



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, оконченного 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>