депо Егоршино, в нарушение нормативных ведомственных документов, проследовал на станцию Каменск-Уральский, где ошибочно сориентировался на иной разрешающий сигнал выходного маневрового светофора и, не выполнив необходимые регламентированные ведомственными документами действия, выехал на тепловозе с вагоном-путеизмерителем без разрешения дежурного по станции на стрелочный перевод приемоотправочного парка станции и допустил боковое столкновение с движущимся пассажирским поездом. В результате железнодорожного происшествия были повреждены электровоз с первым пассажирским вагоном, тепловоз с вагоном-путеизмерителем, а также соответствующее оборудование железной дороги в виде опоры контактной сети, правого контррельса и брусьев крестовины стрелочного перевода. Общий ущерб составил более 4 млн. рублей.

В ходе расследования были получены показания свидетелей и очевидцев: машинист тепловоза действовал с нарушением установленных правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Следствием были истребованы, изучены и приобщены все служебные документы, детально регламентирующие деятельность машиниста тепловоза в данном конкретном случае и свидетельствующие о наличии в действиях машиниста указанных нарушений. Суд посчитал доказанной вину машиниста тепловоза в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта), и вынес обвинительный приговор, обязав к



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

выплате штрафа в размере 200 тысяч рублей с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением тепловозами и иными видами локомотивов сроком на 2 года. И такие примеры не единичны.

В заключение от всей души поздравляю всех коллег с профессиональным праздником – Днем сотрудника органов следствия Российской Федерации, а читателям журнала желаю, чтобы происшествий и правонарушений на объектах железнодорожного транспорта с каждым годом становилось меньше.

*07 Августа 2014*

*Адрес страницы:* <https://sledcom.ru/press/interview/item/508000>