

ПРОКУРАТУРА СОЮЗА ССР  
Всесоюзный институт по изучению причин  
и разработке мер предупреждения преступности

Для служебного пользования

Экз. № \_\_\_\_\_ 5547

# СЛЕДСТВЕННАЯ ПРАКТИКА

ВЫПУСК

**151**

Москва  
«Юридическая литература»  
1987

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

К. Ф. СКВОРЦОВ — ответственный редактор,  
В. Н. АРЖАКОВА — зам. ответственного редактора,  
С. Б. АЛИМОВ, Н. А. ДРЕМОВА, А. Н. ЛАРЬКОВ,  
А. А. ЛЕВИ, А. И. МИХАЙЛОВ, М. Ю. РАГИНСКИЙ,  
В. Г. ТАНАСЕВИЧ, И. Л. ШРАГА, В. Б. ЯСТРЕБОВ

Рецензенты: от Главного следственного  
управления Прокуратуры Союза ССР —  
советник юстиции В. Н. ИСАЕНКО,  
от Управления по надзору  
за исполнением законов на транспорте  
Прокуратуры Союза ССР —  
государственный советник юстиции 3-го класса И. Н. ШУКИН

Наш адрес: Москва, Д-22, 2-я Звенигородская, 15

СЛЕДСТВЕННАЯ ПРАКТИКА

Выпуск 151

Редактор С. Н. Чихалова  
Художник Н. В. Илларионова  
Художественный редактор Э. П. Батаева  
Технический редактор Н. Л. Федорова  
Корректор И. Н. Цыrkова

Сдано в набор 12.06.86. Подписано в печать 11.09.86. Формат 84×103<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Бумага  
типографская № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Объем: усл.  
печ. л. 6,72; усл. кр.-отт. 6,83; учт.-изд. л. 7,38. Тираж 15 000 экз. Заказ № 117.  
Цена 35 коп.

Издательство «Юридическая литература» 121069, Москва, Г-69, ул. Кача-  
лова, д. 14.

Областная типография управления издательств, полиграфии и книжной тор-  
говли Ивановского облисполкома, 153628, г. Иваново, ул. Типографская, 6.

С 1203120000-014  
012(01)-87 без объявл.

© Издательство «Юридическая литература», 1987

УКРЕПЛЕНИЕ ЗАКОННОСТИ В БОРЬБЕ  
С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Начальник Управления по надзору  
за исполнением законов  
на транспорте Прокуратуры  
Союза ССР, государственный  
советник юстиции 2-го класса  
Л. П. БАРАНОВ

Генеральный прокурор СССР в соответствии со ст. 12 Закона о прокуратуре СССР 5 ноября 1980 г. приказом № 46 определил компетенцию транспортных прокуратур на воздушном, водном и железнодорожном транспорте, действующих на правах прокуратур районов и областей. Основная задача образованных транспортных прокуратур состоит в оказании содействия в укреплении государственной дисциплины путем дальнейшего усиления надзора за исполнением законов на транспорте, активизации работы по борьбе с преступностью.

В числе обязанностей, возложенных на транспортные прокуратуры, одна из основных — производство предварительного следствия по делам, подсудственным следователям этих прокуратур. Напомним, что к их подсудственности отнесены преступления, связанные с хищениями, недостачами, порчами грузов, повреждениями, простоями подвижного состава, разъединением грузов с документами, уничтожением грузов, нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации всех видов транспорта, а также преступления, совершенные по службе работниками железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Подследственность определяется и местом совершения преступления, которым могут быть вокзалы, станции, метрополитены, платформы, разъезды, речные и морские порты, причалы, пристани, аэропорты.

Производство предварительного следствия по делам о преступлениях на транспорте отличается сложностью и требует прежде всего компетентности, а значит, совершенствования квалификации прокуроров и следователей транспортных прокуратур, которым в своей повседневной деятельности приходится сталкиваться с многочисленными ведомственными инструкциями и другими подзаконными актами,

планово-договорными обязательствами, технической терминологией, разбираться в схемах, чертежах, эскизах и других технических документах, использовать возможности специалистов при проведении отдельных следственных действий и назначении экспертиз.

Учитывая указанные обстоятельства, в транспортных прокуратурах изыскиваются и используются различные формы повышения квалификации прокуроров и следователей помимо тех, которые организовываются Прокуратурой Союза ССР.

В частности, Белорусская транспортная прокуратура в этих целях организовала координационно-методические советы в составе руководящих работников правоохранительных органов и транспортных ведомств, контрольно-ревизионного аппарата, финансовых и юридических служб.

Неоценим в решении данной проблемы и обмен положительным опытом, особенно на страницах сборника «Следственная практика». В ряде номеров этого издания помещались статьи, отражающие особую специфику расследования преступлений, совершаемых на транспорте. В них затрагиваются наиболее сложные вопросы, с которыми сталкиваются следователи транспортных прокуратур: расследование преступных нарушений государственной дисциплины; особенности выявлений и расследований хищений, вопросы, связанные с координацией общенадзорной и следственной работы, и др.

Положительно то, что какие бы вопросы ни ставились в статьях, их авторы с учетом общей методики расследования на анализе методик расследования конкретных уголовных дел показывают, как помогает успешному расследованию изучение соответствующих документов, специальной технической и технологической литературы.

На примере расследования дела по факту поломки самолета Ту-154 (ч. 1 ст. 85 УК РСФСР) автор статьи Нерсесян А. А. показал, что знание Инструкции по производству полетов и умелое использование ее положений, а также других нормативных актов помогло добыванию доказательств, способствовало установлению непосредственной причины транспортного происшествия и причинной связи между нарушениями правил безопасности конкретными лицами и наступившими последствиями.

Такие же вопросы поднимает в своей статье Савченко В. П., полагая, что одно из решающих условий успешного расследования дел о нарушениях правил движения и эксплуатации транспорта — знание следователем специ-

альной технической литературы, хорошая в ней ориентация.

Работники транспортных прокуратур постоянно повышают эффективность прокурорского надзора, активность в борьбе за осуществление задач, поставленных партией и правительством. Однако без должной координации работы транспортных прокуратур с территориальными органами прокуратур, с одной стороны, и комитетами народного контроля — с другой, поставленные задачи решить трудно.

Необходимо постоянное объединение усилий общего надзора и следственного аппарата, умелое при этом использование материалов ведомственных проверок и ревизий для обеспечения строгого соблюдения законов в борьбе с хищениями грузов, злоупотреблениями должностных лиц, повреждениями вагонов, морских, речных и воздушных судов в процессе маневровых и погрузочно-разгрузочных работ, пересылкой поврежденных вагонов с дороги на дорогу, сверхнормативными простоями вагонов и иных транспортных средств и другими преступлениями.

Изучение, например, материалов ревизии Тбилисского отделения Закавказской железной дороги о незаконном выделении трех железнодорожных вагонов, анализ и ознакомление с порядком составления железнодорожных документов, с правилами оформления и порядком движения сопроводительных документов, консультации со специалистами железнодорожного транспорта, а также знание специальной литературы и соответствующих инструкций помогло раскрыть крупную взятку, полученную должностными лицами за незаконное выделение вагонов.

С практикой расследования этого преступления и методикой проведения отдельных следственных действий знакомила статья старшего следователя Закавказской транспортной прокуратуры Каджришвили Г. М.

Координация работы правоохранительных органов положительно влияет и на укрепление государственной дисциплины на всех видах транспорта — этого первоочередного условия укрепления социалистической законности.

В результате нарушений технологической дисциплины происходят недогрузки вагонов и судов, отправление неполновесных, неполнооставных поездов, простои, встречные пробеги порожних транспортных средств и т. п., что приводит к значительным потерям погрузочных ресурсов, снижает возможности выполнения государственных планов перевозок.

Интересен в этом плане опыт работы Карагандинского транспортного прокурора, советника юстиции Никишиной З. И., которая, координируя усилия прокурорского надзора и следствия, повела эффективную борьбу с простоями. Прежде всего она добилась полноты и своевременности получения информации о положении дел, о ходе погрузочно-разгрузочных работ на станциях и подъездных путях предприятий, своевременного поступления актов о повреждении вагонов.

Полученные сведения о положении дел направляются территориальным прокурорам или в отдел общего надзора прокуратуры области для немедленного реагирования.

Работники Карагандинской транспортной прокуратуры и сами регулярно проводят проверки на железнодорожных станциях и подъездных путях предприятий. Должностных лиц, грубо нарушающих законодательство о своевременной разгрузке подвижного состава, привлекают к дисциплинарной, материальной ответственности или ограничиваются предостережением. За последние два года за сверхнормативные простои вагонов по их представлениям к дисциплинарной ответственности привлечено 11 должностных лиц, к материальной — 15, предостережено 14 человек. Прокурором предъявлены иски, по которым взысканы убытки, причиненные простоями, — 9 тыс. руб., повреждениями вагонов — 10 тыс. руб.

В случаях преступного нарушения законодательства транспортными прокурорами возбуждались уголовные дела, и виновные предавались суду.

К уголовной ответственности были привлечены руководители Волинского комбикормового завода, допустившие значительные простои вагонов. Только за одно полугодие завод уплатил штраф в сумме около 43 тыс. руб.

Следствием установлено, что причина простоя состояла в нарушении трудовой дисциплины: рабочие, занятые на погрузке-выгрузке, прогуливали, употребляли спиртные напитки в рабочее время. Неправильная эксплуатация разгрузочных механизмов часто выводила машины из строя, и работы по выгрузке вагонов проводились вручную, складские помещения были захлаплены, прибывший груз куда-то было выгружать, и вагоны превращались в склады на колесах. Администрация завода не принимала необходимых мер к ликвидации подобного положения.

В ходе следствия была разработана таблица, в которой отражалась ежедневная работа завода по погрузке-выгрузке, использованию погрузочно-разгрузочных меха-

низмов. Это в значительной мере способствовало успешному расследованию и облегчило рассмотрение дела в суде. Виновные должностные лица освобождены от занимаемых должностей, с них взыскан ущерб в сумме более 4,5 тыс. руб., и они осуждены к различным мерам наказания.

При расследовании дел о непроизводительных простоях, повреждениях подвижного состава следователю необходимо знать правила и документацию по учету простоя на станциях и на подъездных путях предприятий, способы учета вагонов, занятых под грузовыми операциями, поездные документы (натурный лист), ведомости подачи и уборки вагонов и др.

В сборнике помещена статья прокурора следственного отдела Приволжской транспортной прокуратуры, юриста 1-го класса Кунева А. П., в которой перечислена документация, необходимая для установления методов сокрытия сверхнормативного простоя вагонов.

Изучение специальной документации, как показывает практика, — требование не только к следователям, но и к прокурорам. Они должны знакомиться не только с ней, но и с основами организации производства, учетом и отчетностью до проведения проверок, в ряде случаев совместно с работниками технической инспекции труда.

Такая подготовка к проверке исполнения законодательства в сочетании с правильной ее организацией обеспечит более полное выявление причин нарушения закона и эффективность принятых мер. При проверках надо избегать формализма, фиксации только цифр и фактов. Особое внимание важно уделять решительному пресечению случаев нарушения трудовой дисциплины, когда прогульщики, пьяницы не только не наказываются, но и получают заработную плату за прогульные дни, неполного учета нарушений трудовой дисциплины, выдачи премий прогульщикам. Уровнем дисциплины среди технологического персонала и качеством содержания технических средств во многом объясняется состояние безопасности движения на транспорте.

Хабаров Б. Л. — автор статьи «Пьянство привело к тяжкому преступлению» — наглядно показал, к чему приводит пьянство на транспорте. Машинист электровоза Шахов пьянствовал, уклонился от предрейсового медицинского осмотра, продолжал пить со своим помощником и в таком состоянии повел состав. В пути следования, допивая оставшееся у него вино, он неоднократно засыпал за пультом управления. Электровоз, управляемый им, превысил ско-

рость, в результате поезд сошел с рельсов, на большой скорости произошло крушение грузового состава. Государству причинен значительный ущерб. Виновный осужден по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР к длительному сроку лишения свободы.

Чтобы безупречно выполнять свои обязанности, работникам транспорта необходимо неукоснительно следовать предписаниям инструкций и правил, знать технологические процессы работы, следить за хорошим содержанием технических средств, состоянием хозяйств пути, тепловозных парков, сигнализации и связи, строго соблюдать государственную дисциплину.

Эти обстоятельства в основном обеспечивают безопасность движения и их учитывают при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, особенно тех, которые повлекли за собой серьезные последствия.

Процесс доказывания по делам о преступлениях, совершенных на транспорте, усложняется трудностями, возникающими при проведении первоначальных следственных действий, таких, например, как осмотр места происшествия, который по делам этой категории имеет значительную специфику.

В определенных случаях место происшествия отличается большой протяженностью, отдаленностью, сложностью рельефа, а подчас быстро меняющаяся обстановка, связанная с мероприятиями по восстановлению движения либо ликвидации последствий катастрофы, требует от следователя, производящего осмотр, правильной организации своей деятельности, оперативности и знаний.

В статьях Хиониди В. И. «Когда злоумышленники — подростки», Каптелинина Е. Ф. «Тщательный осмотр места происшествия обеспечил раскрытие убийства» и других раскрывается значение квалифицированного осмотра места происшествия, а в статье Быкова Г. Е. «Как было раскрыто убийство в поезде» на конкретном примере показано, что некачественно проведенный осмотр места происшествия приводит к утрате вещественных доказательств, имеющих определяющее значение для раскрытия преступления, к волоките расследования, а порой и к невозможности доказывания вины преступника.

Хорошей организации и обеспечению высокого качества осмотра мест происшествия на железнодорожном транспорте в настоящее время будет содействовать специально оборудованный вагон — криминалистическая лаборатория,

При расследовании преступлений, совершаемых на транспорте, особое значение приобретают вопросы умелого использования специалистов.

При проведении осмотров мест происшествий по делам этих категорий следователи сталкиваются со сложной техникой, детали которой имеют свои названия, свое назначение.

Во время таких осмотров приглашенный специалист помогает следователю ориентироваться в технике и ее элементах, знакомит с наименованием отдельных деталей и указывает их назначение, состояние на момент осмотра, обращает внимание следователя на отсутствие или неисправность отдельных приборов, узлов или деталей, содействует обнаружению, правильному изъятию и упаковке вещественных доказательств. Все это способствует грамотному и квалифицированному отражению результатов осмотра в протоколе, а в конечном итоге — повышению качества расследования.

Статьи Лоскутова Ю. А., Кунова А. П., Дайча Д. А. и других привлекают внимание читателей к умелому использованию материалов служебного расследования по делам о нарушениях правил безопасности движения, привлечению соответствующих специалистов и ревизоров к участию в производстве отдельных следственных действий, использованию вещественных доказательств, обнаруженных при осмотрах мест происшествий для назначения физико-химических, трасологических и других сложных экспертиз.

Помощник Барановичского транспортного прокурора В. А. Конон в своей статье останавливает внимание читателя прежде всего на необходимости тесного контакта с комитетами народного контроля, критического подхода к актам ревизий производственной деятельности предприятий и иной информации, полученной следователем. В статье показано, как знание нормативных актов, регулирующих приемку законченных строительством объектов в эксплуатацию, различных инструкций, помогло следователю в оценке материала, которым он располагал. Данное обстоятельство, а также умелое использование возможностей экспертов наряду с проведением следственных действий способствовали выявлению приписок, других искажений отчетных данных по товарной строительной продукции, незаконному начислению и выплате премий. Эксперты помогли и в определении объема наступившего ущерба от незаконных действий виновных лиц.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ

Вопросам особенностей расследования хищений, совершаемых на транспорте, отводится значительное место в ряде статей сборника, которые помогают на конкретных примерах увидеть общие рекомендации.

В статье Вильнюсского транспортного прокурора Бузова П. Г. подчеркнута значение взаимодействия в работе органов милиции и прокуратуры в целях повышения эффективности расследования за счет обеспечения своевременности выемки и исследования необходимых документов.

В этой статье показано, что расследованию дела о хищениях в особо крупных размерах, совершенных по предварительному сговору старшим бухгалтером централизованной бухгалтерии Вильнюсского отделения Прибалтийской железной дороги и кассира локомотивного депо, способствовало заключение экспертов. В ходе расследования вскрыты причины хищений на протяжении ряда лет, способы их совершения.

Одна из причин хищений — халатное отношение к своим обязанностям должностных лиц и, в частности, начальника учетно-контрольной группы локомотивного депо и начальника депо.

Трудно переоценить значение для раскрытия и расследования хищений первоначальных следственных действий, проведенных оперативно. Именно об эффективности обыска, в ходе которого изъяты черновые записи движения товаров в орсе Рижского отделения Прибалтийской железной дороги, рассказано в статье помощника Прибалтийского транспортного прокурора Петрашова Г. П.

Только анализ этих записей в сочетании с внутренними накладными и товарными отчетами магазина дал возможность вскрыть умело замаскированные хищения государственного имущества в особо крупных размерах, совершаемые на протяжении ряда лет.

Как известно, в соответствии с указаниями Прокуратуры Союза ССР в настоящее время особое значение придается организации работы следственно-оперативных групп.

Статья заместителя Чарджоуского транспортного прокурора Джуманиязова А. Д. посвящена осуществлению прокурорского надзора за работой таких групп и оказанию им практической помощи в ходе расследования дела о недостатке грузов, поступающих на станцию Ургенч, что привело к выявлению крупных хищений грузов, совершаемых преступной группой на станции Газ-Алгак.

Прокурор в ходе расследования координировал работу

нескольких оперативно-следственных групп, действующих на всем протяжении пути следования грузового состава.

Одновременно проводимые следственные действия на различных отрезках пути следования поезда, сопоставление данных о недостатках груза с результатами первоначальных следственных действий легли в основу составления плана расследования, каждого эпизода в отдельности.

В ходе предварительного расследования велась тщательная обработка получаемой информации, взаимный обмен ею, корректировка планов и ориентировка следователей на конкретную методику дальнейших следственных действий. Такая организация расследования способствовала более полному раскрытию преступления, установлению способов хищения грузов, изобличению виновных лиц.

Интерес представляет и статья Котова Е. Н., в которой рассматриваются особенности расследования групповых хищений почтовых отправок на железнодорожном транспорте.

Такие хищения совершаются организованными и устойчивыми группами из числа работников бригад почтовых вагонов, действующими в течение длительного времени. Успех расследования обеспечивает прежде всего знакомство с правилами, регламентирующими порядок приема, перевозки и выдачи почтовых посылок, анализ претензионных документов, составленных предприятиями связи о полном или частичном похищении вложений из почтовых посылок, правильная организация ведомственных проверок в пути следования груза, умелая координация работы органов прокуратуры и органов дознания.

По существующим положениям на транспорте железнодорожные накладные, дорожные ведомости, отправительские документы сопровождают груз от станции отправления до станции назначения.

Умышленное разъединение документов с грузом влечет за собой безответственность в сохранности груза, а нередко является одним из способов хищения груза лицами, ответственными за его сохранность.

Грузы, прибывшие без документов, длительное время не учитываются, а имеющиеся в вагонах недостатки не устанавливаются до обнаружения документов. Причины разъединения подчас обуславливаются халатностью должностных лиц, в результате которой вагоны с грузами простаивают в тупиках, а по розыску документации ведется длительная переписка между станциями, отделениями и дорогами.

В целях повышения эффективности борьбы с хищениями перевозимых грузов сектор проблем борьбы с правонарушениями на транспорте Всесоюзного института Прокуратуры СССР совместно с вычислительным центром Закавказской железной дороги разработали автоматизированную систему контроля за исполнением законов при движении и разрешении материалов о хищениях грузов органами внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Информация, в виде специально разработанных карточек, ежедневно направляется со станций и из транспортных органов внутренних дел в вычислительный центр. В памяти электронно-вычислительной машины, таким образом, будут заложены все необходимые данные по каждому случаю хищения грузов. Это обеспечит транспортных прокуроров оперативной информацией о состоянии законности при направлении материалов о хищениях грузов в органы внутренних дел на транспорте и разрешение данных материалов. Введение системы в практику деятельности транспортных прокуратур должно способствовать дальнейшему совершенствованию прокурорского надзора за законностью в деятельности подразделений железной дороги и органов внутренних дел, а в конечном итоге активизирует борьбу с хищениями перевозимых грузов.

Активно организованный надзор за расследованием уголовных дел обогащает практику транспортных прокуроров, формирует наступательность их позиций. В ходе расследования, как правило, устанавливаются причины совершения преступлений, выявляются обстоятельства, обуславливающие возможность их совершения. Устранение причин и условий, порождающих преступления, в значительной степени оздоравливает обстановку на транспорте.

Анализ следственной практики дает материалы для внесения конкретных представлений, направленных на предупреждение преступлений на транспорте, обеспечивает целенаправленную организационно-производственную и идейно-воспитательную, в том числе правовоспитательную работу, способствующую заметному укреплению социалистической законности на транспорте.

## 1. РАССЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗАКЛЮЧЕНИЙ ТРАСОЛОГИЧЕСКОЙ И ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗ ПО ДЕЛУ ОБ АВАРИИ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Якутский транспортный прокурор,  
советник юстиции  
Д. А. ДАЙЧ<sup>1</sup>*

Событие, послужившее основанием к возбуждению уголовного дела, по материалам которого написана статья, произошло 22 сентября 1977 г. в поселке Зырянка — центре Верхне-Колымского района Якутской АССР, — расположенном в месте впадения в Колыму небольшой реки Ясачной.

В 22 час. 30 мин. группа жителей поселка, стоявших на берегу Ясачной, услышала доносившийся с середины реки женский крик. Инспектор рыбнадзора на моторной лодке примерно в ста метрах от берега подобрал женщину. Ею оказалась Слепцова А. М., — жительница поселка, жена старшины разъездного катера БМК-6 Зырянского речного порта Санникова А. А. По словам Слепцовой, они вместе с мужем на катере направлялись к стоящему на рейде теплоходу СПН-669, капитан которого обещал дать Санникову рыбу. Пройдя какое-то расстояние, Санников остановил катер, объяснив жене, что мотор перегрелся и нужно залить воду. Зачерпнув воду ведром, он направился в машинное отделение и стал заливать ее в двигатель. Слепцова карманным фонарем освещала машинное отделение. В это время она почувствовала сильный толчок в левый борт катера. Катер сразу же повалился на правый борт и перевернулся. Слепцова и ее муж оказались

<sup>1</sup> В настоящее время Дайч Д. А. — прокурор следственного управления Прокуратуры Якутской АССР.

в воде. Он подал ей деревянный трап, за который Слепцова держалась до момента, когда ее подобрала. Санников обнаружен не был.

По обстоятельствам происшествия причиной затопления БМК-6 могло быть столкновение с судном, более крупным по габаритам. Наиболее вероятной причиной опрокидывания катера, находившегося в дрейфе, был удар носовой части другого судна о борт. Различного рода разрезные задания и буксирные работы в акватории Зырянского речного порта в тот вечер выполняли теплоходы «Сток» и РБТ-353. При проверке РБТ-353 оказалось, что капитан-дублер Батраков П. Г. и рулевой-моторист Трофимов Е. Т. находятся в нетрезвом состоянии.

23 сентября районным прокурором было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 85 УК РСФСР. Первое следственное действие — осмотр теплохода РБТ-353. На носовой части справа обнаружили пятно и полосу краски, отличающейся по цвету от краски, которой было окрашено судно. Соскобы краски изъяли. Затем дело передали по подследственности в транспортную прокуратуру.

Допросили всех лиц, в той или иной форме причастных к происшествию. Допрошенный в качестве свидетеля Батраков пояснил, что в то время, когда был затоплен катер, теплоходом управлял он сам, а рулевому-мотористу Трофимову он поручил проверить наличие и уровень масла в двигателе. Каких-либо толчков или ударов он не ощущал, криков не слышал. В то же время Батраков заявил, что отрицать факт затопления БМК-6 своим судном не может, так как из-за значительной разницы в габаритах и массе судов мог не почувствовать удара.

К тому времени катер подняли из воды. С участием специалистов провели одновременный осмотр катера и теплохода РБТ-353, после чего катер с помощью подъемного крана спустили на воду и установили на должную естественную осадку. Теплоход своим ходом был подведен носовой частью к тому месту на борту катера, где имелась вмятина, полученная при затоплении. К носовой его части стальной цепью прикрепили автомобильную покрышку для смягчения возможных толчков и ударов. Осмотром было установлено совпадение размеров автопокрышки и вмятины на борту катера. В то же время, как указано в протоколе данного следственного действия, «совпадение формы вмятины с автопокрышкой со всей достоверностью установить трудно».

При повторном раздельном осмотре обоих судов на стальной шине привального бруса катера обнаружили царапины (трассы от следов скольжения были оставлены, вероятно, металлическим предметом). Участок шины с этими следами выпилили и изъяли. Кроме того, изъяли соскобы краски с места удара и контрольные соскобы краски с других участков борта судна, а также автопокрышку и цепь, прикреплявшую ее к теплоходу.

При осмотре шаланды Ш-22, которую буксировал теплоход «Сток», с ее борта изъяли соскобы краски.

Перед физико-химической экспертизой были поставлены вопросы о наличии: а) в соскобах, изъятых с катера, примесей, являющихся частицами красителя с теплохода либо шаланды; либо частиц резины, из которой изготовлена изъятая с теплохода автопокрышка; б) в соскобах, изъятых с теплохода, примесей, являющихся частицами красителя катера; в) в соскобах с шаланды примесей, являющихся частицами красителя с катера. Производство экспертизы поручили Сибирской НИКЛ.

На разрешение трасологической экспертизы был поставлен вопрос: не оставлены ли следы, обнаруженные на шине привального бруса катера, цепью, изъятую с теплохода.

По заключению физико-химической экспертизы, в соскобах с носовой части теплохода были обнаружены частицы краски, вероятно, принадлежащие соответствующим слоям лако-красочного покрытия катера.

Трасологическую экспертизу проводил опытный криминалист — начальник Якутской НИКЛ. Тщательно исследовав представленные ему объекты, эксперт пришел к категорическому выводу: следы в виде царапин и вмятин на шине привального бруса катера БМК-6 оставлены цепью, изъятую с РБТ-353<sup>1</sup>.

При дополнительном допросе Батракову последовательно предъявлялись собранные доказательства. Заключение эксперта, особенно трасологической, произвели на него сильное впечатление, и он показал следующее.

Вечером 22 сентября Трофимов, возвратившись из машинного отделения, сообщил, что ощутил какой-то удар. Сам Батраков удара не чувствовал и столкновения не видел (в этой части опровергнуть его показания не пред-

<sup>1</sup> По представлению прокурора Якутской АССР за проведенную на высоком профессиональном уровне экспертизу эксперт поощрен Министром юстиции РСФСР.

ставилось возможным). Выслушав Трофимова, Батраков развернул теплоход назад и вернул его на место, где мог быть толчок. Показания в этой части совпали с показаниями главного инженера пароходства, который обратил внимание на непонятные маневры теплохода. Далее Батраков пояснил, что случившееся объясняет сильным утомлением (вместо 12 час., положенных по графику, он к моменту происшествия управлял судном свыше суток) и нетрезвым состоянием. Трофимов полностью подтвердил показания Батракова.

Батракову было предъявлено обвинение. Начальнику Ленского объединенного пароходства было внесено представление о нарушении трудового законодательства, полном отсутствии контроля за работой рейдового флота Колымского линейного пароходства, явившихся причинами и условиями, способствовавшими преступлению. Начальник пароходства издал распоряжение, предусматривавшее конкретные меры по устранению указанных выше причин и условий, способствовавших преступлению.

Верховный Суд Якутской АССР вынес обвинительный приговор. В качестве основных доказательств суд сослался на заключения экспертиз.

#### РЕЗУЛЬТАТЫ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА КАК ВАЖНЕЙШИЙ ИСТОЧНИК ДОКАЗАТЕЛЬСТВ

*Заместитель Московского речного  
транспортного прокурора,*

*младший советник юстиции*

**А. М. РЕУТ**

*младший научный сотрудник*

*Всесоюзного института*

*Прокуратуры СССР,*

*юрист 1-го класса*

**М. Ю. БИРЮКОВ**

11 октября 1984 г. четверо несовершеннолетних 1974 года рождения — Богомолов А., Незабудкин А., Лушанин А. и Бобков А., убежав из школьной группы продленного дня, договорились идти на Волгу ловить рыбу. На берегу Волги, недалеко от насосной станции, они нашли бесхозную перевернутую металлическую лодку типа «казанка»

без мотора, весел и опознавательных знаков. Ребята спустили ее на воду и, подгребая досками, переправились на другой берег Волги в районе отметки 193 км. Около 18 час., наловив рыбы, они собрались домой. При этом Богомолов, Незабудкин и Лушанин решили вновь пересечь Волгу на лодке, а Бобков отправился домой пешком через мост.

В это же время на левом берегу Волги супруги Русаковы с сыном полоскали белье. Русакова Н. И. обратила внимание на лодку с детьми, которая находилась на середине реки. Вскоре муж сказал ей, что дети в лодке кричат. Она подняла голову и увидела, что сверху от моста по Волге идет теплоход. Дети в лодке кричали, метались, махали руками, стараясь привлечь внимание людей с судна, которое шло прямо на них. Течением лодку развернуло носовой частью в сторону моста. Судно между тем шло не сбавляя хода и не меняя курс. Когда оно прошло то место, где была лодка, на поверхности воды не оказалось ни лодки, ни детей. Только на следующий день Русакова Н. И. оправилась от нервного потрясения и обратилась в милицию с заявлением о гибели детей.

В течение нескольких дней поисковая группа путем траления дна, спуска водолазов, осмотра берегов принимала все меры к обнаружению трупов, остатков лодки, но положительных результатов получено не было. По мнению специалистов, причинами необнаружения трупов могли явиться неточное указание места происшествия, возможность попадания лодки между бортом судна и причаленной к нему баржи, в результате чего пострадавшие могли быть унесены на значительное расстояние от места поиска.

15 октября 1984 г. начальник ЛОВД на речном транспорте г. Кимры возбудил уголовное дело по факту гибели троих детей по признакам ч. 1 ст. 85 УК РСФСР. Производство расследования по делу было поручено старшему следователю Московской речной транспортной прокуратуры, юристу 1-го класса Самойловой В. П.<sup>1</sup> Надзор за расследованием уголовного дела осуществлял один из авторов настоящей статьи.

Перед следствием стояла задача установить судно, потопившее лодку с детьми, лиц, виновных в этом, степень их виновности, наличие у них возможности предотвратить столкновение.

<sup>1</sup> В настоящее время Самойлова В. П. работает народным судьей Калининского районного народного суда Москвы.

Был составлен план следственных действий, в котором помимо допросов свидетелей, законных представителей потерпевших, проведения осмотров, установления гидрологической и метеорологической обстановки, проведения судебно-судоводительской экспертизы, было предусмотрено и проведение ряда следственных экспериментов. С учетом устанавливаемых фактов план постоянно дополнялся и корректировался.

На первоначальном этапе следствия наиболее важным представлялось установление судна, потопившего на отметке 193 км лодку с детьми.

Свидетель Русаков А. М. показал, что 11 октября 1984 г. примерно в 18 час. он находился на берегу Волги вместе с женой и сыном. Неожиданно он услышал детские крики и, посмотрев на реку, увидел на середине Волги лодку с детьми. Со стороны моста прямо на лодку шел теплоход, на борту которого ясно читалось название «Волго-Дон», справа по борту теплохода была причалена баржа. Не сбавляя скорости, теплоход прошел то место, где находилась лодка, скрыв ее своим корпусом. Аналогичные показания дали его жена и сын, а также двое детей, ловивших в это время рыбу на левом берегу Волги. Диспетчер порта Кимры Голунова Н. Т., находившаяся на дежурстве 11 октября 1984 г., дала показания на следствии, что около 17 час. она получила указание от диспетчера пароходства провести баржу № 4462, которая находилась на буксире у теплохода «Волго-Дон 5005». В 18 час. теплоход «Волго-Дон 5005» прошел г. Кимры, о чем она сделала отметку в дислокации транзитного флота. В 18 час. 30 мин. теплоход «Волго-Дон 5005» разошелся с теплоходом «Феликс Дзержинский» на отметке 194 км.

С участием свидетелей Русаковых был проведен следственный эксперимент для установления возможности прочесть название судна, а также места нахождения лодки с детьми и судна в момент столкновения. В ходе эксперимента установлено, что лодка находилась на середине реки, видимость с берега хорошая, теплоход просматривался ясно, отчетливо виден бортовой номер и название судна. И хотя в ходе осмотра теплохода «Волго-Дон 5005» и баржи явных следов столкновения с лодкой обнаружено не было, не вызвало сомнений, что именно этот теплоход 11 октября 1984 г. примерно в 18 час. 25 мин. на отметке 193 км столкнулся с лодкой, в которой находились дети.

При осмотре следователем вахтенного журнала теплохода «Волго-Дон 5005», обнаружена запись о том, что

11 октября 1984 г. с 16 час. до 20 час. вахту нес второй штурман — второй помощник капитана Морозов С. В. Однако при последующих допросах членов экипажа судна выяснилось, что записи в вахтенном журнале не отражали истинного положения вещей на судне. В действительности вскоре после заступления на вахту Морозов С. В. спустился в машинное отделение для ремонта котла, а вместо него продолжал нести вахту капитан судна Любушкин В. М. Вместе с капитаном вахту нес первый штурман — первый помощник механика Стенягин А. К. Рулевой-моторист Кулешов Г. В., который должен был нести вахту с 18 час. 00 мин. до 24 час. 00 мин., с самого начала своей вахты и до 18 час. 30 мин. по распоряжению капитана вместо несения вахты занимался уборкой палубы. В 18 час. 15 мин. перед заходом судна в судоходный пролет моста через Волгу в районе г. Кимры на управление судном и на руль заступил капитан Любушкин В. М., а Стенягин А. К. спустился в машинное отделение для проверки работы Морозова С. В. Одновременно в рубку зашел третий помощник механика Жмуренко А. В. «покурить» и заодно доложить о выполненном им ремонте электрооборудования. Он находился в рубке до расхождения с теплоходом «Феликс Дзержинский», т. е. до 18 час. 30 мин. Именно в этот промежуток времени теплоход «Волго-Дон 5005» прошел отметку 193 км, совершив столкновение с лодкой, в которой находились дети.

По материалам уголовного дела была назначена судебно-судоводительская экспертиза, на разрешение которой поставили вопросы о том, кем именно и какие правила безопасности плавания и эксплуатации водного транспорта нарушены при данном происшествии.

Производство экспертизы поручили старшему научному сотруднику Центрального научно-исследовательского института экономики и эксплуатации водного транспорта, инженеру-судоводителю.

Изучив материалы уголовного дела и принимая во внимание действующие в системе Министерства речного флота нормативные документы по безопасности плавания судов, эксперт в своем заключении указал, что нарушения правил были допущены как детьми, пересекавшими на лодке судовой ход вблизи движущегося судна, так и капитаном теплохода «Волго-Дон 5005» Любушкиным В. М., который, находясь фактически на посту управления рулем и управляя судном в качестве начальника и рулевого, нарушил требования ст.ст. 246(02) и 249(01) Устава службы на

судах МРФ РСФСР, так как не обеспечил постоянное наблюдение за окружающей обстановкой и сам не видел препятствий на пути судна.

Заступив на вахту вместо положенной по Уставу службы на судах вахты второго штурмана — второго помощника механика Морозова С. В. и послав вахтенного рулевого-моториста Кулешова Г. В. убирать палубу вместо его вахты на ходовом мостике, капитан Любушкин В. М. нарушил требования ст.ст. 46(08) и 225 Устава службы на судах МРФ РСФСР, которые возлагают на капитана ответственность за организацию вахтенной службы. Кроме того, допустив третьего помощника механика по электрооборудованию Жмуренко А. В. на ходовой мостик, капитан Любушкин нарушил предписание ст. 252 Устава службы на судах МРФ РСФСР, которым запрещается нахождение на посту управления членов экипажа, не имеющих отношения к управлению судном. Наконец, капитан Любушкин В. М., оставаясь один в рубке на сравнительно сложном участке пути и учитывая непросматриваемую зону теплохода «Волго-Дон 5005», не принял достаточных мер, диктуемых практикой судовождения для обеспечения безопасности плавания, чем нарушил предписание § 75 Правил плавания по внутренним судоходным путям РСФСР.

Вместе с тем требовалось установить, была ли у капитана Любушкина В. М. в данных конкретных условиях реальная возможность обнаружить лодку, на каком расстоянии он мог это сделать и мог ли в случае обнаружения лодки избежать столкновения с ней. Ответить на данные вопросы помог следственный эксперимент.

Перед проведением эксперимента следователь сделал запрос о метеорологической обстановке на момент происшествия. Согласно сведениям Кимрской гидрометеостанции, в этот день в период с 18 час. до 18 час. 30 мин. при хорошей видимости осадков не наблюдалось, ветер был западный 1 м/сек, температура воздуха +8°. Заход солнца отмечен в 17 час. 40 мин., но по показаниям всех свидетелей, находившихся на судне и на берегу, было еще светло. Видимость составляла 4 км, плавучая и береговая обстановка находилась на штатных местах.

Следственный эксперимент проводился 24 октября 1984 г. при аналогичных погодных условиях с участием капитана Любушкина В. М. и других членов команды теплохода и свидетелей Русаковых. В ходе эксперимента одна лодка была поставлена на якорь в месте предположи-

тельного столкновения с теплоходом «Волго-Дон 5005», указанным супругами Русаковыми, а вторая лодка двигалась перпендикулярно курсу теплохода от правого к левому берегу Волги. Участники эксперимента и понятия находились на борту теплохода «Волго-Дон 5005», двигавшегося с той же скоростью и тем же курсом, что и 11 октября 1984 г. В результате эксперимента установлено, что на расстоянии 1100 м при выходе из-под Кимрского моста лодка, стоящая на якоре, с капитанского мостика видна нечетливо, лодка, идущая веслами от правого к левому берегу видна четко, в бинокль обе лодки видны. При проходе места, где произошло столкновение, лодка, стоящая на якоре, скрылась в непросматриваемой зоне, движущаяся лодка видна была четко. С момента, когда лодка скрылась в непросматриваемой зоне, маневром отворота влево по ходу лодка без затруднений была оставлена справа по борту. В этот же день провели следственный эксперимент с целью определения непросматриваемой, «мертвой» зоны теплохода «Волго-Дон 5005», в результате которого было установлено, что непросматриваемая с теплохода зона равна 279 м, при ширине 40 м. Это означало, что на участке пути длиной более 800 м (с момента выхода из-под моста и до момента, когда лодка оказалась в непросматриваемой зоне) имелась реальная возможность увидеть лодку, принять решение и совершить необходимые маневры для предотвращения столкновения. Кроме того, результаты следственного эксперимента позволили установить возможность визуального обнаружения лодки, находящейся на значительном (более 1 км) расстоянии от теплохода, а также возможность предотвращения наезда на лодку даже после ее попадания в непросматриваемую зону.

Таким образом, нарушения, допущенные капитаном Любушкиным В. М., привели к тому, что он, ослабив наружное наблюдение за окружающей обстановкой, впереди по курсу не обнаружил на судовом ходу лодку с детьми и не принял мер к предотвращению столкновения с ней.

Любушкину В. М. предъявлено обвинение по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР, и он осужден Калининским областным судом.

По результатам расследования на имя начальника Волжского объединенного речного пароходства внесено представление, в котором отмечался низкий уровень производственной дисциплины, безответственное отношение командного состава теплохода «Волго-Дон 5005» к своим служебным обязанностям.

## РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ СЛУЖЕБНОГО ДОЛГА<sup>1</sup>

*Следователь по особо важным делам  
Северо-Западной транспортной  
прокуратуры, старший советник  
юстиции*  
**М. И. ЛУКНИЦКИЙ<sup>2</sup>**

17 сентября 1979 г. теплоход «Ладога-2» с грузом иностранного фрахтователя следовал в порт Варкаус (Финляндия) под командованием капитана Тазбаша Б. П. В условиях ограниченной видимости, при силе ветра семь-восемь баллов капитан около полуночи покинул мостик и отправился в каюту пить чай, передоверив судовождение не подготовленному к несению самостоятельной вахты молодому штурману Амосову В. П. Оставшись на мостике в одиночестве, штурман не рассчитал время появления буя банки Ситта-Хатту и характеристики открывшихся ориентиров, не учел действие дрейфа, а когда убедился, что в рассчитанное время буй не появился, проявил преступную самонадеянность, не вызвал на помощь капитана.

Около двух часов ночи теплоход с полного хода сел на мель каменистой банки Ситта-Хатту и получил пробойну. По данному факту было возбуждено уголовное дело. Девятнадцатилетний матрос-рулевой Александров М. В., курсант, проходивший на судне производственную практику, заявил, что причиной аварии явились якобы его неправильные действия, выразившиеся в ошибке при перекладывании руля, которая была замечена капитаном, поднимавшимся на мостик. Капитан, пытаясь исправить ошибку,

<sup>1</sup> *Примечание редколлегии.* Материалы, представленные М. И. Лукницким, указывают на необходимость самого тщательного исследования действий лиц, которые находились или должны были находиться в ходовой рубке в момент создания аварийной обстановки. Установление истины по таким делам имеет значение не только в том отношении, чтобы виновные не ушли от ответственности, но и невинные не пострадали. Важным моментом является осуждение действий капитана, разлагающего коллектив склонением членов экипажа к сокрытию истины, проявлением малодушия, подрывающим его авторитет, — лица, облеченного доверием и властью.

<sup>2</sup> В настоящее время Лукницкий М. И. в органах прокуратуры не работает в связи с уходом на пенсию.

дал необходимую команду, но было уже поздно, и судно не могло совершить необходимую циркуляцию.

Капитан и штурман дали аналогичные показания, но у следователя вызвало сомнение то обстоятельство, что кратковременное и незначительное отклонение от курса могло привести к посадке судна на мель.

Эксперт-судоводитель, опытный капитан дальнего плавания, сделал обратную прокладку движения теплохода и пришел к выводу о том, что проложенный курс проходил в опасной близости от подводных препятствий. При внимательном изучении навигационной карты следователь обнаружил на ней стертые карандашные штрихи прокладки курса. По поводу этого капитан и штурман заявили, что обнаруженные следы прокладки относятся к предыдущему рейсу.

Александров, принявший на себя вину, на допросах вел себя смущенно, но упорно придерживался своих первоначальных показаний.

Следователю было известно, что его отец посещал капитана судна. Во время этого посещения, как выяснилось при допросе отца, вахтенный матрос сказал ему, что взять вину на себя уговорили его сына капитан и штурман.

Когда на очередном допросе Александрову убедительно разъяснили, что следствию известны действительные обстоятельства случившегося, он признал, что дать ложные показания его уговорили капитан и штурман, которые заверили, что никакой серьезной ответственности он не понесет, а капитана выручит.

После этого и штурман признал, что вместе с капитаном уговаривал рулевого дать ложные показания, с ведома капитана стер на навигационной карте действительную прокладку курса судна и перенес ее на другую карту, на которой неправильно указал место судна на момент аварии, в судовом вахтенном журнале записал вымышленные обстоятельства посадки судна на мель, а подлинный журнал уничтожил.

Таким образом, вдумчивое отношение следователя к изучению обстоятельств дела, тщательная проверка показаний, вызвавших малейшее сомнение в их правдивости, подбор опытного эксперта, внимательный осмотр судовой документации, умелое проведение допросов с учетом того, что члены экипажа в той или иной степени должны знать виновных в совершении аварии лиц, позволили установить истину. Тазбаш и Амосов были преданы суду и признаны виновными по ч. 1 ст. 85 и ст. 175 УК РСФСР. Материалы

в отношении Александра направлены в товарищеский суд — для принятия к нему мер общественного воздействия за дачу заведомо ложных показаний.

Другая авария, о которой пойдет речь, произошла при обстоятельствах, сходных с предыдущим случаем. Теплоход «Балтийский-49», следовавший 21 апреля 1975 г. из порта Антверпен в порт Оденсе (Дания), в проливе Большой Бельт с полного хода сел на камни банки Лиллегрунн, получив значительные повреждения днищевой части.

Вахтенного начальника капитана Цирульников в ходовой рубке не было, вахту нес третий штурман Горелов — молодой специалист, недавно окончивший училище. Штурман Горелов пояснил, что причиной аварии явилась его ошибка: он неправильно задал курс авторулевому, а когда заметил промах, то было уже поздно.

На допросе Горелова выяснились малейшие детали происходивших перед аварией событий. Допрашиваемый признался в том, что ему нелегко и неприятно давать неправдивые показания, но к этому его вынуждало обязательство перед членами экипажа, договорившимся о том, как объяснить причину аварии на следствии и в парокорпусе.

Горелов пояснил, что при заступлении на вахту на путевой карте не было предварительной прокладки курса. Матрос-рулевой на мостике отсутствовал, не было на месте и другого матроса, хотя в судовом журнале значилось, что они оба несут вахту.

Капитану было известно, что Горелов пойдет узким и сложным фарватером пролива Большой Бельт, что обязывало его проработать со штурманом рейс, но он не сделал этого, поставив последнего в затруднительное положение. Горелов же проявил преступную самонадеянность, приняв на себя управление судном, не будучи для этого достаточно подготовленным.

Цирульников был приговорен к одному году исправительных работ, Горелов осужден к одному году и шести месяцам лишения свободы условно.

Теплоход «Кимовск» 13 августа 1979 г. следовал узкостью — южной частью пролива Каттегат, когда на вахту заступил третий помощник капитана, молодой штурман Деркаченко. Капитан и в этом случае обязан был находиться на ходовом мостике, так как участок пути в навигационном отношении был сложным, но он там отсутствовал.

Курс судна не был своевременно изменен, как требовала обстановка, вследствие чего теплоход ударился подводной частью о грунт банки Лолле-Люсегрунн, в танк стала поступать забортная вода. Однако и после этого капитан на мостик не поднялся.

Первоначально на допросе Деркаченко заявил, что перед выходом в рейс капитаном была проведена его штурманская проработка, предварительная прокладка курсов нанесена на путевые карты, в том числе и на участке пролива Каттегат. При вторичном, более детальном допросе с участием эксперта Деркаченко показал, что капитан Шестаков на мостике не находился, так как был пьян. Этим объяснялось и то, что он не поднялся в ходовую рубку и после посадки судна на мель. Предварительной прокладки курса на путевых картах капитан не делал, опасные места и точки поворота не обозначал. После же аварии, в целях сокрытия упущений по службе, стер на картах карандашные линии компасных курсов, нанесенные Деркаченко, и внес свои, обозначающие безопасные курсы, которыми должно следовать судно.

На допросах и очной ставке с Деркаченко капитан отрицал показания штурмана, однако следствие сумело собрать доказательства, уличающие Шестакова. Было установлено, что и накануне дня, когда произошла авария, капитан находился на мостике в нетрезвом состоянии, упал с лоцманского стула, был доставлен членами экипажа в помещение картохранилища, где спал до утра.

Шестаков был приговорен к трем годам лишения свободы, Деркаченко — к трем годам лишения свободы условно, с испытательным сроком один год.

Все перечисленные случаи имеют значительное сходство. Аварии вызываются потерей контроля за движением судна. Капитан, используя свое служебное положение, передоверяет управление судном не подготовленным для этого лицам и тем самым не только совершает противоправное деяние, но и толкает других на преступный путь. Пытаясь избежать ответственности, склоняет членов экипажа принять вину на себя, давать ложные показания, идет на подделку и уничтожение судовых документов.

## ПЬЯНСТВО ПРИВЕЛО К ТЯЖКИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ

*Старший следователь  
Северо-Западной транспортной  
прокуратуры,  
младший советник юстиции  
Б. Л. ХАБАРОВ*

1 сентября 1982 г. в 16 час. 46 мин. на входных стрелках станции Сосново Октябрьской железной дороги вследствие превышения скорости движения произошло крушение грузового поезда, состоявшего из 42 цистерн, в которых находилось 2120 т мазута.

В момент крушения электровоз оторвался от повалившихся цистерн, на большой скорости проследовал через всю станцию и, заехав в тупик, свалился под откос. Помощник машиниста с места крушения скрылся, а машинист был задержан при попытке уничтожить скоростемерную ленту электровоза.

В результате крушения 38 цистерн опрокинулись, повредив более 200 м пути и путепровод, проходящий над шоссе. Находившийся в опрокинувшихся цистернах мазут попал в речку Сосновку, а по ней — в Суходольское озеро, создав опасность причинения вреда здоровью людей и нанеся значительный ущерб рыбным запасам реки. Общий ущерб от крушения составил более 212 тыс. руб.

На место крушения немедленно выехала следственно-оперативная группа в составе двух следователей, прокурора-криминалиста. Возглавил бригаду транспортный прокурор.

Такой состав группы позволил четко и оперативно организовать работу как по осмотру места происшествия, так и по выполнению первоначальных следственных действий. Сразу же был составлен план расследования. Между участниками группы распределили вопросы, подлежащие выяснению. Общее руководство работой участников группы осуществлял транспортный прокурор. Наличие в группе такого координирующего лица существенно облегчило работу следователей, так как позволило им более оперативно получать необходимую информацию о действиях всех членов группы и специалистов, проводящих служебное расследование, а также о мерах по предотвращению загрязнения окружающей среды и о результатах их работы.

Поскольку в начале осмотра появились данные о том, что машинист поезда Шахов в течение дня употреблял спиртные напитки, его отправили на освидетельствование в местную больницу. При судебно-химическом исследовании крови Шахова был обнаружен алкоголь в концентрации 1,7 %. Данное обстоятельство в дальнейшем в немалой степени способствовало установлению истинной картины случившегося.

При осмотре места крушения и местности, прилегающей к нему, были выявлены многочисленные следы попадания мазута в речку Сосновку и ручей Быковец.

Прокурор принял решение о необходимости производства биолого-ихтиологической экспертизы и в первый же день расследования вынес постановление о ее назначении. Это позволило специалистам с самого начала зафиксировать динамику развития вредных последствий, вызванных разливом мазута и попадания нефтепродуктов в воду. Был также отобран ряд проб воды из артезианской скважины, которой пользуется население поселка Сосново. В результате лабораторных исследований в воде обнаружено присутствие нефтепродуктов.

В дальнейшем в заключении биолого-ихтиологической экспертизы было отмечено, что «нефтепродукты обнаружены во всей реке Сосновке... поэтому река практически выбыла из числа рыбохозяйственных рек... более чем на один год... Вымывание нефтепродуктов будет наблюдаться в течение трех — пяти лет».

Предварительная расшифровка скоростемерной ленты электровоза показала, что поезд следовал по участку перед станцией Сосново со скоростью 95 км/час, в то время как согласно приказу начальника дороги она на данном участке не должна превышать 80 км/час. Машинист применил торможение перед самой станцией, в результате чего по входной стрелке для следования на боковой путь поезд проследовал со скоростью 90 км/час, в то время как допустимая скорость здесь равнялась 25 км/час.

Используя информацию, полученную в первые сутки расследования, следователь на первом же допросе машиниста Шахова получил от него правдивые показания. Допрос проводился с использованием звукозаписи. Применение магнитофона исключило впоследствии возможность ссылаться обвиняемому на то, что следователь неверно понимал значение технических терминов и поэтому неправильно записал его показания.

В результате четко спланированной и организованной работы уже на первоначальном этапе расследования были установлены обстоятельства, предшествовавшие крушению.

Допрошенный в качестве подозреваемого машинист Шахов показал, что в тот день, когда произошло крушение, он должен был работать на вывозке, т. е. обслуживать один из железнодорожных узлов Ленинграда. Поскольку накануне он употреблял спиртные напитки, то утром от предрейсового медицинского осмотра уклонился и пришел принимать смену прямо на электровоз. Пользуясь бесконтрольностью со стороны администрации (сменная нарядчица депо Декарева, которая должна была присутствовать на медосмотре и только после него выдавать маршрутные листки, отсутствовала с утра на работе с разрешения заведующей локомотивными бригадами), Шахов самостоятельно заполнил имевшийся у него чистый бланк маршрута.

В течение дня, ожидая прибытие поезда на ст. Ленинград-сортировочный-Московский, Шахов неоднократно пил водку и вино со своим помощником Дедушковым, а также с машинистами других бригад. Будучи в нетрезвом состоянии и не желая работать, Шахов по рации сообщил диспетчеру, что он занимается ремонтом электровоза, который находится в неисправном состоянии. Однако к концу смены он изменил свое решение и повел поезд в Сосновку. Опасаясь, что кто-либо из работников станции может заметить, что он в нетрезвом виде, Шахов сам не стал брать поезд, а попросил, чтобы это сделал за него машинист другой бригады. Находясь в нетрезвом состоянии, Шахов отпустил домой своего штатного помощника машиниста, и взял в поездку дублера помощника машиниста Максимова, который в этот день делал первую ознакомительную поездку на новом для него участке дороги и на локомотиве, на котором ему раньше работать не доводилось. С собой в кабину Шахов захватил оставшееся у него вино и в пути следования допил его. Во время движения он дважды передавал Максиму управление электровозом и показывал приемы работы. Шахов пояснил, что электровоз в исправном состоянии, каких-либо дефектов в его управлении ни он, ни Максимов не заметили.

В пути следования Шахов неоднократно засыпал за пультом управления, и Максиму приходилось его будить. Очередной раз Шахов заснул перед ст. Сосново, и

ником не управляемый поезд, следуя по уклону, развил недопустимую на этом участке пути скорость. Дублер Максимов, не будучи знакомым с особенностями профиля пути и установленной для него скорости движения, своевременно не разбудил Шахова. Сделал он это только тогда, когда на входном светофоре ст. Сосново увидел сигнал о приеме поезда на боковой путь с последующей остановкой и в кабине электровоза прозвучал сигнал бдительности. Проснувшись и понимая, что наступает аварийная ситуация, Шахов применил экстренное торможение, но ввиду того, что скорость движения в три раза превышала допустимую, остановить вовремя поезд ему не удалось. В результате поезд, следуя по входным стрелкам станции, сошел с рельсов.

Помимо собственных показаний Шахова, его вина была полностью доказана показаниями свидетелей, материалами служебного расследования, заключениями экспертиза и другими доказательствами по делу.

Так, свидетель машинист Юрьев показал, что он по просьбе Шахова передал ему чистый маршрутный лист, который у него был в запасе.

Свидетель Кугуй, поездной диспетчер ст. Ленинград Финляндского отделения, работавший 1 сентября 1982 г., пояснил следующее. В день крушения ему позвонил Шахов и сказал, что у него сломался электровоз. На предложение Кугуя заменить неисправный локомотив, Шахов ответил, что этого делать не следует. Спустя некоторое время Шахов связался по рации с дежурной по ст. Глухоозерная и сказал ей, что готов довести поезд до Сосново. По распоряжению диспетчера поезд под его управлением был пропущен до Сосново.

Допрошенный в качестве свидетеля служащий ст. Сосново Кониин показал, что, работая днем 1 сентября на станции, он видел, как по путям на большой скорости проехал одиночный электровоз и свалился под откос. Подойдя с работниками милиции к месту крушения, он обратил внимание на то, что находившийся в кабине электровоза мужчина сорвал катушку скоростемерной ленты и выбросил ее из кабины. На вопрос, кто он такой и зачем выбросил ленту, мужчина ничего не ответил, и работники милиции, подобрав скоростемерную ленту, задержали его.

Согласно заключению судебно-технической экспертизы, непосредственная техническая причина крушения —

превышение скорости движения поезда более чем в три раза.

На основе собранных по делу доказательств Шахову предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 85 УК РСФСР. Шахов полностью признал свою вину.

Государственное обвинение по этому делу в суде поддерживал прокурор РСФСР. Шахов был осужден к длительному сроку лишения свободы.

#### ЗНАНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ВОПРОСОВ — ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ УСПЕШНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДЕЛ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

*Старший следователь  
Приднепровской транспортной  
прокуратуры,  
младший советник юстиции  
В. П. САВЧЕНКО*

Одно из условий расследования дел о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта — обязательное изучение следователем специальной технической литературы<sup>1</sup>, позволяющей ему правильно понять в каждом конкретном случае техническую причину происшествия, проверить правильность и обоснованность выводов служебного расследования, дать им критическую оценку.

Расследуя дела данной категории, приходится сталкиваться с большим количеством технической документации: схемами, чертежами, эскизами и т. п. Не всегда есть возможность своевременно проконсультироваться у специалистов. Поэтому личное ознакомление следователя с соответствующими техническими пособиями и справочниками поможет успешно расследовать дело.

<sup>1</sup> См., например: Шухов А. В., Трифонов Ю. А., Баринс В. С. Технические средства судовождения. М., 1980; Гавришов Ю. П. Организация службы на самоходных судах речного флота. М., 1982 и др.

В Приднепровскую транспортную прокуратуру поступило сообщение об аварии в камере Днепродзержинского шлюза быстроходного пассажирского теплохода на подводных крыльях «Сириус», выполнявшего рейс Днепрпетровск — Кременчуг.

На место происшествия выехали днепропетровский транспортный прокурор, заместитель приднепровского транспортного прокурора, прокурор-криминалист и старший следователь.

На месте выяснилось, что теплоход «Сириус» имел значительные повреждения в носовой части пассажирского салона и в машинном отделении, а на стенке камеры шлюза были выявлены следы скольжения выступающих частей левого борта теплохода. В результате происшествия один пассажир погиб, десять пассажиров и моторист-матрос получили различной степени телесные повреждения.

По факту аварии теплохода прокуратура возбудила уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 77 УК УССР<sup>1</sup>, расследование которого поручили впоследствии мне.

Управляющий теплоходом капитан-дублер Шагурин Б. И. показал, что при движении теплохода в камеру шлюза двигатель внезапно развил высокие обороты, рычаг управления двигателем «заел», а ручное устройство аварийной остановки двигателя не срабатывало. Он пытался остановить теплоход, прижав его к стенке камеры шлюза, но это ему не удалось. Очевидцы происшествия показали, что, двигаясь в камеру шлюза, теплоход на расстоянии около 100 м до ворот шлюза резко развил скорость, вышел на крылья и в таком положении вошел в шлюз.

Осмотром теплохода с участием специалистов Главречфлота УССР установлено, что рычаг управления двигателем в рубке двигается плавно, ручная система аварийной остановки двигателя работает, а пневматическая — неисправна вследствие отсутствия трубки подвода воздуха к автомату предельных оборотов, которая была демонтирована механиком теплохода Полковником Н. И. накануне рейса. Об отсутствии этой трубки Шагурину Б. И. стало известно в рейсе.

Для служебного расследования аварии теплохода в г. Днепрпетровск прибыла комиссия Главречфлота УССР во главе с заместителем начальника ГУРФа УССР и на-

<sup>1</sup> Статья 77 УК УССР, соответствует ст. 85 УК РСФСР.

чальником Украинской республиканской инспекции судостроительства.

Учитывая обстоятельства происшествия, показания Шагурина Б. И. и очевидцев аварии, принимавшие участие в расследовании специалисты пришли к выводу, что двигатель теплохода самопроизвольно мог развить высокие обороты только по причине неисправности всережимного регулятора или топливного насоса.

Оба этих узла двигателя были изъяты из теплохода и направлены для исследований на Киевский судостроительно-судоремонтный завод вместе с постановлением следователя о назначении экспертизы. Однако там без проведения стендовых испытаний регулятор был подвергнут разборке. Экспертного заключения /специалисты завода не дали, ограничившись составлением акта о техническом состоянии топливного насоса и регулятора, согласно которому, всережимный регулятор, в связи со значительным наличием нагара на деталях и коксованием колец, нормально работать не может, возможны забросы и задержки оборотов во время изменения режимов. Это и было положено в основание заключения комиссии о непосредственной причине аварии теплохода.

На совещании комиссии по расследованию было обращено внимание на разногласия между ее членами в определении основной причины аварии. Судоводители, а их было большинство, в том числе работники судоходной инспекции, считали, что наличие нагара на деталях всережимного регулятора и закоксованность его колец являются неисправностью, которая и привела к самопроизвольному увеличению оборотов двигателя. Представители управления судового хозяйства не соглашались с ними. Однако других причин аварии назвать не могли.

Непосредственными виновниками аварии комиссия признала механика теплохода «Сириус» Полковника Н. И., который якобы допустил эксплуатацию всережимного регулятора двигателя в неисправном состоянии, и капитана-дублера Шагурина Б. И., вышедшего в рейс с неисправным пневматическим устройством аварийной остановки двигателя.

Поскольку при расследовании уголовных дел такой категории материалы ведомственного расследования имеют существенное значение для определения технических причин происшествия, важно проверить правильность и обоснованность выводов, изложенных в этих материалах.

После выполнения первоначальных следственных дей-

ствий, получения необходимых материалов и сведений расследование было направлено на проверку двух основных версий о причинах аварии:

1) неисправность двигателя или средств управления на теплоходе;

2) нарушение правил безопасности плавания экипажем теплохода — капитан-дублером Шагуриным Б. И. и мотористом-матросом Лисовицким В. А.

Для проверки первой версии мною изучались устройство и принцип работы всережимного регулятора топливного насоса двигателя, система управления двигателем из рубки теплохода и способы его остановки, что значительно облегчило в последующем расследование дела.

В беседе после этого с судоводителями, принимавшими участие в ведомственном расследовании, выяснилось, что они плохо представляют себе устройство и работу всережимного регулятора двигателя, предназначенного удерживать заданное двигателю рычагом управления количество оборотов. Отсюда стало ясно, что их выводы неточны.

Изучением соответствующих документов и допросами свидетелей установлено, что экипаж теплохода и другие работники Днепропетровской ремонтно-эксплуатационной базы флота не имели доступа к всережимному регулятору и топливному насосу. Эти узлы двигателя могли подвергаться разборке для проверки, чистки и ремонта только на Киевском судостроительно-судоремонтном заводе при капитальном ремонте двигателя или при наличии замечаний экипажа о нарушениях в их работе. Двигатель теплохода «Сириус» на момент аварии свой моторесурс не выработал и капитальному ремонту не подлежал, замечаний по работе регулятора и топливного насоса ни у кого из лиц, эксплуатирующих это судно, не было. Техуходы двигателя на судне выполнялись по инструкции.

Изучение системы дистанционного управления двигателем по схеме дало возможность опровергнуть показания Шагурина Б. И. в той части, что при движении теплохода в камеру шлюза рычаг управления могло «заесть» в результате неисправности всережимного регулятора или топливного насоса. Мне было уже известно, что тяга от рычага соединяется со всережимным регулятором через пружину, которая может легко растягиваться.

Для выяснения истинной причины аварии потребовалось провести три судебно-технические экспертизы. Предварительное ознакомление с технической литературой и

соответствующими справочниками помогло квалифицированно сформулировать вопросы экспертам.

Начальная судебно-техническая экспертиза, производство которой поручалось специалистам Киевского судостроительно-судоремонтного завода, имеющим опыт практической работы по эксплуатации скоростных судов на подводных крыльях, пришла к выводу, что двигатель мог самопроизвольно увеличить обороты. Однако объяснить, как это может происходить, эксперты не смогли.

Оставалось невыясненным, каким образом нагар на деталях регулятора и закоксованность колец его поршня могут способствовать самопроизвольному увеличению числа оборотов двигателя, почему не сработала ручная система аварийной остановки двигателя и как повлиял на происшествие демонтаж трубки подвода воздуха к автомату предельных оборотов.

Экспертами, проводившими судебно-техническую экспертизу, а также мною математически было установлено, что после того, как теплоход начал набирать скорость, двигаясь в камеру шлюза, его возможно было остановить с применением как пневматического, так и ручного (тросикового) устройства аварийной остановки несколько раз, как из рубки, так и из машинного отделения. Моторист-матрос Лисовицкий В. А. показал, что, когда теплоход стал развивать большую скорость, он пытался заглушить двигатель с помощью рейки топливного насоса в машинном отделении, но это ему не удалось.

Для выяснения технического состояния всережимного регулятора мною были изъяты на Киевском судостроительно-судоремонтном заводе документы о ремонте этого узла, допрошены лица, ремонтировавшие его до аварии теплохода и разбиравшие после нее по заданию комиссии Главречфлота. По возникшим вопросам назначена техническая экспертиза.

Согласно заключению эксперта и свидетельским показаниям специалистов, конструкция всережимного регулятора такова, что он не может самопроизвольно увеличить обороты двигателя, а наличие нагара на его деталях, закоксованность колец поршня — естественное явление для этого узла, проработавшего длительное время, они могли вызвать только задержку оборотов на одну-полторы секунды при изменении режимов работы двигателя.

Допросами работников инспекции Регистра, изучением действующих на речном транспорте нормативных доку-

ментов установлено, что эксплуатация судна с одним устройством аварийной остановки двигателя не является нарушением правил его эксплуатации, и выход теплохода в рейс с демонтированным пневматическим устройством, при наличии исправного ручного (тросикового), обеспечивает безопасность плавания.

Ручное (тросиковое) устройство экстренной остановки двигателя на теплоходе «Сиринус» соответствовало чертежу конструкторского бюро и работало исправно, однако Шагурин Б. И. продолжал настаивать на том, что система аварийной остановки двигателя не сработала. Нельзя было оставлять без внимания и показания Лисовицкого В. А. о том, что он не смог заглушить двигатель с помощью рейки топливного насоса.

Для проверки их показаний еще раз было осмотрено это устройство на судне. При этом обращено внимание на то, что в рубке теплохода рядом с ручкой тросиковой системы остановки двигателя имеется точно такая же ручка с привязанным к ней тросом, идущим в машинное отделение. Когда я выяснил, зачем это устройство, оказалось, что оно выполнено экипажем для облегчения запуска двигателя из рубки теплохода и воздействует на ручку аварийного пуска двигателя. Иногда экипаж пользуется им для остановки двигателя, работающего на малых оборотах.

Пришлось обратиться к инструкции по эксплуатации двигателя, согласно которой рычаг аварийного пуска двигателя предназначен только для его запуска. При уточнении обстоятельств происшествия выяснилось, что Шагурин и Лисовицкий пытались глушить двигатель в аварийной обстановке именно за трос, воздействующий на рычаг аварийного пуска двигателя: Шагурин из рубки, а Лисовицкий из машинного отделения, так как оба считали, что смогут заглушить двигатель именно таким образом. За трос аварийной остановки двигателя Шагурин дернул тогда, когда теплоход находился в средней части камеры шлюза, однако, по его утверждению, двигатель продолжал работать и после этого.

По расчетам специалистов усилие, которое необходимо приложить на рычаг аварийного пуска двигателя для его остановки, должно быть не менее 30 кг/с. Этим объяснялось то, что Шагурин и Лисовицкий не смогли остановить двигатель, так как трос был тонкий стальной, режущий руки, а тянули они его только одной рукой.

Следственными экспериментами на других скоростных судах типа «Ракета» с аналогичным двигателем было установлено, что в зависимости от технического состояния и количества оборотов и качества после срабатывания устройства до остановки двигателя проходит 8—15 сек. Этим и объяснялось, что звук работающего двигателя Шагурин слышал после того, как дернул за трос аварийной остановки двигателя, когда теплоход находился уже в средней части камеры шлюза.

Таким образом, виновность Шагурина Б. И. в том, что теплоход в зоне шлюза развил большую скорость и он, растерявшись в стесненных условиях плавания, не смог его остановить, была доказана. Однако он не признавал себя виновным, ссылаясь на то, что при проведении служебного расследования всережимный регулятор двигателя подвергался разборке без проведения испытаний на стенде, поэтому его ненормальная работа не была обнаружена.

В связи с этим по делу назначили третью судебно-техническую экспертизу, производство которой поручили сотрудникам Одесского высшего инженерно-морского училища. Они в своем заключении теоретически обосновали невозможность самопроизвольного увеличения двигателем оборотов.

Предварительным следствием по делу полностью опровергнуты выводы комиссии Главречфлота УССР и судходной инспекции о причинах аварии теплохода «Сириус».

Днепропетровским областным судом Шагурин Б. И. признан виновным и осужден. В качестве дополнительной меры наказания он лишен права управлять теплоходами и иными плавсредствами сроком на три года.

Начальнику Главречфлота УССР внесено представление о некачественном служебном расследовании причин аварии теплохода «Сириус». В связи с представлением издан еще один приказ по факту аварии теплохода «Сириус», в котором разработаны мероприятия, направленные на предотвращение аналогичных случаев на флоте.

## КРИТИЧЕСКИ ОЦЕНИВАТЬ МАТЕРИАЛЫ СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

*Следователь по особо важным  
делам Юго-Восточной  
транспортной прокуратуры,  
советник юстиции  
Ю. А. ЛОСКУТОВ*

Расследование крушений на железнодорожном транспорте имеет свою специфику. В соответствии с Инструкцией о порядке служебного расследования крушений на железных дорогах, утвержденной Министерством путей сообщения 27 февраля 1981 г. № ЦРБ/3960, по каждому случаю крушения производится служебное расследование.

Его производят начальники железных дорог, отделений, дорожные и отделенческие ревизоры по безопасности движения с участием соответствующих начальников служб, отделов управлений и отделений дорог. В ходе служебного расследования должны быть выявлены:

- а) обстоятельства, предшествовавшие крушению;
- б) последствия крушения;
- в) причины крушения;
- г) лица, по вине которых произошло крушение, и конкретная вина каждого из лиц;
- д) недостатки в работе хозяйственного подразделения, по вине работников которого допущено крушение.

Органы прокуратуры вправе знакомиться на всех стадиях служебного расследования с необходимыми материалами, ставить перед железнодорожной администрацией вопросы, подлежащие обязательному рассмотрению и решению с отражением в соответствующих актах служебного расследования.

В случае возбуждения уголовного дела материалы служебного расследования в подлинниках передаются органам следствия.

Учитывая, что нередко крушения совершаются по вине самих железнодорожников, необходимо критически относиться к материалам служебного расследования. Иногда представители железнодорожной администрации пытаются переложить вину своих работников на других лиц. Именно так и произошло в рассмотренном случае.

Уголовное дело, о расследовании которого пойдет речь,

на первый взгляд, казалось, никакой сложности для следователя не представляло. В середине мартовского дня, при ясной погоде, на охраняемом железнодорожном переезде, расположенном в черте поселка, грузовой поезд совершил наезд на автомашину, в результате которого погибли три человека, из которых двое находились в машине.

В связи с отдаленностью транспортной прокуратуры от места события, только на другой день после случившегося на место происшествия прибыл следователь. Возбудив уголовное дело, он приступил к расследованию.

Основная ошибка следователя на первоначальном этапе состояла в отсутствии взаимодействия с должностными лицами Воронежского отделения Юго-Восточной железной дороги — заместителем начальника, ревизором по безопасности движения, начальником отдела пути и начальником Грязинской дистанции пути, которые производили служебное расследование. Это отрицательно сказалось как на объективности заключения по материалам служебного расследования, так и на первоначальных выводах следствия.

На месте происшествия было установлено, что в 13 час. 05 мин. на охраняемом железнодорожном переезде с неавтоматическими шлагбаумами, оборудованном оповестительной сигнализацией, произошел наезд грузового поезда на автофургон, принадлежащий автотранспортному предприятию района.

В результате наезда погибли находившиеся в машине два человека и стоявший у переезда на пешеходной дорожке подросток, которого смертельно травмировало отлетевшим в результате удара кузовом разрушившейся автомашины.

Комиссия, производившая служебное расследование, с учетом объяснения дежурного по переезду о том, что в момент наезда шлагбаумы на переезде были закрыты, пришла к заключению, что причиной крушения явился объезд закрытого шлагбаума водителем автомашины.

Не оценив критически выводов комиссии, не поставив дополнительных вопросов в части их обоснованности, следователь, ограничившись поручением работникам транспортной милиции установить очевидцев наезда, возвратился в прокуратуру.

Срок служебного расследования в соответствии с действующей Инструкцией — 48 час. с момента происшествия; по истечении этого времени начальником отделения дороги и ревизором по безопасности движения составляется акт служебного расследования.

Такой акт был составлен своевременно, вывод комиссии о виновности одного лишь водителя автомашины был подтвержден в решениях состоявшихся оперативных совещаний и закреплен соответствующими приказами железнодорожной администрации.

Следователь, в производстве которого находилось уголовное дело, получив материалы служебного расследования, не стал утруждать себя тщательным их анализом и проверкой выводов следственным путем, намеревался дело прекратить в связи с гибелью водителя, чья вина, по мнению следователя, была бесспорно установлена.

Такой вывод следователя вызвал сомнение. Изучение материалов дела в следственном отделе Юго-Восточной транспортной прокуратуры показало, что выводы служебного расследования о причинах крушения мало аргументированы и не имеют под собой достаточных оснований. Как в ходе служебного расследования, так и предварительного следствия остался невыясненным важный вопрос: в открытом или закрытом положении находился шлагбаум перед наездом.

Это имело значение даже с учетом того, что требования Правил дорожного движения обязывают водителя автомашины при подъезде к железнодорожному переезду убедиться в безопасности движения и запрещают въезжать на него и при открытом шлагбауме, если к переезду приближается поезд.

Дальнейшее расследование уголовного дела было поручено автору этой статьи.

В материалах дела уже имелись сведения о том, что дежурный по переезду Гончаров находился на службе в легкой степени опьянения, что подтверждалось актом медицинского освидетельствования. Гончаров пояснил, что выпивал за день до дежурства.

Был выявлен и допрошен свидетель из числа очевидцев наезда, который утверждал, что шлагбаум в момент столкновения был открыт.

Как показали допросы должностных лиц, проводивших служебное расследование, в основу выводов комиссии о виновности одного водителя были положены не факты, а доводы о том, что в практике шоферы часто, нарушая Правила дорожного движения, проезжают переезды при закрытом шлагбауме, а случаи, когда дежурные по переезду, имея исправную автоматику и механизмы, не закрывали бы шлагбаумы вовремя, — чрезвычайно редки.

Члены комиссии показали, что очевидцев происшествия

на железнодорожном переезде они не устанавливали и не опрашивали в связи с ограниченностью времени. Причину нахождения на работе в нетрезвом состоянии Гончарова не выяснили. Проверив исправность работы средств сигнализации и механизмов на переезде, выслушав объяснение Гончарова, они единодушно пришли к выводу, что виноват водитель, въехавший на переезд при закрытом шлагбауме.

Дальнейшим расследованием было установлено, что Гончаров около 11 час. в помещении дежурного по переезду со случайным прохожим употреблял спиртные напитки. Около часу дня, пропустив через переезд автомашину и позабыв закрыть шлагбаумы ввиду состояния опьянения, зашел в помещение растапливать печь. Услышав звонок оповестительной сигнализации о приближении поезда, он ожидал его в помещении, так как считал, что шлагбаум закрыт. При подходе локомотива непосредственно к переезду он вышел встречать поезд и тогда услышал удар. Убедившись в том, что на переезде сбиты автомашина, он сразу же опустил шлагбаумы.

Обращение к жителям этого поселка позволило выявить еще десять свидетелей, которые в категорической форме заявили, что в момент столкновения тепловоза с автомашинной шлагбаумы на переезде были открыты.

По делу произвели следственные эксперименты на видимость с движущегося локомотива приближавшейся к переезду автомашины и на видимость из кабины автомашины, двигавшейся к переезду, приближавшегося поезда; на слышимость звонка оповестительной сигнализации из кабины автофургона при приближении к переезду, о возможности проезда на этой автомашине через переезд при закрытом шлагбауме.

Результаты следственных экспериментов в совокупности с другими доказательствами позволили полностью изобличить Гончарова в нарушении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта и Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, запрещающие нахождение на работе в нетрезвом состоянии, обязывающие дежурного по переезду обеспечить безопасное и бесперебойное движение по переезду поездов и транспортных средств.

Воронежским областным судом Гончаров был признан виновным и осужден.

В связи с низким качеством служебного расследования данного случая, а также в целях устранения выявленных

следствием нарушений на имя начальника Юго-Восточной железной дороги внесено представление. Его приказом все ранее изданные приказы были отменены, виновные должностные лица привлечены к дисциплинарной ответственности и дано указание об устранении нарушений, выявленных в ходе расследования уголовного дела.

#### РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЯМИ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

*Старший следователь  
Московской авиатранспортной  
прокуратуры,  
юрист 2-го класса  
А. А. НЕРЕСЯН*

Одной из особенностей расследования уголовных дел о преступных нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта является то обстоятельство, что в процессе развития аварийной ситуации может участвовать целый ряд факторов, роль которых при этом неодинакова. Одни из них служат непосредственной причиной транспортного происшествия, другие — лишь условиями, способствующими неблагоприятному развитию событий<sup>1</sup>. Разграничение данных обстоятельств друг от друга, выдвигание из них тех, которые находятся в причинной связи между нарушениями правил безопасности и наступившими последствиями, на практике иногда представляет для следователя значительную трудность.

Иллюстрацией сказанного может служить расследование уголовного дела, возбужденного по факту поломки самолета ТУ-154, по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР.

8 июня 1983 г. в 16 час. 10 мин в аэропорту Шереметьево произвел посадку самолет ТУ-154 № Р-533 Корейской авиационной компании, выполнявший рейс Н-215 с пассажирами на борту. Диспетчером ПДСП Ткаченко для него была определена стоянка № 33, закрытая для коммерческого обслуживания с 1981 года, гоночная. Дежурный по

<sup>1</sup> Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. М., 1984, с. 28.

встрече и сопровождению воздушных судов Кондаков В. А., не приняв во внимание, что в непосредственной близости от стоянки № 33 установлен струеотклоняющий щит, препятствующий рулению и установке самолета на стоянке, осуществлял руление самолета по осям, нанесенным с нарушением схемы расстановки. При заруливании самолета ТУ-154 на стоянку произошло столкновение левого полукрыла самолета со струеотклоняющим щитом, в результате чего государству был причинен материальный ущерб в размере 76 287 руб. 96 коп.

В ходе следствия в первую очередь предстояло выяснить причину постановки самолета на стоянку, заведомо не пригодную для этого.

Допрошенный в качестве свидетеля диспетчер по рулению Селезнев показал, что ему не было известно о том, что в непосредственной близости от стоянки № 33 установлен струеотклоняющий щит. Если бы он знал о наличии этого щита, он не разрешил бы проводку самолета дежурному по встрече и сопровождению Кондакову. В своей работе он руководствовался Инструкцией по производству полетов в международном аэропорту Шереметьево, в которой не предусмотрено каких-либо ограничений относительно стоянки № 33. Селезнев также пояснил, что перед тем, как дать разрешение о постановке самолета на стоянку № 33, он дал команду Кондакову посмотреть, возможно ли это. Выполнив распоряжение Селезнева, Кондаков доложил ему о пригодности стоянки и не сообщил о том, что в непосредственной близости от стоянки № 33 находится струеотклоняющий щит.

Аналогичные показания дал диспетчер ПДСП Ткаченко. Кроме того, он пояснил, что вопрос о том, как производить заруливание самолета на стоянку, решает диспетчер по рулению, которому о состоянии стоянки самолета докладывает дежурный по сопровождению. Только на основании его доклада диспетчер по рулению решает, как проводить самолет на стоянку.

Предстояло выяснить, почему Инструкцией по производству полетов в международном порту Шереметьево не предусмотрено каких-либо ограничений для стоянки № 33. В ходе следствия установлено, что еще в начале строительства струеотклоняющего щита в 1981 году был дан НОТАМ — извещение о закрытии стоянки № 33. В соответствии с приказом МГА от 24 февраля 1969 г. № 688 извещения, касающиеся своего аэропорта, доводятся до сведения начальников всех служб старшим штурманом. Пос-

леднее извещение о закрытии стоянки № 33 было издано 3 января 1983 г. Между тем, в раздел Инструкции по производству полетов в международном аэропорту Шереметьево, определяющий порядок использования стоянок перрона аэропорта Шереметьево, это извещение занесено не было. Согласно приказу Генерального директора ЦУ МВС, персональная ответственность за составление этого раздела Инструкции была возложена на начальника аэродромной службы Радькова. Последний, несмотря на то что сам подал НОТАМ — извещение о закрытии стоянки № 33 с 3 января 1983 г., не внес информацию об установлении струеотклоняющего щита возле стоянки № 33 в схему расстановки воздушных судов и в упомянутую Инструкцию. Будучи введенной в действие 25 апреля 1983 г., т. е. позднее, чем последнее НОТАМ в отношении стоянки № 33, данная Инструкция была основополагающим документом, включающим все ранее принятые изменения относительно порядка использования стоянок перрона аэропорта. Именно на основании этой Инструкции диспетчерами по рулению Селезневым и по производственно-диспетчерской службе Ткаченко было определено место стоянки для корейского самолета.

Вместе с тем из показаний диспетчеров Селезнева и Ткаченко следовало, что несмотря на ошибочное определение места стоянки, непосредственной причиной происшествия явилось ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей дежурным по встрече и сопровождению воздушных судов Кондаковым, не обратившим внимания на струеотклоняющий щит.

Отрабатывая эту версию, я допросил в качестве свидетелей Есакова Е. Е., длительный период времени работавшего старшим группы сопровождения аэропорта, диспетчеров Конькова Е. С., Виноградова В. Г., руководителя полетов службы движения Виноградова Н. Н., дежурного по встрече и сопровождению Гаврилова А. С., старшего группы дежурных по сопровождению Титова В. А. Все эти лица показали, что непосредственная причина происшествия — неправильное исполнение Кондаковым своих должностных обязанностей. Он обязан был при проводке самолета на стоянку осмотреть маршрут прируления и, заметив струеотклоняющий щит, угрожающий безопасности самолета при заруливании на стоянку № 33 со стороны леса, доложить об этом диспетчеру по рулению. Но даже в том случае, если при предварительном осмотре стоянки и маршрута руления к ней Кондаковым струеотклоняю-

ший щит замечен не был, непосредственно при проводке самолета на стоянку, заметив щит, Кондаков имел все возможности к предотвращению столкновения с ним самолета.

Между тем допрошенный Кондаков свою вину отрицал. Он показал, что за время первоначального осмотра стоянки он не заметил струеотклоняющего щита и сообщил диспетчеру по рулению Селезневу о возможности проводки самолета по дорожке руления со стороны леса. Осуществляя постановку самолета на стоянку, он, не доезжая до стоянки, заметил в непосредственной близости струеотклоняющий щит и понял, что безопасность самолета находится под угрозой в связи с тем, что может задеть крылом щит. Однако предотвратить столкновение самолета со струеотклоняющим щитом он не мог, так как самолет шел за управляемой им машиной на расстоянии 10—15 м, и он боялся, что, в случае остановки им машины сопровождения, самолет наедет на нее. Кондаков решил, что сообщить диспетчеру по рулению о необходимости срочной остановки воздушного судна он не имеет возможности в связи с отсутствием времени, а передать командиру корабля команду остановить самолет не может, так как не знает английского языка. В связи с этим он решил «оторваться» от самолета, увеличив скорость движения машины сопровождения и подать флажками сигнал об остановке самолета. Но проехав вперед и остановив машину, он не успел подать сигнал об остановке, так как самолет в этот момент, продолжая двигаться за машиной сопровождения, совершил наезд левым крылом на струеотклоняющий щит.

Однако выдвинутая Кондаковым версия о невозможности остановить в данных условиях самолет была полностью опровергнута показаниями указанных выше свидетелей. Все они показали, что даже в том случае, если на передачу информации диспетчеру по рулению у Кондакова не оставалось времени, он должен был сразу же остановить свою машину сопровождения, за рулем которой сидел, и тем самым остановить самолет.

Кроме того, вина Кондакова А. В. в содеянном подтверждалась и иными доказательствами, собранными в процессе следствия: актом ведомственного расследования, согласно которому причиной поломки самолета явилось невыполнение своих должностных обязанностей дежурным по встрече и сопровождению Кондаковым; должностной Инструкцией, в соответствии с которой Кондаков должен был знать линейные размеры воздушных судов, принимать

решения по прекращению их движения на участке сопровождения при наличии препятствий на пути следования и нести ответственность за безопасность воздушного судна от момента принятия по маршруту руления до момента постановки его на стоянку; Технологией работы дежурного по встрече и сопровождению воздушных судов аэропорта Шереметьево, согласно которой Кондаков был обязан строго следить за маршрутом руления, и в случае, если безопасность воздушного судна не обеспечивается, немедленно подать сигнал для срочной остановки воздушного судна, и др.

На основании имеющихся доказательств Кондакову А. В. предъявлено обвинение по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР<sup>1</sup>.

Приговором Московского городского суда Кондаков признан виновным и осужден по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР с частичным возмещением причиненного материального ущерба.

21 марта 1983 г. Московская авиатранспортная прокуратура возбудила уголовное дело по факту перегрузки самолета ИЛ-18 № 75 877 Домодедовского производственного объединения. Основанием к возбуждению данного дела послужили материалы ведомственного расследования.

Из материалов усматривалось, что 26 сентября 1982 г. самолет ИЛ-18 № 75 877 при выполнении рейса Москва — Павлодар совершал полет с превышением максимально допустимых взлетной и посадочной масс. Так, при максимальной взлетной массе 61 200 кг воздушное судно было перегружено на 9 164 кг, а при максимально допустимой посадочной массе 52 000 кг перегрузка воздушного судна составила 8 628 кг. В результате этого при посадке самолет получил повреждения, выразившиеся в деформации конструкции, что повлекло его списание<sup>2</sup>.

В соответствии с «Положением о классификации и расследовании авиационных происшествий и предпосылок к ним» допущенное нарушение могло привести к любому авиационному происшествию — аварии, поломке или катастрофе. Согласно выводам ведомственного расследования,

<sup>1</sup> Уголовное преследование в отношении начальника аэродромной службы Радькова, а также диспетчеров Селезнева и Ткаченко было прекращено ввиду отсутствия причинной связи между допущенными ими нарушениями и наступившей поломкой самолета.

<sup>2</sup> В связи с тем, что на момент выполнения полета с перегрузкой стоимость самолета была полностью амортизирована, материальный ущерб списанием самолета Домодедовскому производственному объединению причинен не был.

ответственный за нарушение бортоператор данного самолета Борзунов М. А. при производстве загрузки самолета перед выполнением рейса не сверил фактическое соответствие загруженного в самолет груза с записями в почтово-грузовой ведомости. Вследствие этого в самолет помимо груза в г. Павлодар ошибочно загрузили груз, адресованный в г. Горький. Тем самым Борзуновым были нарушены пп. 3.1, 3.2, 3.3 и 3.44 Инструкции о порядке приема-сдачи коммерческой загрузки на борт воздушного судна гражданской авиации (Инструкция № 242/У от 25 мая 1981 г.).

На первоначальном этапе расследования мною был направлен запрос в аэропорт г. Павлодара о поступлении туда груза горьковского направления. Согласно полученной справке, за период с 26 сентября по 4 октября 1982 г. из аэропорта Домодедово прибыл лишь один грузовой самолет ИЛ-18 № 75 877, на котором было доставлено 207 мест груза общим весом 10 101 кг назначением г. Горький.

Допрошенные затем по отдельному поручению работники грузового склада аэропорта Павлодар подтвердили факт прибытия горьковского груза именно данным рейсом.

В целях выяснения обстоятельств погрузки груза в аэропорту Домодедово мною были допрошены работники этого аэропорта.

Бригадир грузчиков Бахур показал, что 26 сентября 1982 г. около 18 час. им совместно с грузчиком Лобачевым производилась загрузка самолета ИЛ-18 № 75 877, следующего рейсом в г. Павлодар. По указанию приемсдатчицы Баулиной они ошибочно погрузили находившийся рядом на площадке груз, который был адресован в г. Горький. В нарушение Инструкции о порядке приема-сдачи коммерческой загрузки на борт воздушного судна гражданской авиации, согласно которой загрузка должна была производиться только в присутствии бортоператора, проверяющего соответствие записей в сопроводительной документации о количестве и характере груза фактическому его наличию, загрузка Бахуром и Лобачевым была начата без бортоператора Борзунова. Как пояснил Бахур, сделано это было в связи с тем, что они торопились как можно скорее произвести загрузку судна. Борзунов пришел около 19 час., когда грузчики уже загрузили оба багажника воздушного судна. Бахур передал Борзунову почтово-грузовую ведомость, в которой последний распечатался о получении груза от Бахура. Сверку количества

груза и его адресовку, указанных в сопроводительной, с фактическим наличием груза на борту Борзунов не производил. Показания Бахура полностью подтвердил свидетель Лобачев.

Допрошенные мною работники грузового комплекса аэропорта Домодедово удостоверили тот факт, что скомплектованные партии грузов Горьковского и Павлодарского направлений находились на грузовой площадке в непосредственной близости друг от друга и в случае отсутствия со стороны бортоператора контроля за погрузкой грузчиками могла быть допущена ошибка.

Располагая имеющимися доказательствами, я приступил к допросу бортоператора Борзунова. По существу поставленных вопросов он показал следующее. Придя к самолету около 19 час. 26 сентября 1982 г., он обнаружил, что грузчики Бахур и Лобачев загрузили оба багажника самолета и приступили к загрузке салона. Борзунов, не дожидаясь ее окончания, распечатался в почтово-грузовой ведомости о принятии им груза. После этого он выборочно осмотрел несколько мест груза, находящихся в салоне самолета, сверил их с записями в сопроводительной документации и тем самым убедился, что это именно тот груз, который надлежало доставить в г. Павлодар. Борзунов при этом показал, что в соответствии с возложенными на него обязанностями он должен был проверить фактическое количество груза, загружаемого в самолет, с записями в сопроводительной документации и что загрузка должна была производиться в его присутствии.

Пытаясь уйти от ответственности, Борзунов сослался на п. 4.13 упомянутой Инструкции, согласно которому в случае отсутствия бортоператора при производстве погрузки воздушного судна ответственность за его перегруз должен нести аэропорт отправления.

Однако ссылка Борзунова на данный нормативный акт необоснованна, поскольку в нем определено, что ответственность аэропорта отправления за отправляемый им груз наступает только в том случае, если бортоператор отсутствовал в течение всего процесса загрузки судна и не принимал груз от грузчиков. Тот факт, что Борзунов прибыл к самолету до окончания загрузки и распечатался в почтово-грузовой ведомости о приеме груза, подтвердил в своих показаниях как он сам, так и свидетели по данному делу.

На основании имеющихся доказательств бортоператору Борзунову было предъявлено обвинение по ч. 2 ст. 85 УК РСФСР.

Приговором Домодедовского городского народного суда Борзунов признан виновным в совершении этого преступления и осужден по ч. 2 ст. 85 УК РСФСР.

**РАССЛЕДОВАНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА  
О НЕДОБРОКАЧЕСТВЕННОМ РЕМОНТЕ ПУТИ,  
ПОВЛЕКШЕМ КРУШЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА**

*Следователь Марыйской  
транспортной прокуратуры,  
юрист 2-го класса*  
**Х. Д. ДУРДЫЕВ<sup>1</sup>**

3 декабря 1982 г. в 14 час. 10 мин. московского времени на перегоне ст. Кушка — РЗД-199 на 311 км возле 1-го пикета Марыйского отделения Среднеазиатской железной дороги произошло крушение пассажирского поезда № 601 сообщением Кушка — Ашхабад. В результате крушения государству причинен материальный ущерб в размере 9 025 руб., движение поездов прервано на 19 час. 30 мин., пострадавших не было.

Спустя час после крушения, сообщение о нем поступило в Марыйскую транспортную прокуратуру, где автор данной статьи в то время исполнял обязанности Марыйского транспортного прокурора. Сразу после сообщения совместно со специалистами дороги мы выехали на место происшествия. К моменту нашего прибытия все пассажиры были отправлены другим транспортом по назначению. На месте происшествия находились только тепловоз и поврежденные пассажирские вагоны.

Прежде чем приступить к осмотру места крушения, я опросил работников станции об обстоятельствах происшествия. В своих объяснениях они показали следующее.

3 декабря 1982 г. в 11 час. 37 мин. московского времени, следуя с резервным тепловозом ТЗМ-2 на перегоне РЗД-199 — Кушка, машинист Артемов и помощник машиниста Каракулов почувствовали боковой толчок на 311 км возле пикета 1-й и остановили тепловоз. При осмотре данного места они обнаружили торчавший в стыке костыль,

<sup>1</sup> В настоящее время тов. Дурдыев Х. Д. — следователь Туркменской прокуратуры по надзору за исполнением законов в ИТУ.

придавленный колесной парой тепловоза. Поскольку вытащить руками его не смогли, они поехали на ст. Кушка. Прибыв на станцию в 11 час. 45 мин. московского времени, Артемов сделал в настольном журнале ДСП формы ДУ-3 соответствующую запись. На основании этой записи дежурная по станции Кушка Кожина сообщила о случившемся дорожному мастеру Танрыкулиеву К. А. и поезвному диспетчеру Марыйского отделения Среднеазиатской железной дороги Какабаеву, после чего последний закрыл перегон для устранения дефекта. В 12 час. 10 мин. дорожный мастер Танрыкулиев на тепловозе под управлением машиниста Артемова выехал на 311 км для выявления неисправности и ее устранения. При этом Танрыкулиев не взял с собой необходимых инструментов (путевого шаблона и т. п.), у него был только молоток. Прибыв на место, он обнаружил в зазоре стыка по наружной стороне рельса выдавленный гребнем бандажа колесной пары тепловоза костыль, который затем вытащил и забил в свободное отверстие подкладки.

Так как путевого шаблона у Танрыкулиева с собой не было, промера пути он не сделал и решил, что причина толчка — зажатый в зазоре стыка костыль. Вернувшись на станцию, он в 12 час. 12 мин. в настольном журнале ДСП формы ДУ-3 сделал запись о том, что неисправность устранена, затем по требованию дежурной Кожина дописал, что поезда на этом участке пути могут следовать с установленной скоростью. На основании сделанной записи о произведенном ремонте Кожина сообщила об этом поезвному диспетчеру Марыйского отделения Среднеазиатской железной дороги, и последний открыл перегон для движения поездов.

В 14 час. 10 мин. московского времени со станции Кушка был отправлен пассажирский поезд № 601 Кушка — Ашхабад. При проследовании 311 км со скоростью 65 км/час возле 1-го пикета машинист Нуйкин почувствовал сильный боковой толчок и применил экстренное торможение, но несмотря на принятые меры, произошло крушение пассажирского поезда.

Перед осмотром определилась версия о том, что причиной крушения может быть недоброкачественный ремонт пути дорожным мастером Танрыкулиевым. Усмотрев наличие признаков преступления, по факту крушения было возбуждено уголовное дело.

Выявленные в ходе опросов железнодорожников обстоятельства крушения определили характер осмотра места

происшествия. В осмотре приняли участие специалисты отделения железной дороги и работники отдела внутренних дел на транспорте ст. Мары. В ходе осмотра применялось фотографирование. Было зафиксировано место крушения пассажирского поезда, расположение подвижного состава, а также имеющиеся у него повреждения. С целью проверки других возможных версий мною тщательно был осмотрен поврежденный участок пути.

Для подтверждения версии о виновности Тапрыкулиева произвели выемку настольного журнала ДСП (дежурного по ст. Кушка) формы ДУ-3. В изъятом журнале имелась запись, исполненная дорожным мастером ПИ-20 Тапрыкулиевым в 12 час. 32 мин., о том, что неисправность устранена и поезда могут следовать с установленной скоростью.

На допросе в качестве подозреваемого дорожный мастер Тапрыкулиев показал, что сразу после получения сообщения от дежурной по ст. Кушка Кожина он на тепловозе под управлением машиниста Артемова выехал на место обнаружения толчка, но не взял с собой путевого шаблона, а только молоток, костыльный лом и путевой ключ. Прибыв на место обнаруженной неисправности, он вытащил между стыками рельса костыль и забил его в другое место. После этого он попросил машиниста обкатать тепловозом тот участок пути, откуда был вытасчен костыль. Так как машинист, ведя тепловоз с небольшой скоростью, не почувствовал толчка, они поехали обратно на станцию, где Тапрыкулиев в настольном журнале ДУ-3 в 12 час. 32 мин. сделал отметку о производстве ремонта и разрешении поездам следовать с установленной скоростью. Таким образом, из показаний Тапрыкулиева следовало, что после произведенного им ремонта этот участок пути был в полной исправности.

Допрошенная в качестве свидетеля дежурная по ст. Кушка Кожина показала, что после отметки о неисправности пути, сделанной в журнале ДУ-3 машинистом Артемовым, она сразу сообщила об этом дорожному мастеру Тапрыкулиеву, который выехал на место обнаружения неисправности, а по возвращении сделал отметку в том же журнале о том, что поезда могут следовать с установленной скоростью. Аналогичные показания дал машинист Артемов.

Служебное расследование, произведенное специалистами Управления Среднеазиатской железной дороги и ее Марыйского отделения, привело к выводу, что причиной крушения явилось уширение пути после того, как Тапрыку-

лиев вытащил костыль между стыками рельс, но измерения пути шаблоном не сделал, т. е. не выявил истинной причины толчка.

По делу была назначена судебно-техническая экспертиза, производство которой поручили специалистам-реви́зорам по безопасности движения поездов Управления Среднеазиатской железной дороги г. Ташкента. Эксперты дали заключение, что данный факт квалифицируется как «крушение поездов». Дорожным мастером Кушкинской дистанции пути № 20 Тапрыкулиевым были грубо нарушены требования п. 2.1 Правил технической эксплуатации железных дорог СССР, поскольку он не произвел доброкачественного ремонта пути железнодорожного участка, который обслуживал.

В соответствии с возложенными на него обязанностями Тапрыкулиев при выезде на место обнаружения неисправности должен был иметь при себе шаблон — основной измерительный инструмент железнодорожника. После того, как он вытащил костыль, важно было проверить не только место обнаружения неисправности, но и определенное расстояние в обе стороны от него. При правильном выполнении Тапрыкулиевым своих обязанностей крушение могло быть предупреждено.

Версия о том, что крушение поезда могло произойти из-за неисправностей в подвижном составе, была опровергнута показаниями свидетеля Горлина. Будучи старшим осмотрщиком вагонов, он пояснил, что ходовые части вагонов перед отправлением поезда 3 декабря 1982 г. тщательно проверялись и никаких дефектов в них не обнаружили. Кроме того, непосредственно после крушения эти вагоны осматривались специалистами в техническом отношении, признаков наезда на твердый предмет на бандажах колесных пар обнаружено не было.

На основании имеющихся доказательств дорожному мастеру Тапрыкулиеву было предъявлено обвинение по ч. 1 ст. 84 УК Туркменской ССР<sup>1</sup>, в котором он признал себя виновным полностью.

Приговором Марыйского областного суда Тапрыкулиев за совершенное преступление был осужден к трем годам шести месяцам лишения свободы.

<sup>1</sup> Статья 84 УК Туркменской ССР соответствует ст. 85 УК РСФСР.

## II. РАССЛЕДОВАНИЕ ДОЛЖНОСТНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

### ИЗ ОПЫТА РАССЛЕДОВАНИЯ ДЕЛА О ХИЩЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ В ОСОБО КРУПНЫХ РАЗМЕРАХ

*Вильнюсский транспортный прокурор,  
старший советник юстиции*  
**П. Г. БУРОВ**

В июле 1983 года ревизоры Вильнюсского отделения Прибалтийской железной дороги в ходе проведения плановой ревизии локомотивного депо Вильнюс за период с июля 1982 года по июль 1983 года установили недостачу денежных средств по кассе в размере 12 053 руб. за апрель — май 1983 года и август 1982 года. Не дожидаясь окончания ревизии, начальник отделения дороги сообщил о выявленной недостаче в Вильнюсскую транспортную прокуратуру. К сообщению прилагались объяснения лиц, виновных в злоупотреблениях. В. Юшкявичене, старший бухгалтер централизованной бухгалтерии Вильнюсского отделения Прибалтийской железной дороги, в своем объяснении признавала факт списания с кассы кассира локомотивного депо Вильнюс Е. Двилевой указанной суммы по ее просьбе. В свою очередь, Е. Двилева подтверждала факт недостач, однако не объясняла их происхождение. В тот же день заместителем Вильнюсского транспортного прокурора было возбуждено уголовное дело, которое принял к своему производству старший следователь транспортной прокуратуры<sup>1</sup>.

Допрошенные в качестве подозреваемых Двилева и Юшкявичене подтвердили — первая, что допускала недостачи, вторая, что помогала их скрывать. После предъявления обвинения к ним применили меру пресечения в виде содержания под стражей.

<sup>1</sup> Автор статьи осуществлял надзор за производством предварительного следствия по данному делу и поддерживал государственное обвинение в суде.

Между тем ревизия продолжалась и вскрывались новые факты недостач. Согласно акту ревизии, представленному в прокуратуру, была установлена недостача на сумму 32 553 руб. 44 коп. Проанализировав акт ревизии, следователь пришел к выводу, что необходимо провести ревизию по кассе за весь предыдущий период работы Юшкявичене и Двилевой. Поэтому назначили документальную ревизию за период с января 1978 года по июль 1982 года, однако документы 1978—1979 гг. не исследовались, так как по истечении сроков хранения они в установленном порядке были уничтожены. Таким образом, документальная ревизия охватила период с 1 января 1980 г. по 1 июля 1982 г. В ходе этой ревизии была дополнительно установлена недостача по кассе на сумму 5 000 руб.<sup>1</sup>. Итоговая недостача составила 38 603 руб. 44 коп. Эта же сумма ущерба, причиненного преступлением, была подтверждена в ходе судебного разбирательства и указана в приговоре Верховного Суда Литовской ССР.

При совершении хищений денежных средств в государственных бюджетных организациях, в частности в кассах, характерно использование расхитителями различных документов бухгалтерского учета как для создания резерва денежных средств с целью последующего их хищения, так и для сокрытия следов преступления. Тщательное исследование финансовых документов имело первостепенное значение для предварительного следствия. По данному делу осмотр и анализ банковских документов, кассовых отчетов, журналов бухгалтерских статей, реестров и т. п., сопоставление записей в первичных и производных документах помогло следователю выявить приемы сокрытия недостач денег в кассе в течение длительного времени путем подделки банковских квитанций, фиктивного списания сумм со счетов кассы.

В целях более тщательной отработки всех эпизодов хищений была составлена таблица способов сокрытия похищенных сумм. Таблица содержала следующие графы: «год, месяц»; «сумма в рублях»; «способы сокрытия сумм похищенных денег в документах бухгалтерского учета: а) в квитанциях в приеме наличными (номер и дата квитанции, первоначально указанная сумма денег и сумма, фактически сданная в госбанк); б) в кассовой книге (за какое число, какая сумма денег записана как сданная

<sup>1</sup> Кроме того, бухгалтерской экспертизой установлена дополнительно недостача на сумму 1050 руб.

в госбанк или в расход кассы); в) в кассовых отчетах (за какое число, какая сумма записана как сданная в госбанк или в расход кассы); г) в реестрах (номер реестра дата исправленной первоначальной суммы); д) в журналах бухгалтерских статей (номер журнала и за какой месяц и номер листа записи по списанию похищенных сумм денег; порядковые номера записей по списанию похищенных сумм денег)». Заполнение этой таблицы происходило в ходе производства предварительного следствия, что способствовало более полному расследованию, а также облегчило составление обвинительного заключения.

По таблице анализировались методы хищений денежных средств. В ходе следствия установлено, что хищение совершалось в течение длительного времени следующим образом. Например, 17 августа 1982 г. Двиева сдавала в госбанк 161 руб. Она указывала в объявлении № 108, которое сдавалось в госбанк сумму 161 руб. и такую же сумму — в талоне к объявлению, который сдавался в бухгалтерию отделения дороги, а в квитанции перед суммой 161 руб. дописывала «2» и проводила по кассовым книгам и по отчету кассира сумму в 2161 руб. как сданную в госбанк. Образовавшийся таким образом излишек в 2 тыс. руб. был ею присвоен. Совершенно подлога способствовало нарушение установленных правил оформления квитанций — сумма 161 руб. вписывалась не с начала строки и оставлялось место для исполнения дописки. Излишние суммы денег получались из Советского отделения госбанка г. Вильнюса на выплату заработной платы, пенсии, на покрытие хозяйственных расходов и на расчеты за топливо.

Как показало следствие, первое хищение денег в сумме 50 руб. обвиняемые совершили 9 сентября 1981 г. путем превышения расхода по кассе по документам на сумму 50 руб. Это хищение денег прошло незаметным, и 12 ноября 1981 г. они похищают аналогичным способом 2000 руб., 8 декабря 1981 г. — 500 руб., 22 марта 1982 г. — 100 руб. и т. д. К июлю 1982 года недостача по кассе составила 5050 руб., но произведенная в этом месяце ревизия недостачу не выявила, что укрепило уверенность Юшкявичене и Двиевой в безнаказанности. В итоге они за короткое время совершили хищение государственных средств в особо крупных размерах.

Характерно, что на первом этапе расследования этого дела как Двиева, так и Юшкявичене не признали себя виновными в хищении в полном объеме, пока следовате-

лем не были представлены им документы, по которым они совершили хищение денег, или до установления недостачи ревизорами. Так как хищение денег совершалось путем подделки документов, по делу назначались судебно-бухгалтерская, почерковедческая и судебно-техническая экспертизы, при помощи которых было доказано, что эти подделки документов совершили именно Юшкявичене и Двиева. Так, в результате судебно-бухгалтерской экспертизы была уточнена сумма недостачи денежных средств, а также установлены способы ее сокрытия в учете. На разрешение данной экспертизы следователем был поставлен ряд вопросов, в том числе, каким способом необоснованное списание денежных средств скрывалось в бухгалтерском учете. В этих целях изучались: акты документальных ревизий, отчет кассиров с приложенными к ним документами (приходными ордерами, платежными ведомостями, авансовыми отчетами, квитанциями госбанка), журналы бухгалтерских статей, банковские документы. Проводились по делу также судебно-товароведческие экспертизы с целью установления стоимости изъятых у обвиняемой Юшкявичене ценностей, добытых преступным путем, так как они были в употреблении.

В целях оперативного расследования дела и выявления всех эпизодов хищения, обстоятельств, им способствовавших, при производстве предварительного следствия осуществлялась необходимая координация с органами милиции, взаимодействие с ревизорами и экспертами.

В числе неотложных следственных действий были произведены обыски по месту жительства обвиняемых и опись имущества, обыски на рабочем месте Юшкявичене и Двиевой с целью обнаружения похищенных денег, фиктивных бухгалтерских документов и др.

Особое внимание уделялось возмещению материального ущерба. Следователем приняты надлежащие меры по отысканию и изъятию приобретенных на похищенные деньги ценностей. В результате на квартире сестры одной из обвиняемых были найдены деньги в сумме 1000 руб. и изделия из золота стоимостью более 3000 руб. Получаемые в ходе предварительного следствия данные послужили основанием для производства повторных обысков как у обвиняемых, так и у их родственников, что дало возможность частично возместить причиненный государству материальный ущерб. Например, приобретенная Юшкявичене на похищенные деньги шуба стоимостью 2800 руб. была найдена на квартире ее брата. Всего у этой обвиняемой

изъято ценностей на сумму 8550 руб. (по оценке эксперта-товароведа).

Тщательное производство обысков позволило следователю отыскать не только ценности, но и необходимые документы по делу, лицевые счета вкладчиков. Так была обнаружена сберегательная книжка на сумму 188 руб. у Юшкявичене, в то время как на запрос следователя центральной сберегательной кассой о наличии на ее счету вклада перед этим был дан отрицательный ответ.

Большую работу проделал следователь по выявлению причин и условий совершения данного преступления. Было установлено, что хищению денег способствовала плохо поставленная ревизионная работа в отделении дороги, бесконтрольность со стороны ответственных должностных лиц, упущения в работе финансовой службы. При проведении ревизии в 1982 году ревизоры не сопоставляли банковские документы с документами кассы. Установлено также, что одна из причин хищений денежных средств — халатность некоторых работников Советского отделения госбанка г. Вильнюса (экономиста, кассира, кассира-эксперта). Они принимали деньги в госбанк от Двилевой с нарушением ст. 213 Инструкции по оперативной работе, бухгалтерскому учету, внутрибанковскому контролю и отчетности учреждений Госбанка СССР, утвержденной 21 ноября 1980 г., не требуя правильного оформления документов при сдаче денег. Эти лица совершили преступление, предусмотренное ст. 179 УК Литовской ССР<sup>1</sup>, и в отношении их дело было прекращено по амнистии. Следователь внес соответствующее представление руководству отделения госбанка.

Другая причина преступления — халатное исполнение обязанностей начальником учетно-контрольной группы локомотивного депо Лебедевой В., которая также была привлечена к уголовной ответственности по ст. 179 УК Литовской ССР. По этой же статье закона был привлечен бывший ревизор отделения дороги В. Сипович. В отношении Лебедевой и Сиповича уголовное дело прекращено с передачей материалов на рассмотрение общественности. С занимаемых должностей они освобождены.

В процессе предварительного следствия установлено, что начальник локомотивного депо Н. Салей не анализиро-

<sup>1</sup> Статья 179 УК Литовской ССР соответствует ст. 172 УК РСФСР.

вал финансовое состояние депо, что способствовало совершению преступления. Как усматривается из материалов дела, недостача могла быть своевременно им обнаружена, поскольку похищаемые деньги получали в депо из госбанка на выплату заработной платы, пенсий, на покрытие хозяйственных расходов и на расчеты за топливо. С учетом этого начальник локомотивного депо был привлечен к строгой дисциплинарной ответственности.

Разбор факта хищения денежных средств работниками локомотивного депо Вильнюс проводился в сентябре 1983 года на оперативном совещании при и. о. начальника Прибалтийской железной дороги. На совещании были вскрыты причины злоупотребления и ненадлежащего исполнения служебных обязанностей должностных лиц, в том числе начальника финансовой службы контрольно-ревизионного отдела дороги. В соответствии с приказом по железной дороге были осуществлены конкретные меры по устранению выявленных в локомотивном депо и централизованной бухгалтерии нарушений в ведении бухгалтерского учета и кассовых операций. Осуществление намеченных мероприятий по устранению причин и условий совершения преступления способствовали улучшению деятельности контрольно-ревизионной и финансовой службы локомотивного депо Вильнюс.

Уголовное дело рассматривалось Верховным Судом Литовской ССР. Подсудимые были осуждены к длительным срокам лишения свободы.

В судебном разбирательстве участвовала общественный обвинитель — работница локомотивного депо Н. Ясюлене, которая сообщила суду мнение трудового коллектива о содеянном преступлении, объективно и убедительно проанализировала доказательства по делу и причины совершения преступления.

С приговором Верховного Суда Литовской ССР были ознакомлены все работники бухгалтерии и локомотивного депо. После расследования дела и рассмотрения его Верховным Судом Литовской ССР в результате улучшения работы финансового отдела Вильнюсского отделения Прибалтийской железной дороги и ревизорского аппарата были вскрыты другие должностные преступления.

Исходя из опыта расследования настоящего дела, можно сделать следующие рекомендации:

1) при расследовании дел о хищениях государственных средств должностными лицами необходимо проводить до-

кументальные комплексные ревизии за весь период их работы, а не за определенные периоды;

2) наряду с проведением документальной ревизии целесообразно назначать и использовать также заключения судебно-бухгалтерских экспертиз, активно взаимодействовать с экспертами, что способствует всестороннему, полному и объективному предварительному следствию по делам данной категории.

**ПРАВИЛЬНО ВЫДВИНУТАЯ ВЕРСИЯ  
И СВОЕВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ОБЫСКОВ  
ПРИВЕЛИ К РАЗОБЛАЧЕНИЮ ГРУППЫ РАСХИТИТЕЛЕЙ  
ГРУЗОВ**

*Заместитель Чарджоуского  
транспортного прокурора,  
советник юстиции*  
**А. Д. ДЖУМАНИЯЗОВ**

В 1981—1982 гг. в линейный отдел внутренних дел на транспорте ст. Ургенч стали поступать многочисленные материалы о недостачах грузов со станций Чарджоуского отделения Среднеазиатской железной дороги, в том числе и со ст. Газ-Ачак.

Работники милиции и грузового отдела Чарджоуского отделения дороги не уделяли должного внимания проверкам работы небольшой ст. Газ-Ачак, созданной за несколько лет до описываемых событий, и не предполагали, что именно на этой станции на протяжении 1981—1982 гг. совершались хищения грузов в особо крупных размерах из вагонов и контейнеров.

6 сентября 1982 г. в ЛОВД ст. Ургенч со ст. Ханки поступило сообщение о недостаче чая на сумму 3320 руб., который был отправлен в адрес Ханкинского райпотребсоюза со ст. Самарканд.

В тот же день было возбуждено уголовное дело и создана оперативная группа из работников ЛОВД ст. Ургенч. Оказание практической помощи в расследовании данного дела и осуществление прокурорского надзора было поручено автору настоящей статьи.

Поскольку ст. Самарканд расположена на соседнем

Бухарском отделении железной дороги, была выдвинута версия, что чай похищен на одной из станций Бухарского Чарджоуского отделения Среднеазиатской железной дороги.

Созданным по нашему предложению оперативным группам в Чарджоуском и Бухарском отделах внутренних дел на транспорте было дано задание тщательно обследовать прилегающую к железной дороге территорию, где преступники могли оставить следы.

Сотрудники оперативной группы ЛОВД ст. Ургенч в ходе осмотра полосы отчуждения вдоль железнодорожного полотна недалеко от ст. Газ-Ачак в нескольких местах обнаружили разбитые ящики из-под чая, пустые упаковки и просыпанный на землю чай. Результаты осмотра были надлежащим образом зафиксированы. Эта находка послужила основанием для выдвижения версии о том, что чай похищен именно работниками ст. Газ-Ачак в ночь с 5 на 6 сентября 1982 г.

Кроме того, оперативным путем в тот же день было установлено, что работник ст. Газ-Ачак Турсунов Атаджан продавал чай жителям совхоза им. Ленина Хазараспского района. Эта информация подтвердилась в ходе допросов ряда свидетелей, покупавших чай у Турсунова. Поскольку Турсунов в одиночку не мог похитить столь большое количество чая, было решено установить тех, которые в этот день работали с ним в одной смене. Ими оказались дежурные по станции Султанов и Джабаров, весовщик Джуманиязов, осмотрщик вагонов Хужаев, составители вагонов и поездов Курбанов, Рузибаев, Аллабернов, Жумабаев, машинисты Юсупов, Балаев, работник технической конторы Балтаев. У всех перечисленных работников были одновременно произведены обыски, в ходе которых были изъяты не только пачки похищенного чая, но и иные предметы, недостача которых фиксировалась коммерческими актами на станциях Чарджоуского отделения Среднеазиатской железной дороги.

Оперативным работникам, производившим по поручению следователя обыски, заранее давалось задание обращать особое внимание на возможность обнаружения в домах обыскиваемых таких предметов и ценностей.

Такая предварительная ориентировка способствовала тому, что в ходе обысков, помимо похищенного чая, были обнаружены 104 платка сирийского производства, итальянское покрывало, четыре рулона линолеума производства ГДР и множество иных предметов, похищенных из вагонов

и контейнеров, проследовавших через ст. Газ-Ачак в 1981—1982 гг.

Результаты обысков неопровержимо свидетельствовали о том, что многие работники станции неоднократно участвовали либо в совершении хищений грузов, либо в укрывательстве и скупке краденого.

Сопоставление данных о недостачах грузов с результатами обысков послужило основой для составления подробного плана расследования, в котором предусматривалась тщательная отработка каждого эпизода хищения товаров, обнаруженных при обысках, и закрепление полученных результатов путем выходов на место преступления, применения научно-технических средств, проведения очных ставок.

С учетом полученной информации велась тщательная подготовка к допросам подозреваемых в хищениях лиц. Правильное и тактически грамотное построение допросов, постоянный обмен информацией между членами оперативной группы, производившими по поручению следователя допросы подозреваемых, дали положительные результаты и позволили выявить новые факты хищений грузов, совершенных преступной группой, состоящей из работников станции.

В ходе допросов был установлен круг лиц, участвовавших в совершении преступлений, и способ их совершения. Хищения грузов осуществлялись следующим образом. Поскольку почти все работники ст. Газ-Ачак участвовали в хищениях, они заранее определяли по сопроводительным документам, какой груз имеется в том или ином вагоне. Этот вагон отцеплялся от состава, загонялся в тупик, где содержимое расхищалось, после чего вагон вновь прицеплялся к составу и отправлялся в адрес грузополучателя. Похищенные грузы вывозились преступниками со станции на личных автомашинах, использовались также и иные транспортные средства.

Так, в ночь с 7 на 8 августа 1982 г. преступники отцепили от состава вагон, в котором, согласно сопроводительным документам, находились рулоны линолеума из ГДР, сорвали с вагона пломбу и совершили кражу 40 рулонов линолеума на сумму свыше 19 000 руб. Похищенный линолеум был вывезен со станции трактористом ПОКК Туямуйинского гидростроя.

Среди похищенных предметов были цветные телевизоры, кондиционеры, электропроигрыватели и продукты питания. Похищенные товары использовались преступника-

ми частично для своего пользования, частично реализовывались. Всего таким образом группа работников ст. Газ-Ачак на протяжении 1981—1982 гг. совершила хищение грузов на сумму более 110 тыс. руб.

В ходе обысков у обвиняемых было изъято денег на сумму 56 607 руб. и наложен арест на имущество на сумму 56 495 руб., т. е. ущерб, нанесенный обвиняемыми, был полностью возмещен.

В процессе предварительного расследования особое внимание уделялось выявлению причин и условий, способствовавших формированию преступной группы на ст. Газ-Ачак и ее деятельности на протяжении длительного времени. Выявленные недостатки в деятельности администрации железной дороги послужили основанием для внесения представления.

Государственное обвинение было поддержано автором этой статьи. По приговору Чарджоуского областного суда все обвиняемые были осуждены к длительным срокам лишения свободы с конфискацией имущества.

Верховным Судом Туркменской ССР приговор Чарджоуского областного суда оставлен без изменения.

### СПЕЦИФИКА РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О СОКРЫТИИ СВЕРХНОРМАТИВНЫХ ПРОСТОЕВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ

*Прокурор следственного отдела  
Приволжской транспортной  
прокуратуры,  
младший советник юстиции  
А. П. КУНЕВ*

В феврале 1984 года, проводя общенадзорную проверку на железнодорожной ст. Нефтяная Приволжской железной дороги, работники Саратовской транспортной прокуратуры обнаружили акт проверки статистического учета и отчетности по неисправным вагонам, произведенной работниками отдела учета Саратовского отделения Приволжской дороги от 23 марта 1983 г.

Из этого акта усматривалось, что с 1 января по 18 марта 1983 г. по книгам формы ВЧ-31 было учтено 29 неисправных вагонов, которые прибывали в адрес депо под выг-

рузку и в ожидании ее простаивали по несколько суток на путях депо, а в памятках весовщика время выгрузки указывалось согласно норме, штраф за простой вагонов с депо не взыскивался. Уведомления ф. ВУ-23 о направлении 17 вагонов в ремонт не были выписаны, на некоторые вагоны такие уведомления имелись, но ремонта их не производилось.

15 февраля 1984 г. по данному факту Саратовская транспортная прокуратура возбудила уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 170 УК РСФСР.

В процессе расследования было установлено, что начальник вагонного депо ВЧД-5 ст. Нефтяная Тананаев совместно со своим заместителем Косынкиным с целью создания видимого благополучия прибывших в адрес депо вагонов, злоупотребляя своим служебным положением, систематически в течение января — марта 1983 года скрывали их сверхнормативный простой под выгрузкой.

В этих целях Тананаев и Косынкин давали указания подчиненным им бригадам по ремонту вагонов, чтобы они исправные вагоны ставили на учет как неисправные, выписывали на них уведомления формы ВУ-23. С этого момента вагоны числились в нерабочем парке, в ремонте, и учет времени простоя ст. Нефтяная прекращался, а следовательно, не начислялись и штрафы за сверхнормативный простой этих вагонов.

Таким путем был скрыт сверхнормативный простой 29 вагонов в течение 11 147 час. За этот простой ст. Нефтяная должна была начислить и взыскать с депо ВЧД-5 штраф в сумме 51 895 руб. 20 коп. Однако штраф не начислялся, поскольку в отчетах сверхнормативный простой 29 вагонов не был показан. В целях выяснения следственным путем механизма сокрытия сверхнормативного простоя вагонов из депо были изъяты:

ведомости, в которых перечислены номера всех 29 вагонов, подававшихся под выгрузку;

памятки весовщика, с указанными в них номерами вагонов с грузом, поступивших в адрес ВЧД-5 в январе — марте 1983 года под выгрузку и через два часа их простоя (по норме) поставленных на учет как неисправные;

уведомления ВУ-23 о постановке на учет как неисправных всех указанных 29 вагонов;

уведомление ВУ-36 о разбраковке этих вагонов, в соответствии с которыми они сняты с учета как неисправ-

ные и поставлены на станцию как исправные (т. е. из нерабочего парка переведены в рабочий парк);

книги номерного учета наличия и ремонта неисправных вагонов грузового парка формы ВУ-31, в которых значились перечисленные вагоны исправными и в ремонт не направлялись;

инкассовое поручение о взыскании с ВЧД-5 штрафа за сверхнормативный простой вагонов, куда входила и сумма штрафа за скрытый сверхнормативный простой вагонов; справка из ВЧД-5 о взыскании этой суммы штрафа.

К участию в производстве отдельных следственных действий по настоящему делу следователь привлек соответствующих специалистов-ревизоров отдела учета Саратовского отделения Приволжской железной дороги.

После допроса всех причастных к обработке вагонов лиц, допросов специалистов, которые, исследовав все изъятые документы, представили следователю свои выводы о методах сокрытия руководством ВЧД-5 сверхнормативного простоя вагонов, Тананаеву и Косынкину было предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 170 УК РСФСР, поскольку преступлением причинен государству крупный ущерб. Свою вину обвиняемые полностью признали.

С целью устранения выявленных нарушений и их причин внесено представление начальнику Саратовского отделения дороги и информация в партийные органы.

Дело рассматривалось Заводским народным судом г. Саратова с участием прокурора и общественности. Суд признал Тананаева и Косынкина виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 170 УК РСФСР, осудил их к трем годам лишения свободы каждого и с применением ст. 46 отсрочил исполнение приговора на два года. В частичное возмещение причиненного государству материального ущерба суд взыскал с Тананаева 800 руб., с Косынкина — 600 руб.

Осужденные приговор не обжаловали.

**ЧЕРНОВЫЕ ЗАПИСИ РАСХИТИТЕЛЕЙ ПОМОГЛИ  
РАСКРЫТЬ ХИЩЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
ИМУЩЕСТВА В ОСОБО КРУПНЫХ РАЗМЕРАХ**

*Старший помощник Прибалтийского  
транспортного прокурора,  
советник юстиции*  
**Г. П. ПЕТРАШЕВ**

Расследование фактов обмана покупателей лоточника-ми магазина № 62 орс Рижского отделения Прибалтийской железной дороги потребовало детального изучения работы упомянутого магазина и привело к выявлению и изобличению в преступной деятельности заведующего магазином № 62 Перевертайло М. М. и его фактического заместителя (по документам — рабочей данного магазина) Полтинко А. П.

При сопоставлении показаний лоточников с кассовой книгой магазина выяснилось, что Перевертайло М. М. при помощи Полтинко А. П. систематически утаивал часть выручки, полученной от лоточников за реализованный товар и не приходовали ее по кассовой книге магазина. Вместе с тем произведенная в магазине инвентаризация показала лишь незначительную недостачу товара, перекрываемую нормами естественной убыли. В ходе расследования при обыске у Полтинко А. П. были изъяты две общие тетради с черновыми записями движения товара, в одной отражались данные выдачи овощей и фруктов во все торговые точки магазина, во второй — данные о выдаче овощей и фруктов только в киоск. Записи в этих тетрадях были внешне бессистемны — без указания даты, фамилии лица, получившего товар (названы только имена), суммы выручки. Посторонний человек не мог по этим записям произвести подсчет или проследить движение товара и сдачу выручки в кассу.

При тщательном осмотре всех служебных помещений магазина с целью выявления других документов о движении товара и денежных средств были обнаружены еще две тетради с черновыми записями. В одной из тетрадей запись вела киоскер, в другой — одна из лоточниц. Эти записи производились в хронологическом порядке с указанием дат. Получение этих документов было чрезвычайно важно для следствия, так как не только инвентаризация в магазине № 62, но и документальные ревизии по базе,

отпускавшей для реализации фрукты и овощи, и в бухгалтерии орс существенных нарушений и злоупотреблений со стороны должностных лиц не выявили.

Из допросов лоточников магазина, которые стали давать правдивые показания только после длительной разъяснительной работы с ними, выяснилось, что Перевертайло М. М. и Полтинко А. П. на выдаваемый каждому лоточнику для реализации товар выписывали внутренние накладные. В них отражались количество выданного товара, качество, стоимость и вес тары. После продажи овощей и фруктов лоточники на упомянутых накладных лично проставляли количество возвращенных в магазин отходов и сумму сдаваемой выручки. Однако в накладных, приобщенных к товарным отчетам, таких записей лоточников не было. Это могло свидетельствовать о том, что Перевертайло М. М. и Полтинко А. П. после получения от лоточников выручки за реализованную продукцию уничтожали подлинные накладные с записями лоточников, а затем выписывали другие, где занижались данные о суммах сдаваемой выручки и сортности овощей и фруктов. Образовавшийся вследствие этого излишек денег Перевертайло М. М. и Полтинко А. П. присваивали.

Было также установлено, что кроме состоящих в штате магазина семи лоточников с января 1982 года работали постоянно три «левых» лоточника, которые выручку от реализации овощей и фруктов сдавали Перевертайло М. М. и Полтинко А. П.

Следствию стало известно, что в день возбуждения уголовного дела Полтинко А. П. некоторое время находилась в гардеробе Видземского рынка в Риге, на территории которого торговали лоточники магазина № 62. При тщательном осмотре этого гардероба в топке плиты за грудой различного мусора нашли сумку Полтинко А. П., в которой оказались несколько подлинных внутренних накладных на выдачу товара с записями лоточников о сданной выручке. При сверке этих накладных с накладными, приобщенными к товарному отчету, выяснили, что только за 4 марта 1982 г., когда было возбуждено уголовное дело, подлинные накладные Перевертайло М. М. и Полтинко А. П. не успели уничтожить, они сдали в кассу на 3500 руб. меньше, чем получили от лоточников.

Стало очевидным, что только анализ черновых записей в сочетании с изучением внутренних накладных и товарных отчетов магазина № 62 покажет действительную картину преступления. Был проведен тщательный допрос всех

без исключения лоточников магазина, при этом предъявлялись все черновые записи, касающиеся каждого лоточника. По каждой черновой записи лоточники дали соответствующую расшифровку, назвав при этом минимальное количество проданных ими фруктов и овощей и сданной выручки. Сопоставляя эти показания и записи в черновых тетрадях, следователь сначала составил таблицы отдельно по работе каждого лоточника (в том числе и «левым»), а затем сводную таблицу по всему товарообороту магазина с разбивкой по датам за весь исследуемый период. В указанные таблицы вносились сведения о количестве ящиков с овощами и фруктами, о весе брутто и датах получения товара на основании записей в черновой тетради магазина и тетради кассера. Учитывали также данные о максимальном весе тары и максимально возможном количестве испорченных и не пригодных к реализации фруктов и овощей. Следователь строго соблюдал правило «всякое сомнение в пользу обвиняемого».

Выводы следователя, основанные на анализе черновых записей, полностью подтвердили показания кассера и лоточников в суде, а также показания обвиняемой Полтинко А. П. В частности, она показала, что с начала 1982 года по день возбуждения уголовного дела Перевертайло М. М. и она систематически совершали хищения денег, вырученных от реализации фруктов и овощей. В магазин систематически поступали венгерские яблоки хорошего качества, и все эти яблоки они выдавали лоточникам в продажу по цене первого сорта. Ведя черновые записи в упомянутой выше тетради (изъятой и приобщенной к уголовному делу в качестве вещественного доказательства), она регулярно проставляла в ней общий вес выданных яблок брутто и количество ящиков. После получения от лоточников выручки она с Перевертайло М. М. составляли акт переборки на уже реализованные яблоки, в который вносили заниженные сведения о сортности яблок и завышенные данные о количестве отходов. На основании фиктивного акта переборки и фиктивных внутренних накладных составлялся товарный отчет. Подлинные накладные, содержащие записи лоточников с указанием сумм выручки, уничтожались. Образовавшаяся таким образом разница похищалась Перевертайло М. М. и Полтинко А. П.

Общая сумма денег, похищенных Перевертайло М. М. и Полтинко А. П., превысила 20 000 руб. Преступные действия обвиняемых были квалифицированы как хищение государственного имущества в особо крупных размерах.

Верховный Суд Латвийской ССР рассмотрел уголовное дело по обвинению Перевертайло М. М. и Полтинко А. П. в совершении хищения государственного имущества в особо крупных размерах и приговорил Перевертайло М. М. к 12 годам, а Полтинко А. П. — к 10 годам лишения свободы с конфискацией имущества.

#### ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЯ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ В ОСОБО КРУПНЫХ РАЗМЕРАХ, СОВЕРШЕННОГО КАССИРОМ АГЕНТСТВА ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ

*Старший следователь Сочинской  
транспортной прокуратуры,  
юрист 1-го класса  
С. И. ПЕРЕСКОК*

27 декабря 1983 г. из ОВД в аэропорту г. Сочи в Сочинскую транспортную прокуратуру поступили материалы о недостатке бланков авиационных билетов у кассира агентства г. Хоста Кожемякиной В. П. (агентство г. Хоста — структурное подразделение Сочинского территориального агентства воздушных сообщений, сокращенно ТАВС).

В ходе проверки установлено, что кассир Кожемякина В. П., 1942 года рождения, работающая на комиссионных началах по реализации авиационных билетов в санаторных и туристических базах в Хостинском районе г. Сочи, систематически злоупотребляла спиртными напитками. При составлении ежедневных отчетов кассира допущена путаница и у нее обнаружена недостача бланков авиабилетов различных форм на сумму, превышающую 10 000 руб.

В связи с запоем Кожемякина была госпитализирована в наркологическое отделение Сочинского психоневрологического диспансера, где прошла полный курс антиалкогольного лечения до 2 марта 1984 г.

В период стационарного лечения Кожемякиной от алкоголизма по ее отчетности в финансовом отделе Сочинского аэропорта была произведена документальная бухгалтерская ревизия. Ее проводили ревизоры Северо-Кавказского управления гражданской авиации по моему пос-

тановлению за период с 13 июня 1981 г. по 27 декабря 1983 г.<sup>1</sup>

Ревизия выявила недостачу целых партий авиабилетов различных форм более чем на 49 тыс. руб.

По результатам документальной бухгалтерской ревизии прокуратура возбудила уголовное дело. Для расследования была создана бригада, в состав которой вошли автор этой статьи и стажер следователя. Большую помощь в составлении плана расследования по уголовному делу оказал прокурор, осуществляющий надзор за следствием и имеющий богатый опыт работы. Сразу же после возбуждения уголовного дела я произвел обыск в доме и хозяйственных постройках, занимаемых Кожемякиной. Примерный перечень бланков авиабилетов и документов, которые предполагалось найти у Кожемякиной, был определен в процессе бухгалтерской ревизии. Во время обыска в сарае Кожемякиной в одном из ящиков обнаружили и изъяли 100 шт. похищенных незаполненных бланков авиабилетов (четыре книжки по 25 шт.) формы К-2 серии «ЯО» с копиями, согласно тарифной сетке, на сумму 39 900 руб. Указанные бланки Кожемякина похитила с целью их реализации пассажирам и присвоения вырученных от их продажи денег в будущем.

Тактически правильно построенные в данном конкретном случае допросы позволили получить от Кожемякиной дополнительные данные о способах хищения ею бланков авиабилетов, о времени их реализации, о способах составления ежедневных отчетов, запутывания отчетности и хищения денежных средств, вырученных от их реализации. В частности, Кожемякина показала, что она, работая более 16 лет кассиром в системе Аэрофлота, пользовалась доверием у старших кассиров, обеспечивающих ее бланками авиабилетов, а также у лиц, проверяющих ее отчетность. 26 июня 1981 г. в целях наживы она встала на путь совершения преступлений. Умышленно, путем искажения отчетных данных о получаемых и числящихся в ее подотчете бланках авиабилетов, являющихся бланками (документами) строгой отчетности, похищала их. Способ хищения избрала следующий: составляя ежедневные отчеты кассира, при переноске данных из графы «наличие бланков на конец дня» из предыдущих отчетов в графу «нали-

<sup>1</sup> *Примечание автора.* Ревизия проводилась назад по времени, так как нам не было известно, где же истоки преступной деятельности Кожемякиной.

чие бланков на начало дня» последующих отчетов она умышленно уменьшала количество бланков в середине партий по номерам, высвобождала таким образом из своего подотчета целые книжки бланков авиабилетов.

Например, 4 июня 1982 г. по расходному ордеру № 5 Кожемякина получила бланки авиабилетов формы К-50 серии «ЩА» в количестве 200 шт., оприходовала их в этот же день по отчету № 100. 5 июня 1982 г. приступила к их реализации, продала 41 билет, за которые отчиталась. Составляя последующий отчет № 102 за 7 июня, в графе количество бланков «на начало дня» указала 159 шт., но по нумерации количество бланков уменьшила, скрыла бланки с № 144 976 по № 145 000, таким образом высвободила из своего подотчета и похитила одну книжку бланков — 25 шт.

Таким способом в девять приемов Кожемякина в разное время похитила 368 бланков авиабилетов различных форм.

Из 368 похищенных бланков 199 шт. ею были оформлены и проданы пассажирам в разное время, копии проданных авиабилетов уничтожены, а вырученные от их продажи деньги в сумме 12 966 руб. 50 коп. похищены. Похищенные деньги Кожемякина тратила на свои нужды, расходовала на приобретение спиртных напитков, пьянствовала.

Важное значение для доказательства виновности Кожемякиной в хищении имело отыскание контрольных талонов авиабилетов, проданных ею пассажирам на различные направления СССР в разное время. Следует отметить, что аэропорт Сочи обслуживает ежедневно около 12 000 пассажиров, поэтому пришлось перебрать около 7,5 млн. шт. контрольных талонов на все направления, среди которых были обнаружены и изъяты именно контрольные талоны от авиабилетов, проданных Кожемякиной, оформленных на похищенных ею бланках.

Через регистратуры санаториев «Аврора», «Хоста», турбазу «Кудепста» устанавливались пассажиры, приобретавшие билеты у кассира Кожемякиной. В различные районы страны от Заполярья и до Дальнего Востока, Камчатки и Средней Азии и даже за пределы СССР (в ГДР) были направлены отдельные поручения для допроса свидетелей, приобретавших авиабилеты у Кожемякиной, с целью выяснения времени приобретения. Некоторые из пассажиров сохранили использованные авиабилеты и выдали

их органам следствия, что явилось неоспоримым доказательством в дальнейшем, в ходе судебного следствия.

Использование звукозаписи при допросах Кожемякиной способствовало закреплению получаемых доказательств.

По делу была назначена и проведена судебно-психиатрическая экспертиза, согласно которой установили, что Кожемякина в инкриминируемых ей преступлениях виновна.

Расследование проводилось в тесном контакте с оперативными работниками ОВД в аэропорту г. Сочи, с первого дня расследования принимались меры к возмещению причиненного государству ущерба. В результате работы с обвиняемой и ее родственниками ими внесено в счет погашения причиненного Кожемякиной ущерба государству 5 тыс. руб.

Оперативно собранные и проверенные при расследовании доказательства позволили полностью изобличить опасного расхитителя денежных средств в особо крупных размерах в системе Аэрофлота, длительное время совершавшего преступления благодаря бесконтрольности.

В процессе расследования по делу были установлены причины и условия, способствующие совершению преступлений, по которым были приняты своевременные меры к их устранению, внесены представления в Северо-Кавказское управление гражданской авиации и руководству аэропорта г. Сочи в порядке ст. 140 УПК РСФСР.

В отношении Ананьевой Р. И. — экономиста по международным перевозкам аэропорта Сочи, осуществлявшей проверку финансовой деятельности Кожемякиной, а также старших кассиров агентства Хоста Есауловой Р. С. и Василенко В. А., допустивших халатность в работе, что дало возможность Кожемякиной длительное время совершать преступления, уголовное дело прекращено в связи с передачей его в товарищеский суд.

В трудовом коллективе территориального агентства воздушных сообщений было проведено общее собрание, члены этого коллектива были проинформированы об обстоятельствах совершения Кожемякиной преступлений на протяжении ряда лет. Решением общего собрания был выдвинут общественный обвинитель.

Только из-за длительности проведения судебно-психиатрической экспертизы срок следствия и срок содержания под стражей обвиняемой был продлен на один месяц.

Кожемякиной вменены преступления, предусмотренные ст. 93<sup>1</sup>, ч. 1 ст. 195 и ст. 175 УК РСФСР.

Краснодарский краевой суд осудил Кожемякину к восьми годам лишения свободы в ИТК общего режима с конфискацией имущества и лишением права на пять лет занимать материально ответственные должности.

## РАССЛЕДОВАНИЕ НЕЗАКОННОГО ВЫДЕЛЕНИЯ ВАГОНОВ ПОМОГЛО РАСКРЫТЬ КРУПНУЮ ВЗЯТКУ

*Старший следователь Закавказской  
транспортной прокуратуры,  
юрист 2-го класса  
Г. М. КАДЖРИШВИЛИ*

В середине июля 1983 года руководство Закавказской транспортной прокуратуры передало мне для проверки материалы ревизии Тбилисского отделения Закавказской железной дороги о незаконном выделении работниками ст. Авчала трех железнодорожных вагонов и направлении их на Западно-Сибирскую железную дорогу для перевозки макулатуры в адрес Управления ремонта и строительства жилищ ст. Болотная.

По этим материалам 30 июля 1983 г. было возбуждено уголовное дело по признакам злоупотребления служебным положением.

Возбуждению данного дела предшествовало тщательное изучение материалов ревизии, анализ и ознакомление с порядком составления, оформления и движения сопроводительных документов. Большую помощь в этом оказала консультация специалистов железнодорожного транспорта, ознакомление с соответствующей специальной литературой, инструкциями и т. п.

Проведя подготовительную работу, я составил развернутый план следственных действий как на территории республики, так и за ее пределами.

Наряду с другими проверялась основная версия о том, что незаконное отправление со ст. Авчала трех вагонов стало возможным в связи с получением взятки должностными лицами, работающими на данной станции. Для проверки этой версии и установления грузовладельцев я выезжал в Новосибирскую область с расчетом на то, что заинтересованные лица должны были для получения груза прибыть на место в предполагаемое время и оставить

какие-либо документальные следы своего пребывания. Проверка в различных гостиницах г. Новосибирска и ст. Болотная показала, что в период прибытия вагонов на станцию назначения, в гостиницах проживали ряд лиц, приехавших из Грузии. Мною были установлены их фамилии и адреса, а также изъяты корешки авиабилетов из Новосибирского аэропорта, из которых следовало, что эти люди прибыли в Новосибирск одновременно. В последующем при допросе работников железной дороги на ст. Болотная выявили, что некий Дандуров Г. В. и другие лица, пытаясь получить один вагон яблок на ст. Болотная, предлагали взятки техническим работникам станции. Действия указанных лиц вызвали подозрение, и работниками ОВДТ на ст. Болотная они были задержаны.

Однако материалы о попытке Дандурова получить вагон яблок оказались уничтоженными, что осложнило расследование. Дело о злоупотреблении служебным положением со стороны сотрудников ОВДТ ст. Новосибирск и ст. Болотная мною было выделено в отдельное производство и направлено в Западно-Сибирскую транспортную прокуратуру.

Основная задача расследования на данном этапе состояла в подготовке к допросам лиц, находящихся на ст. Болотная для получения груза фруктов.

Дандуров после некоторого запирательства признал, что по просьбе жителей Каспского и Горийского районов Грузинской ССР он помог в оформлении вагонов на отправку за пределы республики яблок, принадлежащих частным лицам, при этом назвал некоторых грузовладельцев. Так были установлены все 37 лиц, отправивших сельскохозяйственный груз в Новосибирскую область, а также лица, сопровождавшие вагоны и ранее получившие один вагон на ст. Болотная для реализации на месте.

Установив круг причастных лиц, следовало определить, каким образом Дандурову удалось осуществить незаконное получение железнодорожных вагонов, другими словами, кто, каким способом и за что помог отправить товар.

Для выяснения этого вопроса на допросах важно было учитывать как интересы грузовладельцев, утверждавших о незнании в силу безграмотности запрета на вывоз продуктов, так и стремление Дандурова «взвалить» вину на них.

Грузовладельцы утверждали, что по инициативе Дандурова они передали ему деньги из расчета за ящик яблок 25 руб., чтобы Дандуров по «своим» каналам организовал

получение вагонов для транспортировки фруктов за пределы республики.

Многочисленные очные ставки, предъявление ряда документов позволили склонить Дандурова к давлению правдивых показаний. Он признал, что за незаконную перевозку яблок ему передали 40 тыс. руб., из которых он 30 тыс. руб. отдал за содействие в этом должностному лицу г. Тбилиси Хубулури А. А.

Дандуров пояснил, что с целью организовать массовый незаконный вывоз за пределы Грузии яблок, принадлежащих жителям Каспского и Горийского районов Грузинской ССР, он вступил в преступную связь с Хубулури А. А., начальником ст. Авчала ЗКВ железной дороги Кахнани С. К., работниками той же станции: приемосдатчиком груза и багажа Баиндурашвили Г. Г., главным кондуктором Габинашвили Л. Х., старшим кондуктором Надирашвили Х. А. и 37-ю жителями Каспского и Горийского районов.

Одновременно Дандуров договорился с грузовладельцами, что за отправку трех вагонов яблок он от них получит 79 000 руб. из расчета 20—30 руб. за каждый ящик, причем предварительно 40 000 руб. Из этих денег Дандуров обещал Хубулури А. А. за беспрепятственное отправку вагонов дать в виде взятки 40 000 руб. — предварительно 30 000 руб., а за оформление документов для отправки — работникам ст. Авчала: Баиндурашвили Г. Г., Габинашвили Л. Х. и Надирашвили Х. А. передать вознаграждение в сумме 3 600 руб.

В ночь с 17 на 18 марта 1983 г. для отправки яблок были подготовлены два вагона: вагон № 2 702 554 с грузом яблок 765 ящиков, весом нетто 20 420 кг; вагон № 2 294 968 с грузом яблок 1033 ящика, весом нетто 27 535 кг.

Документы на отправку этих двух вагонов были составлены кондуктором ст. Авчала Надирашвили Х. А. в присутствии приемосдатчика той же станции Баиндурашвили Г. Г. и главным кондуктором Габинашвили Л. Х. с согласия начальника ст. Авчала Кахнани С. К. и Хубулури А. А. В них указывалось, что отправляется макулатура в адрес Управления ремонтом и строительством жилищ ст. Болотная Новосибирской области. Однако дорожные ведомости на эти вагоны составлены не были. Между тем при помощи кондуктора Габинашвили Л. Х., ответственного составителя поездов, отправка двух вагонов была организована в составе поезда № 3503.

Третий вагон № 2 398 981 был подготовлен для отправки в ночь с 29 на 30 марта 1983 г. с грузом яблок 1170 ящиков, весом нетто 30 971 кг.

Фиктивный документ на отправку этого вагона был составлен в кабинете начальника ст. Авчала Кахиани старшим кондуктором Надирашвили Х. А. и приемсдатчиком Баиндурашвили Г. Г. По настоянию Дандурова дорожную ведомость по форме ГУ-29ц ТМ № 902 000 Кахиани С. К. выкрал из товарной кассы ст. Авчала и под его диктовку Надирашвили Х. А. внес в ведомость и в накладную запись о том, что Мцхетская УМР (несуществующая организация) возвращает тару Болотнинскому УРСЖ. Станция отправления указана Мцхета.

Во избежание разоблачения преступников Хубулури А. А. взялся дежурить на ст. Авчала в ночь с 17 на 18 и с 29 на 30 марта 1983 г. во время погрузки яблок в вагоны. Согласно договоренности, деньги в сумме 30 000 руб. Дандуров Г. В. передал Хубулури А. А. утром 19 марта, а 18 марта в виде вознаграждения часть денег в сумме 300 руб. — работникам ст. Авчала — Надирашвили Х. А., Баиндурашвили Г. Г. и Габиначвили Л. Х. Остальную сумму — 3300 руб. он передал им после отправления третьего вагона — 30 марта 1983 г. Сумму 3 600 руб. они поделили между собой: Баиндурашвили — 1 300 руб., Габиначвили — 1 200 руб., Надирашвили — 1 100 руб.

В пути следования на ст. Алиати Азербайджанской железной дороги произошло разъединение вагонов № 2 702 554 и № 2 294 968, каждый из которых после этого следовал в другом составе, в связи с чем к месту назначения они прибыли одновременно: вагон № 2 702 554 на ст. Болотная Новосибирской железной дороги прибыл 2 апреля 1983 г.; вагон № 2 294 968, как не имеющий дорожной ведомости, на ст. Новосибирск-товарная — 3 апреля 1983 г.

На ст. Болотная Дандуров вместе с грузовладельцами Базандарашвили Г. Г. и другими незаконным путем в ночь со 2 на 3 апреля 1983 г. без оформления документов разгрузили вагон, и 765 ящиков яблок, весом нетто 20 420 кг, были реализованы на рынке г. Новосибирска. После реализации яблок Дандуров получил от грузовладельцев еще 8 250 руб.

Попытка Дандурова и грузовладельца Табуашвили В. Г. уговорить работников ст. Новосибирск-товарная направить второй вагон № 2 294 968 на ст. Болотная не удалась. 12 апреля 1983 г. при комиссионном вскрытии этого ва-

гона в присутствии работников ОБХСС были обнаружены вместо макулатуры 1 033 ящика яблок, весом 27 534 кг, которые как бесхозные передали для реализации в торговую сеть г. Новосибирска.

Третий вагон № 2 398 981 прибыл на ст. Болотная 11 апреля 1983 г. Руководство Болотнинского УРСЖ отозвалось его выкупить как груз, прибывший без их требования. Тогда работники транспортной милиции, уведомленные о двух предыдущих преступных операциях с вагонами, комиссионно его вскрыли. В вагоне вместо возвратной тары также обнаружили 1 170 ящиков яблок, весом 30 971 кг. Вагон вновь опломбировали. Работники транспортной милиции организовали дежурство у вагонов. В ночь с 12 на 13 апреля 1983 г. Дандуров и грузовладельцы Бегларашвили В. В. и другие были задержаны в момент выгрузки вагона. Незаконно отправленные и вывезенные за пределы республики яблоки были изъяты и переданы торговым организациям г. Новосибирска для реализации.

Хубулури утверждал, что после «осечки» в г. Новосибирске он возвратил грузовладельцам часть полученных им от Дандурова денег — 19 тыс. руб.

В дальнейшем взятокодатели подтвердили, что Хубулури А. А. действительно возвратил им часть денег, назвав время, место и обстоятельства такого возврата. Однако детальное исследование показаний взятокодателей и Хубулури и сопоставление их с другими доказательствами дало возможность при судебном разбирательстве опровергнуть показания Хубулури.

В результате преступной операции по незаконной отправке трех вагонов со ст. Авчала до ст. Болотная и ст. Новосибирск государству нанесен материальный ущерб в сумме 5344 руб. 80 коп., из которых штраф за простой вагона № 2 294 968 за 26 сут. составляет 1839 руб. 60 коп., вагона № 2 702 544 за 17 сут. — 1191 руб. 60 коп., вагона № 2 398 981 — 1119 руб. 60 коп. Ущерб от провозной оплаты трех вагонов составляет 1178 руб.

Сумма от реализации двух вагонов яблок — 84 000 руб. внесена на депозитный счет Западно-Сибирской железной дороги.

По данному делу привлечены к уголовной ответственности Дандуров как организатор преступления по ст. 19, ч. 2 ст. 189, ст. 19, ч. 1 ст. 190 и ч. 2 ст. 165<sup>1</sup> УК Грузинской ССР; Хубулури А. А. по ч. 2 ст. 189 и ч. 2 ст. 165<sup>1</sup>

УК Грузинской ССР<sup>1</sup> и др. Всего осуждено 37 человек по ч. 1 ст. 165<sup>1</sup> УК Грузинской ССР<sup>2</sup>.

Старший помощник Закавказского транспортного прокурора квалифицированно поддержал государственное обвинение в Верховном Суде республики, дал правильную юридическую оценку действиям каждого участника преступной группы, оказал суду помощь в постановлении объективного приговора, выделив главных организаторов, в отношении которых потребовал наказания в виде длительного лишения свободы, а к лицам, впервые допустившим нарушения, предложил применить условные меры наказания.

Приговором Судебной коллегии Верховного Суда Грузинской ССР от 5 октября 1984 г. 44 обвиняемых по делу признаны виновными в совершении тяжких преступлений, многие осуждены к длительным срокам лишения свободы.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА-СТРОИТЕЛЯ КАК ИСТОЧНИК ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРИПИСОК И ХИЩЕНИЙ В ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

*Помощник Барановичского  
транспортного прокурора,  
юрист 2-го класса*  
В. А. КОНОН<sup>3</sup>

При расследовании приписок и хищений по уголовным делам в большинстве случаев возникает необходимость в получении заключения специалистов, обладающих познаниями в области строительства, экономики и бухгалтерского учета.

<sup>1</sup> Статьи 19, 189 УК Грузинской ССР — соучастие в получении взятки, ст.ст. 19, 190 УК Грузинской ССР — соучастие в даче взятки, ст. 165<sup>1</sup> УК Грузинской ССР — нарушение постановлений по упорядочению торговли.

<sup>2</sup> В процессе расследования следователем выявлены условия, способствовавшие преступлению: на имя руководства Управлений и отделений железных дорог, а также Грузинского управления внутренних дел на транспорте направлены представления, проведены беседы с трудовыми коллективами по месту работы и жительства обвиняемых.

<sup>3</sup> В настоящее время тов. Конон В. А. — Оршанский транспортный прокурор.

Заключение эксперта по таким делам особенно важно, но и здесь оно должно оцениваться следствием и судом в совокупности с другими доказательствами.

Мне пришлось расследовать уголовное дело о приписках и хищении государственных денежных средств в особо крупных размерах в строительном управлении № 1 Дорстроймонтажтреста Белорусской железной дороги, где заключения двух проведенных экспертиз явились важными доказательствами для установления истины по делу и изблеченную преступников в приписках и хищении государственных денежных средств.

В акте ревизии производственной деятельности строительного управления № 1 Дорстроймонтажтреста Белорусской железной дороги указывалось, что 25 декабря 1981 г. государственная приемочная комиссия, в составе 15 человек, приняла в эксплуатацию пункт подготовки грузовых вагонов к перевозкам на ст. Слуцк с недоделками на сумму 8,9 тыс. руб. Должностные лица Дорстроймонтажтреста в акте ревизии отмечали, что недоделки при сдаче объекта не препятствовали его нормальной работе. Однако в прокуратуру поступила информация из Комитета народного контроля БССР о том, что пункт подготовки грузовых вагонов к перевозкам и эксплуатации не пригоден.

Заведомо зная, что пункт подготовки грузовых вагонов к перевозкам (ППВ) на ст. Слуцк не окончен строительством и не готов к эксплуатации, начальник СУ-1 Кохович подписал государственную статистическую отчетность о выполнении плана капитального строительства. На основании этого рабочим и служащим СУ-1 по итогам работы за четвертый квартал 1981 года была начислена и выплачена премия в размере 11 125 руб., в том числе и лично Коховичу 270 руб.

По поступившим материалам прокуратура возбудила уголовное дело.

На первоначальном этапе расследования необходимо было доказать, что имеющиеся на сданном объекте недоделки препятствовали нормальной работе пункта подготовки вагонов. С этой целью допросили членов государственной приемочной комиссии, ревизоров и должностных лиц треста. Все они утверждали, что пункт подготовки грузовых вагонов к перевозкам на ст. Слуцк мог работать нормально и давать продукцию с имеющимися недоделками и отрицали факт приписок и обмана государства.

Еще до производства следственных действий я изучил нормативные акты, регулирующие приемку законченных строительством объектов в эксплуатацию, в частности постановление Совета Министров СССР № 105 от 23 января 1981 г. «О приемке в эксплуатацию законченных строительством объектов», Правила приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов, утвержденные Министром путей сообщения СССР 11 сентября 1981 г. и согласованные с Госстроем СССР 12 августа 1981 г., Указание начальника Белорусской железной дороги от 21 апреля 1981 г. № 309-НР «О приемке в эксплуатацию законченных строительством объектов», СНиП-111-3-76, Инструкцию о порядке составления статистической отчетности по капитальному строительству, утвержденную ЦСУ СССР 22 декабря 1980 г. № 196/6, и ряд других нормативных документов.

Полученная во время допросов информация воспринималась и оценивалась мною критически. Возникли сомнения в достоверности размера недоделок, указанных в акте ревизии производственно-технической деятельности СУ-1. Настораживали показания инженерно-технических работников треста и СУ-1 в той части, что ряд недостатков, содержащихся в проекте строительства объекта ППВ на ст. Слуцк, не препятствовали его нормальной работе, и он якобы дал первую продукцию в январе 1981 года.

Для установления объема недоделок, а также того, являлись ли недоделки существенными и препятствовали ли они нормальной эксплуатации объекта, была назначена и проведена строительно-техническая экспертиза, производство которой поручили специалистам Минской областной конторы Стройбанка Союза ССР.

Параллельно с производством экспертизы устанавливались и допрашивались свидетели, показания которых имели существенное значение.

Свидетель Маркович П. В. — бывший начальник техотдела Минской областной конторы Стройбанка СССР показывал, что в апреле 1982 года он находился на объекте ППВ на ст. Слуцк, где имелись существенные недоделки: не было установлено шесть единиц технологического оборудования, не в полном объеме выполнены балластировка пути и стрелочных переводов, вместо двух стрелок, как было предусмотрено проектом, выполнена одна, и не был выполнен ряд других работ, которые генподрядчиком — СУ-1 были включены в план, т. е. приписаны.

В заключении эксперта указано, что при приемке в эксплуатацию объекта — пункта подготовки грузовых вагонов к перевозкам на ст. Слуцк — допущено нарушение постановления Совета Министров СССР от 23 января 1981 г. № 105 «О приемке в эксплуатацию законченных строительством объектов». Объект принят с недоделками, препятствующими его нормальной эксплуатации. Без монтажа технологического оборудования, предусмотренного проектом, объект по состоянию на 1 января 1982 г. (на время эксплуатации) практически не работал. Первая партия вагонов была отремонтирована и выпущена только 21 февраля 1982 г.

Следственным путем установлено, что начальник СУ-1 Кохович знал об имевшихся недоделках и понимал, что объект не может давать продукцию — производить ремонт вагонов в соответствии с проектной мощностью — 500 вагонов в сутки.

Об этом свидетельствовала и расписка Коховича, данная им членам государственной комиссии 25 декабря 1981 г., в которой он обещал устранить имеющиеся недоделки до 10 января 1982 г.

Для установления факта и размера имеющихся приписок, механизма их возникновения, выяснения вопроса о том, как эти приписки повлияли на выполнение плана капитального строительства и другие технико-экономические показатели стройуправления № 1, в четвертом квартале 1981 года была назначена технико-экономическая экспертиза. Ее проводили инженер-строитель и экономист.

Вместе с ними были уточнены и согласованы вопросы, подлежащие выяснению, а также определен перечень подлежащих изъятию документов, необходимость в которых могла возникнуть при производстве экспертизы.

На разрешение экспертизы были поставлены следующие вопросы.

1. Соответствует ли действительности отчет СУ-1 о выполнении плана по объему выполненных работ, производительности труда и вводу в эксплуатацию производственных мощностей, если нет, то каков объем работ, фактически выполненных в четвертом квартале 1981 года?
2. Мог ли объект — пункт подготовки вагонов к перевозкам на ст. Слуцк — быть включен в статистическую отчетность как оконченный строительством и готовый к эксплуатации на 25 декабря 1981 г.?
3. Как повлияло включение объекта в статистическую отчетность на выполнение плана четвертого квартала

1981 года СУ-1 Дорстроймонтажтреста Белорусской железной дороги?

4. Правомерно ли была выплачена премия и в каком размере всем категориям работающих в СУ-1?

5. Являются ли затраты в размере 18 399 руб., понесенные СУ-1 за период с января по май включительно 1982 года, за выполненные работы по объекту в Слуцке следствием приписок и можно ли данную сумму считать материальным ущербом?

6. Кем из должностных лиц допущены нарушения, повлекшие приписки и ущерб?

До производства экспертизы по рекомендации экспертов были изъяты наряды на выполненные работы, данные государственной статистической отчетности о выполнении планов за четвертый квартал 1981 года и за весь 1981 год, проектно-сметная документация по строительству данного объекта, журналы выполненных объемов работ на объекте ППВ на ст. Слуцк, наряды на выплату заработной платы по объекту в Слуцке за три последних месяца 1981 года, положение о премировании, плановое задание СУ-1 на 1981 год, список личного состава и ряд других.

Заранее с экспертами был составлен план допроса каждого свидетеля, уточнен перечень вопросов, подлежащих выяснению у допрашиваемых. В допросах непосредственное участие принимали эксперты.

Тщательно продуманные допросы позволили выяснить ряд существенных обстоятельств. Например, с помощью экспертов было выяснено, что начальник СУ-1 Кохович с целью получения премии незаконно включил в государственную отчетность строительство 21-квартирного жилого дома в Берестовице. В результате тщательного осмотра и изучения специалистами изъятых документов установлено, что начальником СУ-1 составлена и подписана справка-обоснование на право выплаты премии, в которой указан выше объект также значился важнейшим. При изучении плановых заданий СУ-1 в четвертом квартале 1981 года выявлено, что 21-квартирный жилой дом в перечне важнейших объектов, дающих СУ-1 право на получение премии, Дорстроймонтажтрестом не включался. Данный факт свидетельствовал об умысле Коховича создать видимость успешного выполнения плановых заданий в четвертом квартале 1981 года и незаконно получить премию.

Анализируя показания свидетелей, полученные с участием экспертов, следствие пришло к выводу, что строитель Терех, руководивший общестроительными работа-

ми на объекте в Слуцке, показал в журналах учета выполненных объемов работ невыполненные работы по указанию кого-то из должностных лиц СУ-1 или Дорстроймонтажтреста. До этого Терех в качестве свидетеля допрашивался трижды и уклонялся от дачи правдивых показаний. Когда ему были предъявлены собранные по делу доказательства, Терех признался, что начальник СУ-1 Кохович А. Л. дал ему указание отразить объемы фактически невыполненных работ в журналах учета выполненных работ за 1981 год, хотя эти работы производились в январе — мае 1982 года.

Заключение технико-экономической экспертизы имело важное значение на последнем этапе расследования.

Эксперты выявили приписки по пункту подготовки вагонов на ст. Слуцк в размере 55 712 руб. (а не 8,9 тыс. руб., как было указано в акте ревизии Дорстроймонтажтреста и материалах проверки Комитета народного контроля). Установлено искажение отчетных данных по товарной строительной продукции на сумму 641 980 руб.

Плановое задание СУ-1 за 1981 год было выполнено на 97,79%, по товарной строительной продукции выполнение плана составило 98,24%, по производительности труда — на 89,91%. Таким образом, было доказано, что премия работникам стройуправления № 1 выплачена незаконно, так как СУ-1 не выполнило плановых заданий четвертого квартала 1981 года, а это — необходимое условие для получения премии.

Определили и точную сумму ущерба от незаконной выплаты премий в размере 11 125 руб.

Привлеченный в качестве обвиняемого по ст.ст. 149<sup>1</sup>, 91<sup>1</sup> УК БССР Кохович виновным себя признал только в приписках, отрицая умысел на хищение государственных денежных средств в особо крупных размерах.

Таким образом, планирование следственных действий, тщательное изучение изъятых документов, подготовка к допросам, анализ показаний свидетелей и обвиняемого, заключение эксперта-строителя способствовали полному, объективному и всестороннему исследованию обстоятельств совершения приписок и хищения государственных денежных средств в особо крупных размерах в СУ-1 и изблечению Коховича в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 91<sup>1</sup>, 149<sup>1</sup> УК БССР<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Статья 91<sup>1</sup> УК БССР соответствует ст. 93<sup>1</sup> УК РСФСР, ст. 149<sup>1</sup> УК БССР — ст. 152<sup>1</sup> УК РСФСР.

В адрес начальника Управления Белорусской железной дороги внесено представление о причинах и условиях, способствовавших совершению преступления в СУ-1 Дорстроймонтажтреста.

Ущерб от преступлений в размере 11 125 руб. возмещен государству в ходе расследования уголовного дела.

Судебной коллегией по уголовным делам Брестского областного суда Кохович признан виновным в совершении преступлений и осужден.

Судебный процесс передавался по Белорусскому телевидению, что имело профилактическое значение.

#### ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ГРУППОВЫХ ХИЩЕНИЙ ПОЧТОВЫХ ОТПРАВЛЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Адъюнкт кафедры криминалистики  
Московского филиала юридического  
заочного обучения при Академии  
МВД СССР*

**Е. Н. КОТОВ**

Хищения вложений из почтовых посылок при их перевозке в почтовых вагонах, как правило, совершаются организованными и устойчивыми, действующими в течение длительного времени группами из числа работников бригад почтовых вагонов.

Расследование таких преступлений можно проиллюстрировать примером работы по конкретному уголовному делу, законченному производством в ЛОВД на ст. Минск Белорусского УВД на транспорте.

В мае 1982 года начальник специальной производственно-технической лаборатории (СПТЛ) Минского прижелезнодорожного почтамта (ПЖДП), которая занимается розыском пропавших вложений из почтовых посылок при их транспортировке в почтовых вагонах, сообщила в ЛОВД на ст. Минск о том, что в последнее время на Минский ПЖДП от различных предприятий связи страны поступило большое количество претензий о полном или частичном хищении вложений из почтовых посылок, отправляемых из г. Минска.

С целью установления лиц, в период работы которых имелись случаи пропажи вложений, была организована проверка претензионных документов. Установлено, что такие посылки чаще других сопровождали бригадир почтового вагона «Минск — Алма-Ата» Хомич и проводник-электромонтер этого же вагона Зарубина.

В процессе проверки выяснилось, что совместно они начали работать в этом почтовом вагоне с января 1981 года. Вскоре после этого Хомич перешел жить к Зарубиной. Возвращаясь из поездок, они всегда привозили различные вещи, которые дарили родственникам, а также продавали разным лицам.

Полученные сведения послужили основанием для выдвижения версии о причастности названных лиц к хищениям вложений из почтовых посылок при сопровождении почты из Минского ПЖДП в различные города страны.

Работники ОБХСС информировали руководство ПЖДП об установленных фактах, после чего было принято решение о проведении ведомственной проверки бригады данного вагона в пути следования. План проверки был согласован с работниками ОБХСС ЛОВД на ст. Минск. В соответствии с планом в день возвращения указанного вагона из очередного рейса начальник СПТЛ с подчиненным ему работником вошли в вагон на ст. Борисов Белорусской железной дороги и на участке движения Борисов — Минск произвели проверку кладовой вагона, служебного купе, а также сопроводительных документов.

В ходе проверки кладовой вагона члены комиссии обнаружили среди других посылку, матерчатая оболочка которой была опечатана страховой печатью начальника вагона Хомича. Согласно адресу, указанному на посылке, отправителем и получателем ее являлась Зарубина. В сопроводительных документах данная посылка не значилась.

В служебном купе вагона обнаружили также деревянную шариковую ручку с декоративным орнаментом. Аналогичная ручка, как и спортивный костюм из синтетической ткани синего цвета, в который на момент проверки вагона был одет Хомич, разыскивались Минским ПЖДП.

Члены комиссии получили от Хомича и Зарубиной письменные объяснения по поводу обнаруженной в кладовой посылки. Хомич и Зарубина отрицали совершение хищений из почтовых посылок. Вместе с тем они не могли пояснить, каким образом в кладовой вагона оказалась посылка, якобы отправленная самой Зарубиной, и почему дан-

ная посылка не зарегистрирована в сопроводительных документах.

По прибытии вагона на ст. Минск-пассажирский работники ПЖДП сразу же сообщили в ЛОВД на ст. Минск о результатах проверки. Хомич и Зарубина были сняты с рейса и доставлены в отделение милиции.

На основании собранных материалов следователь ЛОВД на ст. Минск возбудил уголовное дело о хищении Хомичем и Зарубиной вложений из почтовых посылок. В числе других была выдвинута версия о том, что все хищения, имевшие место с января 1981 года по май 1982 года, совершены ими.

Сразу после возбуждения дела Хомич и Зарубина были допрошены в качестве подозреваемых. Первым допросили Хомича, так как по его поведению было видно, что он переживает факт задержания, испытывает угрызения совести и чувство стыда. Следователю удалось установить с ним психологический контакт, в результате чего Хомич дал развернутые правдивые показания по существу дела.

В частности, он пояснил, что познакомился с Зарубиной во время работы по сопровождению почтовых отправок. С января 1981 года стал работать в почтовом вагоне «Минск — Алма-Ата». В этом же месяце по инициативе Зарубиной впервые совершил хищение нескольких книг из посылки, которая упала и разбилась в процессе сортировки. После этого в каждом рейсе по предварительному сговору с Зарубиной стал систематически совершать хищения вложений. Для этой цели в пути следования они выбирали только фанерные ящики, которые вскрывали путем перебивки гвоздей в боковых стенках ящиков. Гвозди, крепящие стенки, вытаскивали, стенки убирали и через образовавшееся отверстие похищали часть вложений. Затем стенки ставили на место и закрепляли теми же или новыми гвоздями по сохранившимся отверстиям. Спортивный костюм, в который был одет Хомич, и шариковая ручка, обнаруженная при осмотре купе, были также из числа похищенных вещей. В последнем рейсе «Минск — Алма-Ата» Хомич и Зарубина вскрыли несколько посылок, из которых похитили джинсы, женские босоножки и сапоги, два махровых полотенца. На случай проверки вагона Зарубина их упаковала в матерчатую оболочку, опечатала страховой печатью и положила в кладовой вместе с остальными посылками.

При оценке достоверности показаний Хомича были использованы изъятые на Минском ПЖДП графики его вы-

хода на работу за 1981—1982 гг., маршрут движения почтового вагона «Минск — Алма-Ата», в котором были указаны все пункты обмена почты и претензионные документы, которые корреспондировались с жалобами потерпевших. Эти документы помогли установить наименования некоторых похищенных вложений и служили дополнительными доказательствами по делу.

С участием Хомича был проведен следственный эксперимент по проверке механизма вскрытия почтовых посылок. Результаты следственного эксперимента показали возможность совершения хищения вложений способом, указанным Хомичем, и подтвердили правдивость его показаний.

После этого была допрошена Зарубина. Ей также были предъявлены претензионные документы, графики выхода на работу и маршруты следования почтового вагона. Будучи избалованной этими документами, она была вынуждена сознаться в совершении хищений из посылок и подробно рассказала о способах их совершения.

Хомич и Зарубина добровольно выдали хранившиеся у них похищенные вещи. На квартире у Зарубиной было изъято большое количество художественных книг и свыше 50 наименований различных промышленных товаров. Однако, несмотря на добровольную выдачу вещей, по месту жительства Хомича и Зарубиной были проведены обыски, в ходе которых обнаружили еще некоторые ценные вещи. В результате дополнительных допросов Хомича и Зарубиной установили, что все эти вещи похищались из почтовых посылок.

В целях обеспечения возможной конфискации имущества и возмещения причиненного материального ущерба был наложен арест на имущество обвиняемых и их вклады в сберегательных кассах.

На этом этапе расследования возникла новая задача: установить посылки, из которых похищались вложения, время и место совершения хищений, установить и допросить потерпевших и свидетелей по вопросам, касающимся наименования, количества, веса, стоимости и других индивидуальных признаков вложений.

В этих целях были допрошены родственники обвиняемых. Подтвердилось предположение о том, что Хомич и Зарубина назвали и выдали не все похищенные вещи. Выяснилось, что они действительно в период с января 1981 года по май 1982 года, возвращаясь из поездок, дарили некоторым родственникам различные дефицитные вещи. Уз-

нав о том, что данные вещи были приобретены Хомичем и Зарубиной преступным путем, их родственники, желая помочь следствию, добровольно выдали эти вещи. Такая передача оформлялась протоколами добровольной выдачи и впоследствии использовалась для избличения обвиняемых.

Для того чтобы установить отправителей почтовых посылок, из которых были похищены вещи, на всем протяжении маршрута Минск — Алма-Ата, во все пункты обмена посылок по маршруту почтового вагона, следователем направлялись запросы о наличии претензий в связи с частичным или полным хищением вложений. Таким образом, удалось установить ряд лиц, обратившихся с претензиями к предприятиям связи по поводу несохранности вложений. Некоторым потерпевшим, которые при отправлении посылок оценивали их вложения, предприятия связи на момент расследования уголовного дела уже возместили ущерб. Такие предприятия связи были признаны по делу гражданскими истцами.

После установления лиц, являвшихся отправителями посылок, из которых были совершены кражи, в ОВД по месту жительства потерпевших следователем были направлены отдельные поручения об их допросах с целью выяснения следующих вопросов:

- 1) Когда и кому была направлена посылка?
- 2) Какие вложения находились в отправленной посылке, их количество, наименование, вес, стоимость, процент износа, каковы индивидуальные признаки вложения?
- 3) Какова сумма материального ущерба, причиненного в результате хищения вложений?
- 4) Были ли оценены вложения, если да, то на какую сумму?
- 5) Возмещен ли предприятием связи материальный ущерб в связи с необеспечением сохранности отправленных вложений? Если да, то каким предприятием и на какую сумму?

Большая часть этих поручений была исполнена квалифицированно и в установленный законом десятидневный срок. Однако из-за несвоевременности исполнения других отдельных поручений расследование уголовного дела было закончено лишь спустя три месяца после его возбуждения.

Некоторую трудность вызвало и определение стоимости похищенных вещей. В тех случаях, когда отправители были установлены, стоимость похищенного определялась по их показаниям. Но так как с момента отправления боль-

шинства посылок до возбуждения уголовного дела прошло длительное время, многие потерпевшие затруднялись назвать стоимость похищенных вещей. Для определения стоимости похищенного по постановлению следователя проводилась товароведческая экспертиза, производство которой поручалось экспертам Торгово-промышленной палаты БССР. Такая же экспертиза проводилась и для определения стоимости вложений, похищенных из посылок, отправители которых в процессе расследования не были установлены. Общая сумма вложений, похищенных из посылок, составила 1480 руб.

Таким образом, в ходе расследования было установлено, что Хомич и Зарубина в период с января 1981 года по май 1982 года путем вскрытия посылочных ящиков похитили вложений на общую сумму 1820 руб.

С учетом описанного имущества ущерб был возмещен на сумму 1038 руб.

После окончания расследования на Минский ПЖДП было направлено представление, в котором указывались конкретные недостатки в работе бригад почтовых вагонов и меры, которые необходимо принять для их устранения. В частности, было предложено разработать и внедрить новые посылочные ящики, конструкция которых препятствовала бы проникновению к вложениям таким способом, как перебивка гвоздей в боковых стенках ящиков.

Приговором Октябрьского районного суда г. Минска Хомич и Зарубина осуждены к лишению свободы.

### III. РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ ЛИЧНОСТИ

#### ИЗ ОПЫТА РАССЛЕДОВАНИЯ УМЫШЛЕННОГО УБИЙСТВА, СОВЕРШЕННОГО В ОТКРЫТОМ МОРЕ

*Ждановский транспортный прокурор,  
советник юстиции*  
**И. П. САЕНКО**

*Следователь Ждановской  
транспортной прокуратуры,  
юрист 3-го класса*  
**А. Н. ДЕЛИМБОВСКИЙ<sup>1</sup>**

15 сентября 1982 г. из Азовского морского пароходства в Ждановскую транспортную прокуратуру поступило сообщение об исчезновении с теплохода «Сабирабад», находившегося в Адриатическом море и следовавшего в итальянский порт Нагаро, капитана теплохода Левченко А. И.

В связи с этим прокурор дал указание администрации пароходства о немедленном возвращении судна в порт приписки — Жданов — без захода в другие порты.

21 сентября 1982 г. по данному факту было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ст. 94 УК УССР<sup>2</sup>.

Теплоход «Сабирабад» в этот день прибыл в порт Жданов, где был поставлен на якорь в акватории порта без причала во избежание утечки информации и общения членов экипажа с посторонними гражданами.

Для проведения первоначальных следственных действий и служебного расследования на теплоход прибыли работники прокуратуры, милиции, КГБ, таможенной и пограничной служб, эксперты — судебно-медицинский, криминалист, представители администраций — Министерства морского флота СССР и Азовского морского пароходства.

<sup>1</sup> В настоящее время тов. Делимбовский А. Н. — заместитель Ждановского транспортного прокурора.

<sup>2</sup> Статья 94 УК УССР соответствует ст. 103 УК РСФСР.

От командного состава судна получили предварительную информацию об исчезновении с судна капитана Левченко А. И., затем провели собрание членов экипажа, на котором прокурор разъяснил требования закона о необходимости дачи правдивых показаний для выяснения обстоятельств исчезновения Левченко.

После собрания членам экипажа предложили разместиться по своим каютам, им было предложено воздержаться от общения друг с другом.

Следственная группа выдвинула следующие версии исчезновения капитана Левченко А. И.

1. Убийство Левченко А. И. кем-либо из членов экипажа на почве сложившихся неприязненных отношений по службе или личных (теплоход «Сабирабад» покинул порт Жданов 4 сентября 1982 г. и до 15 сентября 1982 г. в другие порты СССР и за границей не заходил).

2. Исчезновение Левченко А. И. — следствие несчастного случая с ним. (Указанная версия выдвинута на основании полученной информации о состоянии его здоровья.)

3. Умышленное оставление Левченко А. И. теплохода «Сабирабад».

С целью получения дополнительной информации об исчезновении Левченко А. И. оперативные работники милиции, КГБ, пограничной и таможенной службы проводили беседы с отдельными членами экипажа.

С привлечением судебно-медицинского эксперта, а также экспертов-криминалистов УВД г. Жданова был произведен тщательный осмотр судна.

Одновременно производился допрос всех членов экипажа судна.

Произведенным осмотром выявлено следующее.

На кормовой части теплохода «Сабирабад» обнаружены следы крови, а также следы их замывания, волосы и часть окровавленного ногтя.

По заключению судебно-медицинской экспертизы вещественных доказательств пятна крови, волосы, часть окровавленного ногтя могли принадлежать Левченко А. И.

Было установлено, что в последнее время между капитаном Левченко А. И. и вторым механиком Гражданкиным В. С. сложились крайне неприязненные отношения на почве неисполнения последним своих прямых служебных обязанностей.

Члены экипажа Зайцев, Цыбуля, Чекмарев, Гриненко и другие показали, что Гражданкин часто конфликтовал с капитаном судна Левченко, пренебрежительно относился к

сослуживцам, оскорблял их, занимался рукоприкладством, систематически допускал нарушения правил социалистического общежития. Они же утверждали, что после исчезновения капитана в поведении Гражданкина наблюдались странности.

В связи с тем, что Гражданкин не соответствовал занимаемой должности на судах заграничного плавания, капитан Левченко А. И. в апреле 1982 года направил в отдел кадров пароходства радиogramму, в которой просил не направлять больше Гражданкина на работу на судне. Об этом знал и Гражданкин. Тем не менее Гражданкин был направлен на работу после отпуска именно на это судно.

3 сентября 1982 г. Гражданкин не выполнил свои служебные обязанности по откачке балласта, самовольно ушел с судна и в этот же день явился на судно в состоянии сильного алкогольного опьянения.

Капитан судна Левченко А. И. по данному случаю начал служебное расследование и потребовал от Гражданкина письменное объяснение. Фактически это означало списание Гражданкина с судна и вообще с судов, осуществляющих заграничное плавание. На требование капитана представить объяснение, Гражданкин ответил нецензурной бранью и высказал в адрес капитана угрозу расправиться с ним в ближайшее время.

13 сентября 1982 г., когда судно находилось в Адриатическом море, Левченко А. И. вновь через старшего механика Багдасаряна потребовал от Гражданкина объяснения в письменном виде за прогул и неисполнение своих обязанностей 3 сентября 1982 г. и получил в этот вечер от него объяснение. Гражданкин знал, что за нарушение трудовой дисциплины его спишут с судов заграничного плавания.

Располагая такими данными, следователь допросил Гражданкина в качестве подозреваемого. Последний категорически заявил, что 14 сентября 1982 г. капитана не видел и что с ним случилось, он не знает.

Тогда следователем Делимбовским А. Н. были проведены очные ставки между Гражданкиным и членами экипажа судна — Зайцевым, Маркиным, Шапаревым, Савчук, Цыбулей и др.

После этого им были предъявлены добытые доказательства по делу.

Свидетели Зайцев, Цыбуля, Чекмарев, Гриненко показали, что 14 сентября в 5 час. 20 мин. по судовому времени они видели, как Гражданкин застирывал в своей каюте рубашку, а утром был совершенно в другой одежде. Мар-

кин пояснил, что примерно в 5 час., он, отдыхая в своей каюте, слышал, как что-то тяжелое упало в воду напротив иллюминатора его каюты. Утром, зайдя в ватерклозет по левому борту судна в кормовой его части, он обнаружил, что его швабра была мокрой и грязной, чего ранее никогда не было. Кроме того, швабра стояла не на своем месте.

Свидетель Шапарев рассказал на допросе, что он видел последний раз Левченко в 4 час. 05 мин. на камбузе. Возле камбуза находился и Гражданкин, который сменился с вахты в 4 час. 00 мин.

Под тяжестью собранных улик Гражданкин признал себя виновным в том, что убил Левченко, подробно рассказал об обстоятельствах умышленного убийства. В частности, он пояснил, что 14 сентября 1982 г. около 4 час. по судовому времени встретил Левченко на палубе, из мести нанес ему не менее четырех ударов плоскогубцами по голове, а затем сбросил его в море. Пятна крови на палубе он замыл шваброй Маркина.

О совершенном преступлении Гражданкин подробно написал в объяснении, а затем при воспроизведении обстановки и обстоятельств события на судне показал, как и каким образом он совершил умышленное убийство. Его показания были зафиксированы на магнитную ленту, а воспроизведение, кроме того, фиксировалось на фото- и кинолентку.

Характерно то обстоятельство, что все показания Гражданкина о механизме убийства, нанесении Левченко телесных повреждений полностью подтвердились объективными материалами дела — протоколами осмотров, заключениями экспертиз. Кроме того, Гражданкин рассказал такие детали преступления, которые могли быть известны только убийце.

Расследование уголовного дела осложнялось тем, что не был обнаружен труп потерпевшего.

Между тем судебно-медицинские эксперты на основании осмотра места происшествия, биологических, физико-технических исследований и показаний Гражданкина дали на следствии и в судебном заседании категорическое заключение о том, что при наличии телесных повреждений, нанесенных Гражданкиным, Левченко находился в бессознательном состоянии и, попав в воду, утонул.

Здесь следует отметить, что после обнаружения отсутствия на судне Левченко А. И. теплоходом «Сабирабад» и другими судами СССР был организован его поиск в море, однако он не принес положительных результатов.

Еще в начале следствия были установлены особые приметы Левченко А. И. и направлен запрос в Прокуратуру СССР об оказании содействия в получении информации о поступлении в морги стран Югославии, Албании, Греции, Италии трупа Левченко А. И., поскольку территория этих стран прилегает к Адриатическому морю.

Аналогичное ходатайство направили в Министерство морского флота СССР, имеющее свои представительства в указанных странах.

(На момент расследования и рассмотрения дела в суде такая информация не поступила.)

С целью установления и доказательства смерти Левченко А. И. наряду с проведенной судебно-медицинской экспертизой, давшей заключение, что с повреждениями головы Левченко А. И. не мог плыть, просить о помощи, а утонул, была назначена комплексная ситуалогическая экспертиза (так мы ее назвали — выяснение сложившейся при совершении преступления ситуации), производство которой было поручено инженеру-ихтиологу и инженеру-конструктору АМП.

Указанная экспертиза была назначена с целью проверки двух возникших в ходе следствия версий (1. Левченко при падении мог попасть под винты своего судна, так как был сброшен с кормовой части. 2. Тело его могло быть подвергнуто нападению со стороны различных обитателей ихтиофауны Адриатического моря).

В своем заключении специалист — инженер-конструктор опроверг возможность попадания Левченко А. И. под винты судна, а инженер-ихтиолог подтвердил, что в фауну Адриатического моря входят несколько видов акул-хищников, которые могут нападать на человека и мгновенно реагируют на кровь.

Поэтому он не исключал возможности, поскольку Левченко А. И. попал в воду с обильным кровотечением, что его тело могло привлечь внимание рыб, нападающих на человека, или быть уничтожено другими обитателями моря (моллюсками, ракообразными).

Кроме того, судоводителями теплохода «Сабирабад» была составлена карта места падения Левченко А. И. в воду и определено расстояние до ближайших берегов (оно составляло 50 км и более).

В мае 1983 года, после вступления приговора в отношении Гражданкина В. С. в законную силу, в прокуратуру поступили материалы и фотоснимки трупа, обнаруженного плавающим в Адриатическом море у берегов Югославии.

Органами следствия Югославии труп был извлечен из воды и исследован судебно-медицинским экспертом, а затем захоронен как неизвестный на кладбище в г. Херцег-Новом.

При судебно-медицинском исследовании трупа были обнаружены повреждения в теменной части головы.

Родственники опознали в нем Левченко А. И. и заявили ходатайство о захоронении его в г. Жданове.

В мае 1984 года труп Левченко А. И. был доставлен в порт Жданов, где провели его судебно-медицинское исследование.

По заключению судебно-медицинской экспертизы смерть Левченко А. И. наступила в результате перелома костей свода черепа с кровоизлиянием под оболочки головного мозга.

Продолжая изложение обстоятельств расследования уголовного дела по обвинению Гражданкина В. С., необходимо указать, что после того, как ему было предъявлено обвинение в умышленном убийстве Левченко в связи с исполнением последним своих служебных обязанностей (п.«в» ст. 93 УК УССР), он неоднократно менял свои показания, утверждал, что Левченко напал на него, и он, Гражданкин, защищаясь, неумышленно сбросил его в море. Здесь следователем была проделана большая работа и все утверждения Гражданкина не нашли своего подтверждения ни на следствии, ни в суде.

Расследование по делу, несмотря на большой объем работы, закончилось в установленный законом двухмесячный срок.

Было проведено собрание трудового коллектива Азовского морского пароходства, на котором выделен общественный обвинитель.

Дело слушалось Донецким областным судом с участием Ждановского транспортного прокурора — автора статьи, общественного обвинителя, поддерживавших обвинение.

Судебной коллегией по уголовным делам Донецкого областного суда Гражданкин приговорен к исключительной мере наказания. Верховный Суд Украинской ССР приговор оставил без изменения. Он приведен в исполнение.

## ТЩАТЕЛЬНЫЙ ОСМОТР МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ОБЕСПЕЧИЛ УСПЕШНОЕ РАСКРЫТИЕ УБИЙСТВА

*Следователь по особо важным делам  
Северо-Кавказской транспортной  
прокуратуры,  
юрист 1-го класса*  
**Е. Ф. КАПТЕЛИНИН**

21 февраля 1983 г. с борта теплохода «Михаил Кривошлыков», находившегося в Адриатическом море, поступила радиogramма об исчезновении в ночное время буфетчицы Коньковой О. И.

Поиски Коньковой на судне и в море к положительным результатам не привели, и возникло предположение, что Конькова могла быть убита кем-либо из членов экипажа, а труп ее выброшен в море.

На борт судна передали указание об опечатывании каюты, где проживала Конькова, и принятии мер к сохранению предметов и следов, которые могли иметь отношение к расследуемому делу.

Теплоход следовал из порта Кардильево СФРЮ в порт Батуми, однако решили произвести осмотр судна в ближайшем советском порту — Туапсе. При проведении следственных действий связь членов экипажа с берегом была ограничена.

Работники таможни, информированные об исчезновении члена экипажа, осмотрели судно и каюту, в которой проживала Конькова совместно с поваром Колесник Г. Н., переведенной после исчезновения буфетчицы в другую каюту. При производстве осмотра использовался переносной ультрафиолетовый излучатель.

Кабюта кока представляла собой изолированное помещение по левому борту нижней палубы площадью 12 м<sup>2</sup> с двумя иллюминаторами над столом напротив входа в каюту. Слева и справа находились две кровати, зашторившиеся занавесками сверху донизу.

Обращало на себя внимание отсутствие на кровати Коньковой двух подушек, двух простыней и чехла с матраса.

При осмотре обнаружили многочисленные следы в виде брызг, пятен и потеков, похожих на засохшую и местами замятую кровь, следы были выявлены на кровати Коньковой, на переборках каюты, на занавесках, на полу, на

нижней части столешницы и на ножках стола, на металлических ободах одного из открытых иллюминаторов и на его крышке-защитке.

На переборке каюты над изголовьем кровати Коньковой частично замятые следы крови в виде брызг расходились веером вверх.

На ножке стола обнаружили также несколько прилипших окровавленных волосков.

Эти следы зафиксировали в протоколе и на фототаблицах, с них сделали соскобы.

В протоколе осмотра было также отражено, что вещи, принадлежащие Коньковой, остались в каюте. Это в определенной мере подтверждало версию о том, что Конькова не покидала борт корабля по своей воле.

С целью обнаружения орудий и предметов, на которых могли быть следы преступления, осмотрены другие каюты, бытовые и рабочие помещения судна, колюще-режущие предметы, находящиеся на теплоходе.

Судебно-медицинские эксперты освидетельствовали всех 18 членов экипажа с целью обнаружения на их теле каких-либо повреждений, и у них были взяты образцы крови.

Допрошенные в качестве свидетелей члены экипажа судна категорически отрицали свою причастность к исчезновению Коньковой. Колесник пояснила, что с 21 на 22 февраля она ночевала в каюте одного из матросов, и ей также ничего не известно об исчезновении Коньковой. Ее показания были подтверждены на допросе этим матросом.

При повторном осмотре каюты кока в порту Ростов участвовали начальник следственного отдела и прокурор-криминалист Северо-Кавказской транспортной прокуратуры, заведующий физико-техническим отделением бюро судебно-медицинской экспертизы Ростовского облздравотдела, эксперт-биолог. Северо-Кавказское УВД на транспорте не располагает экспертами-криминалистами, которые могли бы оказать помощь при осмотре каюты, поэтому мы вынуждены были привлечь к участию в данном следственном действии эксперта-специалиста по исследованию микрочастиц из ОТО УВД Ростоблисполкома.

Исходя из данных о локализации следов крови в различных местах каюты и на разных предметах, эксперт физико-техник высказал предположение, что убийство могло произойти в момент, когда Конькова занимала горизонтальное положение в кровати, т. е. либо спала, либо просто лежала.

Предварительное исследование волос свидетельствует

ло, что они были отделены от головы путем удара предметом с достаточно твердой поверхностью и ровной прямоугольной кромкой, каковыми могли быть обух топора, утюг или сходные с ними предметы.

По делу была назначена судебно-биологическая экспертиза следов, похожих на кровь, заключением которой установлено, что обнаруженные следы являются кровью человека. При определении групповой принадлежности выявили антигены А и В, что не исключало возможность принадлежности данной крови потерпевшей Коньковой.

В следах крови на одежде обнаружили лейкоциты, содержащие полспецифические отростки А и В, что позволяло отнести эту кровь к женскому генетическому типу.

На основании изучения материалов дознания, произведенного капитаном теплохода, а также анализа полученных при осмотре данных, была выдвинута версия о совершении Колесник убийства Коньковой.

Основанием к этому служили и первоначальные объяснения Колесник о том, что 21 февраля 1983 г. в 0 час. 50 мин., когда она пришла с камбуза в каюту, Конькова спала, и объяснения других членов экипажа о ее поведении утром 22 февраля 1983 г. Так, в 6 час. 15 мин. Колесник ответила старшему помощнику капитана на его телефонный звонок и просьбу разбудить Конькову для приготовления завтрака, что она спит, сама пришла на камбуз приготовить завтрак команде за Конькову, но на камбузе всех расспрашивала, не видели ли они Конькову. Кроме того, установлено, что после того, как Конькова вечером 21 февраля 1983 г. ушла в свою каюту, ее больше никто из членов экипажа не видел, в каюту, кроме Колесник, никто после этого не входил.

Правильно спланировав допрос Колесник, следовательно смог объективно собранными фактическими данными опровергнуть все надуманные ею доводы о непричастности к убийству.

Будучи изболщена, Колесник вынуждена была дать правдивые показания и рассказала, что ночью поссорилась с Коньковой, которая начала выговаривать ей за позднее возвращение в каюту. Они стали оскорблять друг друга, а затем Колесник схватила со стола утюг и бросила его в голову Коньковой, проломила ей висок, и Конькова скончалась. С целью сокрытия преступления Колесник выбросила ее труп через иллюминатор в море, при этом ссадила себе колено о край стола. Ей было известно, что тело человека свободно проходит в иллюминатор, так как ранее

она сама пролезала на стоянке из каюты через иллюминатор. Туда же она выбросила две окровавленные подушки, две простыни и чехол от матраца с кровати Коньковой, а также утюг и свой испачканный кровью халат с красными цветами по всему полю. Следы крови в каюте она постаралась тщательно смыть до утра.

Показания Колесник были записаны на магнитофон.

С целью проверки этих показаний произвели следственный эксперимент с выходом Колесник на место происшествия. Результат эксперимента фиксировался на видеоленту и дублировался фотосъемкой.

Поскольку труп Коньковой не был обнаружен, особо тщательно проверили полученные при допросе Колесник данные.

По делу назначили судебно-медицинскую экспертизу. Экспертам предоставили, в частности, протоколы допроса Колесник, фотографии, зафиксировавшие реконструкцию места происшествия. Проведенным экспертным исследованием установлено, что смерть Коньковой наступила от черепно-мозговой травмы, причиненной тупым предметом, каковым мог являться и утюг.

Допросами свидетелей — членов экипажа теплохода «Михаил Кривошлыков» установлено, что в каюте Колесник и Коньковой ранее имелся утюг, что ссадины на колени Колесник появились лишь 22 февраля 1983 г., что Колесник действительно неоднократно пролезала на стоянке в иллюминатор, что у нее имелся халат с красными цветами, приобретенный в г. Белгород-Днестровский, что в каюте отсутствуют две подушки, две простыни и чехол от матраца Коньковой.

Матрос, на первом допросе показавший, что Колесник провела ночь с 21 на 22 февраля у него в каюте, при повторном допросе пояснил, что дал ложные показания по просьбе Колесник.

Применение научно-технических средств и научных методов ведения следствия позволило в сжатые сроки раскрыть убийство даже при условии необнаружения трупа и собрать достаточные доказательства для предания убийцы суду.

В Волго-Донское речное пароходство в порядке ст. 140 УПК РСФСР внесено представление об условиях, способствовавших преступлению.

Приговором народного суда Колесник признана виновной в совершении ею преступления и осуждена к девяти годам лишения свободы по ст. 103 УК РСФСР.

## КАК БЫЛО РАСКРЫТО УБИЙСТВО В ПОЕЗДЕ

*Прокурор следственного отдела  
Западно-Казахстанской  
транспортной прокуратуры,  
младший советник юстиции  
Г. Е. БЫКОВ*

17 июля 1980 г. на 1400-м км перегона разъезд Пепел — ст. Казахстан Уральского отделения Западно-Казахстанской железной дороги обнаружен труп гр-на Ахметова А., 1962 года рождения, в связи с чем Уральской транспортной прокуратурой возбуждено уголовное дело.

Имеющиеся телесные повреждения на трупе — закрытая черепно-мозговая травма, множественные ушибы и ссадины, не характерные для воздействия частями движущегося подвижного состава, нахождение трупа посередине рельсовой колесной при отсутствии отчленения частей тела, указывали на то, что потерпевший мог быть сброшен или выпал на ходу поезда из тамбура хвостового вагона поезда. Эта версия подтвердилась — следствием установлено, что Ахметов А. действительно ехал в последнем 16-м вагоне пассажирского поезда № 34 сообщением Москва — Андижан и при неустановленных обстоятельствах оказался на полотне железной дороги мертвым. Следователь Уральской транспортной прокуратуры, у которого дело находилось в производстве на протяжении более чем полутора лет, неоднократно приостанавливал его, а затем прекратил за отсутствием состава преступления. Постановление о прекращении дела было отменено в связи с неполнотой расследования, и в ноябре 1981 года дополнительное расследование поручили автору данной статьи.

Изучение дела показало, что осмотр места происшествия произведен некачественно, одежда потерпевшего оказалась утраченной, своевременных мер к установлению возможных свидетелей из числа пассажиров вагона № 16 не было принято.

Беседы со следователем, производившим расследование, работниками милиции, принимавшими участие в оперативно-розыскных мероприятиях по выявлению обстоятельств смерти Ахметова А., выезд на место происшествия дал материал для разработки плана следственных и оперативных мероприятий.

В числе других была выдвинута версия о совершении убийства Ахметова А. проводником вагона № 15 Васильевым С. Основанием для нее послужило следующее. Свидетель Хамзеева Г. С. показала, что 17 июля 1980 г. она ехала поездом № 34 до ст. Чингирлау и видела, как по вагону прошли ревизоры-контролеры и между ними — Ахметов. Они шли по ходу движения поезда, следом за ними шел парень русской национальности в рубашке защитного цвета. Хамзеева подумала, что Ахметов и парень или подрались, или едут без билетов. Через некоторое время Ахметов прошел обратно, за ним проследовал и парень.

Следствие уже располагало данными о том, что проводник вагона № 15 Васильев С. в тот вечер был одет в водонепроницаемую форму защитного цвета. На допросе он показал, что после ст. Уральск к ним в поезд сели ревизоры, через некоторое время они зашли к нему в вагон, разбудили, показали пассажира — казаха и сообщили, что тот едет без билета. Узнав, что пассажир сидит не в 15 вагоне, ревизоры не стали составлять акт на безбилетный проезд и даже разрешили пассажиру остаться в поезде.

В пути следования этот пассажир находился в нерабочем тамбуре вагона № 15. По словам Васильева, он не видел, когда и куда ушел пассажир из вагона, так как двери тамбура были закрыты и, кроме того, он сам неоднократно ложился спать после остановок поезда и не знает, что происходило в вагоне.

Версия об убийстве с целью ограбления исключалась, потому что деньги и вещи, с которыми Ахметов выехал из Уральска, в момент осмотра места происшествия найдены при потерпевшем.

Для установления возможных очевидцев преступления были допрошены ревизоры-контролеры Ермолычев И. и Гусев Г., а также некоторые другие лица, следовавшие поездом № 34. Работники уголовного розыска УВДТ исполняли поручения по установлению безбилетных пассажиров, ехавших этим поездом, проводили опросы работников ст. Пепел и лиц, проживающих в районе места происшествия.

Ревизор-контролер Гусев рассказал, что во время проверки в одном из вагонов поезда сообщением Москва — Андижан среди безбилетных пассажиров был парень казахской национальности — абитуриент, якобы поступавший на учебу в один из институтов Уральска. У парня не было денег ни на билет, ни на штраф. Гусев пожалел его и разрешил ехать дальше.

По показаниям ревизоров-контролеров, других свидетелей, эти события по времени происходили перед остановкой поезда на разъезде Пепел. Ахметову не было необходимости выпрыгивать из вагона на ходу поезда, и вероятность несчастного случая как причины его смерти незначительна.

Допросами работников станций, прилегающих к разъезду Пепел, других, расположенных по направлению к ст. Андижан, установлено, что некоторые пассажиры, выходя на ст. Актюбинск, рассказывали о том, как проводник сбросил с поезда пассажира из-за возникшего между ними конфликта.

Принятыми мерами был установлен сотрудник ОВД на ст. Актюбинск Нуржанов С. Г., к которому во время его дежурства на ст. Актюбинск в ночь на 18 июля 1980 г. по прибытии поезда № 34 Москва — Андижан обратился мужчина лет 50—55. Он заявил, что ехал в хвостовом вагоне поезда и после ст. Уральск видел, как проводник его вагона № 15 выталкивал в нерабочий тамбур одного безбилетного пассажира, парня казаха. Через некоторое время проводник прошел в вагон, а парень из тамбура больше не вернулся. Вместе с заявителем Нуржанов подошел к хвостовому вагону поезда, вызвал проводника и спросил у него, куда делся парень, которого он затащил в тамбур. Проводник ответил, что парень вышел на станции. Тогда гражданин, заявивший о происшествии, указал на обувь проводника, которая была в крови, и спросил, откуда кровь. Проводник объяснил это тем, что, когда он высаживал безбилетного пассажира, тот ему разбил нос, кровью из носа и выпачкана обувь. Выслушав Васильева, Нуржанов ограничился тем, что записал его анкетные данные в свой блокнот.

Свидетели — супруги Сулейменовы, ехавшие в вагоне № 15 поезда № 34, сообщили, что вскоре после того, как поезд проследовал ст. Алгабас, проводник их вагона избил парня казаха. Парень ушел из вагона, а затем, минут через пять, вернулся, взял какой-то сверток и снова ушел.

Сулейменов Г. опознал в Васильеве С. проводника вагона, в котором он ехал 17 июля 1980 г., а также изображенного на фотоснимке Ахметова А. как того пассажира, которого подверг избиению в вагоне № 15 проводник Васильев С.

До допроса Васильева проводилась работа по изучению его личности.

Васильев характеризовался отрицательно. По натуре он

был резкий и неуравновешенный; служебные обязанности не всегда выполнял добросовестно, участия в общественной жизни не принимал, допускал провоз безбилетных пассажиров, во время поездок употреблял спиртные напитки. Прокуратурой Левобережного района г. Воронежа было прекращено уголовное дело в отношении Васильева, обвинявшегося в изнасиловании с угрозой потерпевшей убийством. Однако в процессе предварительного следствия она изменила показания, заявив, что оговорила Васильева. Впоследствии Васильев зарегистрировал с ней брак, но вскоре развелся.

Был разработан план проведения допроса Васильева с учетом анализа всех показаний, даваемых им ранее, а также других добытых по делу доказательств. Под тяжестью собранных улик Васильев признал, что 16 июля 1980 г. после того, как поезд проехал ст. Уральск, в его служебное купе зашли проводник соседнего вагона Марков Л. Ф. и три ревизора-контролера, они привели с собой безбилетного пассажира. Контролеры не стали брать с него штраф и разрешили ехать дальше. Контролеры ушли, и через некоторое время этот пассажир стал ходить по вагону, в том числе и мимо служебного купе. Это мешало Васильеву, так как он устал и хотел отдохнуть. Васильев спросил пассажира, почему тот ходит по вагону, тот ничего не ответил, отошел от Васильева и остановился около окна. На вопрос, почему он стоит здесь, парень опять ничего не ответил и вышел в нерабочий тамбур. Васильев пошел за ним и потребовал выйти из тамбура. Поскольку парень не реагировал на его требования, Васильев пытался вывести его из тамбура, но парень ударил Васильева в лицо, разбив ему нос. Тогда Васильев в свою очередь нанес парню серию ударов в область лица и живота, от которых тот присел на корточки, опустив голову. Затем Васильев поднял парня за голову и вновь потребовал, чтобы тот ушел из тамбура. Парень несколько раз проговорил: «Сейчас, сейчас, сейчас». После этого Васильев отправился в свое служебное купе, оставив парня сидящим на корточках. Куда в дальнейшем делся этот парень, ему неизвестно. Был осуществлен выход на место происшествия с целью уточнения показаний Васильева, при этом применялась звукозапись и судебно-оперативная фотография.

Очевидцы, несмотря на то что прошло длительное время, опознали Васильева и по фотографии Ахметова.

Труп Ахметова эксгумировали, провели повторную судебно-медицинскую экспертизу, по заключению которой

причиной смерти явилась тяжелая черепно-мозговая травма с линейным переломом костей свода черепа. Установлено, что после травмы потерпевший не мог самостоятельно передвигаться и через короткий промежуток времени умер. Результаты судебно-медицинской экспертизы свидетельствовали о том, что телесные повреждения нанесены Ахметову до того, как он был сброшен с поезда.

Собранными по делу доказательствами неопровержимо была доказана вина Васильева в том, что он, следуя в качестве проводника в поезде № 34 сообщением Москва — Андижан, совершил умышленное убийство из хулиганских побуждений гр-на Ахметова А. С. Под предлогом, что Ахметов едет без билета, он стал приставать к нему, требовать проездной билет, выгонять из вагона, а затем подверг избиению и вытолкнул Ахметова в соседний 16-й вагон. В этом вагоне Васильев схватил Ахметова за борт пиджака, пытаясь нанести ему удары, на требования пассажиров, а также проводника вагона № 16 Маркова о прекращении хулиганских действий не реагировал. Тогда Марков вытолкнул их в тамбур своего вагона и закрыл за ними дверь. Затем Васильев, а спустя 15—20 мин. Ахметов А. С. вернулись в вагон № 15. Ахметов сел на прежнее место. К нему вновь подошел Васильев и из хулиганских побуждений вытолкнул Ахметова в тамбур своего вагона, избил его, нанеся удары в область живота, в лицо, по голове, после чего выбросил его на ходу поезда через торцевую дверь вагона.

В ходе следствия установлено, что Васильев после совершения этого деяния совершил еще одно преступление. 24 октября 1980 г. посадил в вагон трех безбилетных пассажиров, ехавших продавать девять мешков чеснока на ст. Чапаевск, с тем, чтобы они заплатили ему 84 руб. Однако на перегоне Ключики — Чапаевск безбилетных пассажиров обнаружили ревизоры-контролеры.

Совершение данного преступления также было вменено в вину Васильеву.

Расследование дела производилось во взаимодействии с оперативными работниками ЛОВД на ст. Уральск Западно-Казахстанского УВДТ. Широко использовалась помощь общественности, применялась звукозапись и судебно-оперативная фотография при допросах свидетелей, обвиняемого, при выходе на место происшествия, проведении очных ставок.

Приговором Уральского областного суда Васильев за

совершенные им преступления осужден к 13 годам лишения свободы с отбытием наказания в ИТК усиленного режима.

Хотя с момента преступления прошло длительное время, преступник был установлен и предстал перед судом. Расследование данного дела свидетельствует о том, что для раскрытия преступлений, совершаемых на транспорте, решающее значение имеет своевременное и правильное реагирование на поступившие сообщения о преступлениях, проведение расследования по «горячим следам».

#### РАССЛЕДОВАНИЕ УБИЙСТВА НА ТАНКЕРЕ «ВОЛГОНЕФТЬ-123»

*Прокурор следственного отдела  
Приволжской транспортной  
прокуратуры,  
юрист 1-го класса  
Г. Я. ЯКОВЛЕВА*

Уголовное дело об убийстве курсанта Астраханского речного училища Оноприенко В. В. на танкере «Волгонефть-123» более двух лет оставалось нераскрытым<sup>1</sup>.

Дело было возбуждено 5 января 1981 г. по факту обнаружения трупа неизвестного мужчины с ножом в груди на острове Чечень Дагестанской АССР.

Опознанием трупа установлено, что убитым был Оноприенко В. В., который пропал с танкера «Волгонефть-123» во время следования из порта г. Махачкала в Каспийском море в ночь с 11 на 12 ноября 1980 г.

На трупе в средней части лобной области головы имелась ушибленная рана 2×2 см и две колото-резаные раны, проникающие в брюшную и плевральные полости с повреждением тонкого кишечника и печени.

Круг подозреваемых ограничивался 18 членами команды танкера, двое из которых были женщины.

<sup>1</sup> *Примечание редколлегии.* Тот факт, что убийство столь длительный период времени оставалось нераскрытым, был обусловлен следующим: возможные версии не обрабатывались; предварительное следствие пять раз необоснованно приостанавливалось; дело неоднократно передавалось от одного следователя другому (в общей сложности расследование поочередно производили семь следователей); необоснованно возбуждалось ходатайство о передаче дела по подследственности.

26 мая 1983 г. дело принял к производству старший следователь Приволжской транспортной прокуратуры, который начал расследование с тщательного изучения дела. На каждого члена команды была заведена отдельная папка, в которую собирались выписанные следователем из материалов уголовного дела наиболее существенные показания свидетелей, противоречия в них, данные о взаимоотношениях свидетелей с Оноприенко и другими членами команды, о временипровождении каждого члена команды с утра 11 ноября 1980 г. до обнаружения исчезновения Оноприенко.

Следователем был разработан подробный план проведения следственных и оперативно-розыскных мероприятий. Оперативным работникам было поручено изучение личности и образа жизни каждого из членов экипажа, в том числе после преступления.

В результате этой работы можно было сделать определенные выводы о личности каждого из членов команды, выдвинуть версии о причастности к убийству Оноприенко отдельных лиц.

Следователи, ранее расследовавшие дело, из числа подозреваемых исключали женщин, в том числе повара Порутчикову Т. Н., которая прибыла на танкер 7 ноября 1980 г. и была новым человеком в команде. Вместе с тем анализ свидетельских показаний позволил выдвинуть версию о причастности Порутчиковой Т. Н. к убийству.

Основанием к этому явилось следующее. Показания самой Порутчиковой были непоследовательны. Вызывало подозрение ее стремление оговорить штурмана морской проводки Кукву В. В., который якобы ревновал ее к Оноприенко, а незадолго до случившегося она видела в его каюте нож, которым был убит Оноприенко. Порутчикова пыталась убедить следствие в том, что она была дружна с погибшим, любима им. Она высказала мысль, что Оноприенко упал в море, когда пытался залезть по причальному брусу через иллюминатор в ее каюту.

На допросах Порутчикова показывала, что примерно в 3 час. ночи Оноприенко стучал к ней в дверь и звал ее, а через некоторое время она услышала его крик. Однако следственным экспериментом установлено, что это невозможно при включенных двигателях танкера. Имелись и другие существенные противоречия в ее показаниях.

С целью устранения ранее допущенных пробелов следствия были назначены повторная судебно-медицинская, а также судебно-биологическая и трасологическая эксперти-

зы, наложен арест на почтово-телеграфную корреспонденцию подозреваемых, в том числе Порутчиковой, вновь допрошены свидетели, проведены следственные эксперименты.

При осмотре танкера 12 ноября 1980 г. установлено, что иллюминатор в каюте Оноприенко открыт, на запыленной поверхности его крышки имеются следы рук, а на борту танкера под иллюминатором две параллельные черные линии. С целью определения механизма образования следов и ряда других обстоятельств был проведен следственный эксперимент и установлено, что такие следы образуются, когда человек вылезает из каюты через иллюминатор. В ходе следственного эксперимента производилось фотографирование.

Следственным экспериментом также установлено, что куртка, в которую был одет Оноприенко, должна была распахнуться в момент нахождения его в иллюминаторе и обнажить грудь и живот потерпевшего. Это объясняло отсутствие повреждений от удара ножом на одежде Оноприенко.

Судебно-медицинская и физико-техническая экспертизы установили отсутствие следов борьбы и самообороны на теле и одежде трупа. Это свидетельствовало о том, что Оноприенко В. В. при нанесении ему ударов находился в положении, не позволяющем оказать сопротивление или защищаться, и подтверждало вывод, что телесные повреждения могли быть нанесены во время нахождения Оноприенко в иллюминаторе.

Обращало на себя внимание, что повреждены только мягкие ткани живота и эти повреждения могли быть причинены потерпевшему без приложения особой силы. Данное обстоятельство указывало на возможность нанесения их и женщиной.

Следователь тщательно изучил личность Порутчиковой. По месту работы и месту жительства она характеризовалась отрицательно — злоупотребляла спиртными напитками, в нетрезвом состоянии была агрессивна и жестока, устраивала драки с мужем, избивала его.

Следователь установил, что 11 ноября 1980 г. с 20 до 22 час. в каюте Порутчиковой Т. В. находились Оноприенко и двое других членов экипажа танкера, пили спиртное. Оноприенко дольше других оставался у Порутчиковой. После посещения ее каюты Оноприенко был расстроен. Обычно не употреблявший спиртных напитков и некурящий, он предлагал друзьям выпить, примерно до 2 час. ночи курил в курительной комнате. После этого вре-

мени его никто не видел. Порутчикова же показывала, что Оноприенко стучался к ней в каюту, но она не открыла. Порутчикова высказывала предположение, что он мог попытаться проникнуть к ней через иллюминатор. Это подтверждалось следами на месте происшествия.

Однако следователю еще не были ясны мотивы, обстоятельства преступления, и он снова, в который раз изучал материалы дела.

На допросах в январе 1981 года Порутчикова пояснила, что Оноприенко по физиологическим причинам не смог вступить с ней в половую связь. Она высказала ему «вшутку», что он болен венерической болезнью.

Свидетелю Клишину В. М. Порутчикова сообщила после исчезновения Оноприенко, что последний не смог совершить половой акт, она высказала ему, что он неполноценный.

О том, что по этой причине она выгнала Оноприенко из своей каюты, Порутчикова рассказывала и знакомой Савиновой Е. В.

Заключением судебно-психиатрической экспертизы установлено, что Порутчикова вменяема, личность психопатическая, возбудимого типа. Это выражается во вспыльчивости, конфликтности и раздражительности.

Проанализировав все косвенные доказательства, следователь пришел к выводу о том, что в ночь с 11 на 12 ноября 1980 г. Порутчикова и Оноприенко распивали в каюте Порутчиковой спиртные напитки. Из-за того, что Оноприенко не смог совершить с ней половой акт, Порутчикова оскорбила Оноприенко и выгнала его из каюты. Примерно в 3 час. ночи Оноприенко вновь постучался к Порутчиковой, но она, испытывая неприязненное отношение к нему из-за происшедшей ссоры, не открыла дверь. Когда же Оноприенко пытался проникнуть в каюту Порутчиковой через иллюминатор, она нанесла ему удар крышкой иллюминатора по голове, а затем два удара ножом в область живота, в результате чего Оноприенко упал за борт и утонул.

Сознавая, что она будет изобличена в совершении преступления, и желая смягчить свою участь, 22 июня 1983 г. Порутчикова сама явилась в органы милиции и сообщила, что совершила убийство Оноприенко, когда тот пытался пролезть через иллюминатор к ней в каюту.

Свои показания Порутчикова подтвердила на месте происшествия, показав, в каком положении находился Оноприенко,

когда она наносила ему удары ножом, и как именно было совершено убийство.

Показания Порутчиковой полностью совпали с заключением судебно-медицинской экспертизы, с результатами следственного эксперимента.

В дальнейшем Порутчикова отказалась от всех своих показаний, заявив, что Оноприенко не пытался проникнуть к ней, обстоятельства убийства ей неизвестны. Однако эти заявления были опровергнуты, вина Порутчиковой была полностью доказана. Суд осудил Порутчикову по ст. 103 УК РСФСР к десяти годам лишения свободы.

#### IV. РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

##### КОГДА ЗЛОУМЫШЛЕННИКИ — ПОДРОСТКИ

*Помощник Закавказского  
транспортного прокурора,  
юрист 3-го класса  
В. И. ХИОНИДИ<sup>1</sup>*

В дежурную часть отдела внутренних дел на транспорте ст. Сухуми в 5 час. утра 28 июня 1980 г. поступило сообщение о наложении железобетонной шпалы на рельсы на 2134-м км перегона Тамыш — Адзюбжа перед проходящим товарно-багажным поездом № 944, которое могло повлечь за собой его крушение. В связи с сообщением на место происшествия срочно выехала оперативная группа в составе работников Сухумской транспортной прокуратуры, ОВДТ ст. Сухуми, специалистов отделения дороги.

Место происшествия — железнодорожное полотно перегона, 2134 км от пикета № 3 до пикета № 6, находилось между селом Новые Кидги Очамчирского района и Киндгской чайной фабрикой. Осмотр места происшествия производился с привлечением специалиста-ревизора по безопасности движения Сухумского участка железной дороги. В процессе осмотра были обнаружены: на рельсах — следы выбоин, происшедшие, по мнению специалиста, от наложения на них камней; на обочине и внутри колеи — множество разбитых камней со свежими следами дробления; деформированные части металлической плиты размерами 2,5 м × 15 см и 2,5 м × 22 см; железобетонная шпала размером 2,5 м × 30 см, весом 250 кг. Эта шпала типа С-56-1 имела повреждения: выкол с обнаженной арматурой, а в пазах выступающих шипов шпалы имелись следы волочения по рельсам в виде черных полос. Со стороны движения поезда на шпале были видны следы ударов колес элект-

<sup>1</sup> В настоящее время тов. Хиониди В. И. работает прокурором отдела по надзору за рассмотрением уголовных дел в судах прокуратуры Грузинской ССР.

ровоза в виде выколотых кусочков бетона. На рельсах на протяжении 200 м наблюдались следы волочения железнодорожной шпалы, осколки разбитых гаек, болтов. Кроме того, была обнаружена часть приемной катушки от электровоза типа ВЛ-8.

У пикета № 4 находилась переходная тропа шириной три метра. По обе стороны насыпи сооружена лестница из семи железнодорожных шпал с одной стороны, пяти — с другой, идентичных наложенной на рельсы железобетонной шпале. В 12 м от этого перехода находился мостик через канаву, сооруженный из металлических плит, идентичных деформированным металлическим конструкциям, но цельных, размером 2,5 м × 37 см. На мостике имелись три такие плиты, не хватало четвертой, обнаруженной на месте происшествия в деформированном виде (на месте недостающей четвертой плиты были видны свежие следы рыхления длиной 37 см).

На месте происшествия были осмотрены, описаны и сфотографированы все предметы наложения, составлена подробная схема. В Сухумском локомотивном депо в тот же день осмотрели электровозы ВЛ-22 № 1606 и ВЛ-8 № 1493. У последнего обнаружили приемную катушку со следами поломки. При примерке части приемной катушки, обнаруженной на месте происшествия, к разбитой приемной катушке на электровозе ВЛ-8 № 1493 они составили одно целое. Были допрошены машинисты этих электровозов Микадзе Г. Г., Джулухадзе В. Ф. и другие, расшифрована скоростемерная лента электровоза ВЛ-8 № 1493 и проведены другие неотложные следственные действия.

Поскольку повреждение путей сообщения — умышленное преступление, возник вопрос, не является ли это актом вредительства или диверсии.

Выдвигались и другие версии: в целях мести начальству наложение на рельсы посторонних предметов могли сделать бывшие работники этого участка железной дороги, уволенные с работы за нарушения трудовой дисциплины; такую же цель могли преследовать жители близлежащих сел из-за наездов подвижного состава на их личный скот; преступление могли совершить лица с психическими отклонениями, а также несовершеннолетние из хулиганских побуждений.

Последняя версия представлялась следствию наиболее вероятной, поскольку последовательность действий злоумышленников — неоднократное наложение на рельсы все более тяжелых предметов, указывало на «интерес», кото-

рый при этом они испытывали к последствиям своих действий.

Между тем все выдвинутые версии подлежали тщательной проверке.

Большую, плодотворную помощь следственной группе оказала общественность, мобилизованная для получения информации обо всем, что могло пролить свет на это происшествие. К данной работе были привлечены также партийный и комсомольский активы Очамчирского района.

В результате мы получили информацию о том, что в ночную смену с 27 на 28 июня для оказания шефской помощи Киндгской чайной фабрике привлекались колхозники села Кутол, и список тех, кто там работал. Первые же допросы показали, что не все колхозники в эту ночь занимались работой по оказанию шефской помощи чайной фабрике. Так, Сабуа А. и Какубава З. на работе не были, по их объяснению, они переночевали в пекарне; два несовершеннолетних — Джалагония Р. и Каваз-Оглы Н., как подростки, не были допущены директором чайной фабрики к работе в ночное время. Требовалось выяснить, где названные лица провели ночь с 27 на 28 июня.

Тщательная проверка показаний Сабуа А. и Какубава З. исключила их из числа подозреваемых. Свидетель Джиджолгия показал, что он привозил Каваз-Оглы и Джалагония на Киндгскую чайную фабрику. Однако никто не видел, когда они вышли с территории фабрики и вернулись домой. В процессе выяснения местонахождения этих подростков в ночь с 27 на 28 июня было установлено, что в разговоре со своими сверстниками Джалагония и Каваз-Оглы хвастались, что они чуть не перевернули поезд. Джалагония и Каваз-Оглы срочно вызвали на допрос. (Допрос несовершеннолетних производился с участием педагогов.) В ходе допросов, проводившихся одновременно в отдельных комнатах, они признались в совершенном ими преступлении, причем их показания сходились в мельчайших деталях.

Каваз-Оглы и Джалагония указали одно и то же место на железнодорожных рельсах, показали, как на них последовательно ими были наложены посторонние предметы: сначала камни, затем металлическая плита и, наконец, железобетонная шпала, а также места, откуда они взяли эти предметы. Все их показания на месте происшествия были соответствующим образом оформлены. Но вызвало сомнение, могли ли подростки поднять и положить на рельсы железобетонную шпалу весом 250 кг?

В целях проверки их показаний был проведен следственный эксперимент. Каваз-Оглы и Джалагония объяснили и показали, как им удалось это сделать: они подняли конец шпалы, положили на одну нитку рельсов, приподняли другой конец шпалы, и вся шпала весом 250 кг легко легла на оба рельса. Этот момент был сфотографирован и составлен протокол следственного эксперимента с соблюдением требований уголовно-процессуального законодательства.

10 июля 1980 г. Каваз-Оглы и Джалагонии было предъявлено обвинение по ст. 87 УК Грузинской ССР (ст. 86 УК РСФСР), после чего они были немедленно допрошены. Каваз-Оглы и Джалагония полностью признали себя виновными и показали следующее. Будучи недопущенными директором чайной фабрики к работе, они некоторое время отдыхали на чердаке фабрики. Проснувшись в полночь, Каваз-Оглы и Джалагония вышли незамеченными с территории фабрики и отправились на железнодорожное полотно дороги, проходящей поблизости. Проявляя озорство, примерно в 1 час. 30 мин. перед проходящим поездом они положили на рельсы множество камней. Когда поезд проехал благополучно, на рельсы они решили положить другие предметы. Примерно в 2 час. 20 мин. подростки взяли одну из металлических плит размером 2,5 м × 37 см, составляющих мостик через канаву, понесли ее к пикету № 5, где положили на рельсы перед проходящим товарным поездом № 3443. В результате этих действий электровоз ВЛ-22 № 1606 указанного поезда, наехав на плиту и разрезав ее пополам, получил технические повреждения: была отломана поддерживающая скоба песочной трубы четвертой колесной пары с правой стороны, нанесены царапины на песочных трубах первой колесной пары с обеих сторон и четвертой колесной пары с правой стороны. Не удовлетворившись этим, спустя 10 мин. Каваз-Оглы и Джалагония у пикета № 4 подняли одну из 13 железобетонных шпал весом 250 кг, составляющих ступеньки лестницы, одним ее концом положили на рельсу и, приподняв и подтолкнув другой конец шпалы, наложили ее на рельсы перед проходящим почтово-багажным поездом № 944 Ереван — Москва. Дождаясь результата наезда поезда на шпалу, подростки отбежали в сторону. Только в результате вовремя принятых машинистом мер экстренного торможения, заметившего на рельсах посторонний предмет, было предотвращено крушение поезда. Электровоз ВЛ-8 № 1493, ударившись о наложенную на рельсы шпалу, протаскил ее на

расстояние более 400 м и остановился. В результате наезда электровоз получил технические повреждения: были поломаны приемные катушки локомотивной сигнализации, песочные трубы первой колесной пары с обеих сторон, согнут козырек путеочистителя.

По данному делу были собраны достаточные доказательства, подтверждающие виновность Каваз-Оглы и Джалагония в совершении умышленного преступления. Однако следствие, учитывая некоторые свойства личности и поведения несовершеннолетних, решило экспертным путем проверить психическую полноценность обвиняемых. Была проведена стационарная психиатрическая экспертиза, которая признала, что Каваз-Оглы и Джалагония, хотя и представляют личности интеллектуально ограниченные и педагогически отсталые, признаков психического расстройства не имеют, психическим заболеванием не страдают и во время совершения преступления могли отдавать отчет своим действиям и руководить ими.

Каваз-Оглы и Джалагония были преданы Верховному Суду Абхазской АССР, который признал их виновными в совершении преступления, предусмотренного ст. 87 УК Грузинской ССР, и приговорил их к четырем годам лишения свободы с отбыванием наказаний в воспитательно-трудовой колонии.

## У. КРАТКОЕ СООБЩЕНИЕ

### РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

*Старший помощник Закавказского  
транспортного прокурора,  
юрист 1-го класса*

**И. И. НИКУРАДЗЕ**

Машинист локомотивного депо Сухуми Дзадзамия и его помощник Тевзадзе, управляя электровозом ВЛ-22-249, приняли состав пассажирского поезда № 51 Москва — Сухуми на ст. Адлер и в 4 час. утра 25 июля 1980 г. отправились со ст. Адлер с опозданием на 13 мин., в пути следования нагоняя упущенное время. В 6 час. 14 мин. поезд прибыл на ст. Арсаул при графиковой остановке 5 мин.

В 6 час. 20 мин. Дзадзамия и Тевзадзе грубо нарушили пп. 17.27 и 16.38 Правил технической эксплуатации железных дорог СССР и § 2 гл. 4 Инструкции о порядке пользования устройствами автоматической сигнализации с автостопом, с устройством бдительности машиниста СШ-ЦТ-350, в результате чего поезд при запрещающем показании входного светофора с третьего некодированного пути взрезал стрелку № 2 и выехал на занятый пассажирским поездом № 386 Сухуми — Москва одноколейный перегон.

На перегоне Арсаул — Новый Афон поезд № 51 набрал скорость 52 км/час, но, увидев погашенные огни проходных светофоров, Дзадзамия и Тевзадзе сбавили скорость до 22 км/час. Машинист встречного поезда Орлатенко и его помощник Маисая, увидев приближающийся из тоннеля поезд, применили экстренное торможение, а путевого обходчик дистанции пути Александян побежал навстречу поезду № 51, подавая сигналы остановки.

Увидев сигналы Александяна и услышав тревожные гудки, подаваемые бригадой поезда № 386, Дзадзамия также применил экстренное торможение. Таким образом, в 6 час. 25 мин. поезда были остановлены на расстоянии 200 м друг от друга.

Для расследования этого дела была создана следственная группа, возглавляемая Сухумским транспортным прокурором.

В тот же день провели первоначальные следственные действия: изъяли скоростемерную ленту электровоза ВЛ-22-249, провели ее расшифровку, допросили и освидетельствовали машиниста Дзадзамия и его помощника Тевзадзе, с участием специалистов составили акт о комиссионном осмотре места проезда запрещающего выходного сигнала, акт осмотра соответствующей аппаратуры как в самом электровозе ВЛ-22-249, так и на ст. Арсаул, тщательно осмотрели стрелку № 2, у которой имелись повреждения.

Своевременное проведение таких следственных действий имело важное значение, так как позволило установить, что вся поездная и станционная аппаратура работала нормально, что косвенно доказывало вину машиниста Дзадзамия и его помощника Тевзадзе в случившемся.

В качестве свидетелей допросили диспетчера, начальника ст. Арсаул, электромеханика СЦБ и связи этой станции, начальника дистанции сигнализации и связи Сухумского участка, проводников и бригадиров поездов № 51 и № 386, работников Сухумского локомотивного депо и других лиц. Вина Дзадзамия и Тевзадзе была полностью доказана материалами дела, показаниями свидетелей, материалами служебного расследования.

Последствием нарушения правила, запрещающего проезд закрытого светофора, в данном случае была реальная ситуация встречного сближения двух поездов в районе тоннеля, грозившая опасным крушением. Только благодаря энергичным действиям машиниста встречного поезда и путевого обходчика, подававшего сигналы остановки, удалось предотвратить столкновение.

Дзадзамия и Тевзадзе были признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 86 УК Грузинской ССР<sup>1</sup>, и осуждены народным судом.

В процессе следствия установлены многочисленные факты нарушений режима труда и отдыха среди составительских и локомотивных бригад Сухумского локомотивного депо, что послужило основанием для проведения общенадзорной проверки.

<sup>1</sup> Статья 86 УК Грузинской ССР соответствует ст. 85 УК РСФСР.

## VI. ПРОФИЛАКТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ПРИНЯТИЕМ МЕР И УСТРАНЕНИЕМ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОВЕРШЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

*Старший прокурор отдела Главного  
следственного управления  
Прокуратуры Союза ССР,  
старший советник юстиции  
И. Я. КЛИВЕР*

В. И. Ленин считал необходимым при разбирательстве дела «...до корня вскрыть и публично осветить все общественно-политические нити преступления и его значение, чтобы вынести... уроки общественной морали и практической политики». Именно в таких уроках и состоит суть предупредительной работы, проводимой в связи с расследованием по конкретному уголовному делу.

В Законе о прокуратуре СССР, постановлениях ЦК КПСС, приказах и указаниях Генерального прокурора СССР неоднократно подчеркивалось, что усилия органов прокуратуры должны быть подчинены главной задаче — предупреждению преступлений, в особенности представляющих большую общественную опасность и все еще значительно распространенных, — хищений государственного и общественного имущества, взяточничества, умышленных убийств и других тяжких преступлений против личности, хулиганства, преступлений несовершеннолетних.

Обязанность выявления по уголовным делам причин и условий, способствовавших совершению преступления, в соответствии с действующим уголовно-процессуальным законодательством возлагается на органы дознания, следователя, прокурора и суд.

Определяя предмет доказывания, закон, ст. 68 УПК РСФСР<sup>2</sup>, включает в него обстоятельства, способствовавшие совершению преступления. Поэтому преступление не может считаться расследованным всесторонне, полно и объективно, если они не выяснены. В таких

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 407—408.

<sup>2</sup> При ссылках на УПК РСФСР здесь и далее имеются в виду соответствующие статьи УПК других союзных республик.

случаях есть все основания для возвращения дела на дополнительное расследование.

Статья 28 Закона о прокуратуре СССР в качестве одной из задач прокурора при осуществлении надзора за исполнением законов органами дознания и предварительного следствия указывает на необходимость по каждому уголовному делу обеспечить выявление причин и условий, способствовавших совершению преступления, и принятию мер по их устранению.

В широком смысле вся деятельность прокурора по обеспечению законности в уголовном судопроизводстве направлена на предупреждение преступлений и иных правонарушений. Однако надзор за принятием профилактических мер в рамках конкретного уголовного дела имеет особое значение, так как позволяет воздействовать на процессы, которые непосредственно привели к преступлению и не были устранены ко времени расследования.

Важнейшая организационная мера, без которой прокурор не может надлежащим образом осуществлять надзор за исполнением требований закона о предупреждении преступлений, заключается в получении регулярной информации о ходе и результатах расследования дела. Эти сведения прокурор получает из доклада следователя, работника органа дознания или начальника следственного подразделения органов внутренних дел по уголовному делу, при ознакомлении с материалами дела, лично участвуя в производстве следственных действий и из других источников.

В этих же целях прокурор обобщает следственную практику, проверяет работу по представлениям, которую следователь обязан учитывать, а также при анализе других материалов, характеризующих работу следователей и органов дознания.

Полезно, если прокурор будет накапливать в отдельном наряде копии представлений следователя, чтобы облегчить контроль за поступлением ответов и принятием мер к устранению причин преступлений. Это позволит анализировать их вместе с другой информацией о состоянии законности в регионе. Указанная деятельность прокурора не снимает со следователя обязанности самому контролировать принятие реальных мер по его представлениям.

Если следователь в процессе расследования выявит обстоятельства, которые непосредственно не связаны с данным преступлением, но могут привести к другим правонарушениям, он обязан информировать об этом прокурора для принятия соответствующих мер. О наиболее распространенных и серьезных причинах и условиях преступлений районный прокурор сообщает в вышестоящую прокуратуру для принятия мер в масштабах области (края, республики) и информирования других райгорпрокуроров. Работа прокурора по обеспечению эффективности профилактических мер, принимаемых по уголовному делу, строится по следующим основным этапам.

1. С момента поступления заявлений и сообщений о преступлении прокурор обязан обеспечить законность их рассмотрения и принятие органами дознания в соответствии с ч. 2 ст. 118 УПК РСФСР всех мер к предупреждению и пресечению преступления.

В случае волокиты в разрешении заявлений и сообщений о преступлении, сокрытии их от учета, непринятия мер по предупреждению преступлений прокурор принимает меры к восстановлению законности.

2. Получив копию постановления о возбуждении уголовного дела, прокурор при необходимости незамедлительно проверяет, что сделано для пресечения преступления, какие меры приняты для выявления всех причастных к нему лиц, и, если потребуется, дает указание по этим вопросам.

Неправильно откладывать выяснение причин и условий преступления до окончания следствия или дознания. Необходимо сразу же после возбуждения дела одновременно с выяснением других обстоятельств дела провести все возможные следственные действия в этом направлении, истребовать нужные документы. Некоторые прокуроры не обеспечивают выполнение следователями и работниками органов дознания этого требования. Вполне понятно, что принятие профилактических мер по таким делам становится формальным мероприятием, не основанным на материалах глубокого изучения причин и условий преступления.

3. Осуществляя надзор за расследованием, прокурор проверяет, насколько полно выясняются обстоятельства, способствовавшие совершению преступления, соблюдаются ли при этом процессуальные нормы собирания доказательств. Нельзя допустить поверхностного изучения причин и условий совершения конкретного преступления, но вместе с тем не следует и чрезмерно расширять круг устанавливаемых обстоятельств.

Пределы доказывания причин и условий преступлений можно ограничить двумя группами обстоятельств, связанных:

с зарождением и формированием антиобщественных установок личности;

с тем, что непосредственно благоприятствовало преступным намерениям и облегчило наступление преступного результата.

Выявление первой группы обстоятельств позволяет проследить основные дефекты нравственного становления личности, ее правосознания. Хотя в ряде случаев выявление негативных обстоятельств и не дает оснований для принятия профилактических мер в связи с истечением длительного времени, эта работа необходима для индивидуализации уголовной ответственности и наказания.

Вторая группа обстоятельств непосредственно сопутствует преступлению, и профилактическая работа по делу основывается главным образом на них.

Из изложенного видно, что для принятия исчерпывающих предупредительных мер существенным оказывается довольно широкий круг обстоятельств, поэтому деятельность следователя по выявлению причин преступления должна строиться на организационной основе, тщательно планироваться, так же как и расследование события преступления, вины обвиняемого и других важных по делу обстоятельств совершенного преступления.

Прокурор может оказать большую помощь следователю в планировании, используя свои знания особенностей предупредительной работы по различным категориям дел, состояния законности в регионе. При этом следует тщательно проверить, насколько правильно в плане определены направления изучения причин и условий преступления, обеспечат ли они достижение этих целей.

Необходимо продумывать мероприятия по выяснению причин и способствующих преступлению условий, что особенно важно по делам о преступных нарушениях правил техники безопасности, охраны природы, крушениях и авариях на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, взрывах, пожарах и некоторых других, по которым выяснение причин и условий, приведших к преступлениям, представляет сложную задачу, зачастую требующую проведения экспертных исследований, привлечения специалистов, умелой постановки вопросов перед ними.

Прокурор обеспечивает, чтобы в соответствии с приказами и указаниями Генерального прокурора СССР предупредительная работа при расследовании проводилась на основе тесной связи с трудовыми коллективами, общественностью.

Практикой выработаны следующие основные формы привлечения общественности к предупреждению преступлений:

- выступление прокуроров и следователей по конкретным уголовным делам и материалам на собраниях трудящихся, советского, профсоюзного и комсомольского актива;
- внесение представлений в государственные, общественные, хозяйственные и другие учреждения, предприятия и организации;
- поддержание связи с добровольными народными дружинами и товарищескими судами, оказание им помощи в работе;
- использование помощи общественности для раскрытия преступлений и розыска лиц, их совершивших;
- поручение общественным помощникам прокуроров и следователей проверки жалоб граждан, сигналов о нарушениях законности на предприятиях, в учреждениях, колхозах и совхозах, привлечение их к участию в обысках, изъятии документов, сбору сведений о личности и образе жизни обвиняемых, выявлению конкретных условий совершения преступления.

Прокурорский надзор за профилактической работой по делам, расследуемым следователями органов МВД и находящимся в произ-

водстве органов дознания, осуществляется, как это уже отмечалось выше, и непосредственно, путем проверки материалов уголовного дела, а также при проверке деятельности начальников следственных подразделений органов внутренних дел по исполнению требований ст. 127<sup>1</sup> УПК РСФСР.

Начальники следственных отделов (отделений) органов внутренних дел наделены широкими процессуальными правами по контролю за деятельностью подчиненных им следователей, и важно, чтобы прокурор не подменял этих должностных лиц, а обеспечивал соблюдение ими процессуальных норм о предупреждении преступлений. Ознакомление с материалами следствия по конкретному делу и установление нарушений требований закона о принятии профилактических мер не только обязывает прокурора устранить их, но и поставить вопрос о ненадлежащем исполнении обязанностей руководителями следствия в органах МВД.

В целях повышения эффективности предупреждения рецидивной преступности прокурору по уголовным делам о преступлениях лиц, ранее отбывавших наказание, необходимо дополнительно обеспечить выяснение обстоятельств и приобщение к делу документов, относящихся к:

условиям отбывания наказания и воспитательной работе с осужденным;

условно-досрочному или условному освобождению из мест лишения свободы с обязательным привлечением к труду (контролю со стороны спецкомендатуры за лицами, освобожденными из мест лишения свободы, условиями их труда и быта, политико-воспитательной работе и т. п.);

эффективности административного надзора и контроля за ранее судимыми лицами;

трудоустройству лиц, отбывших наказание, воспитательной работе трудового коллектива, общественных организаций;

присоединению неотбытого наказания по предыдущему приговору суда.

В отношении несовершеннолетних, совершивших преступление повторно, прокурору следует добиваться особенно детального выяснения всех вопросов, касающихся обстоятельств привлечения их к уголовной ответственности за предыдущее преступление и отбывания наказания (обоснованность отсрочки исполнения обвинительного приговора, применения мер общественного или воспитательного воздействия, условного осуждения и т. п.). Эти данные помимо использования в профилактической работе будут полезны прокурору для совершенствования практики поддержания государственного обвинения в суде по аналогичным делам.

Профилактическая работа по делам о преступлениях несовершеннолетних имеет свои особенности, и поэтому, осуществляя прокурор-

ский надзор за расследованием о преступлениях несовершеннолетних, прокурор должен следить за тем, чтобы:

были тщательно допрошены лица, ответственные за воспитание несовершеннолетних (родители, учителя, мастера производственного обучения, наставники и др.), выяснено, что способствовало совершению преступлений, кто должен нести ответственность за неблагоприятные условия их жизни и воспитания;

истребованы характеристики с места жительства и работы, материалы комиссий и инспекций по делам несовершеннолетних, о шекской деятельности по месту работы и т. п.;

выяснены обстоятельства, способствовавшие пьянству несовершеннолетнего правонарушителя (на чьи деньги приобреталось спиртное, кто из работников торговли продавал, кто из взрослых лиц вовлекал их в пьянство), виновные привлечены к ответственности.

По групповым и многоэпизодным делам о преступлениях молодежи и подростков прокурору необходимо обеспечить выяснение вопроса о том, почему не была своевременно разобрана преступная группа, почему преступная деятельность не пресечена в самом начале, принимались ли меры по поступившим заявлениям и сообщениям о неправильном поведении лиц, привлекаемых к уголовной ответственности. Надлежащее и быстрое расследование преступлений, предупреждение совершения новых преступлений со стороны лица, привлекаемого к уголовной ответственности, и других лиц во многом зависит от правильного применения мер пресечения в отношении подозреваемых и обвиняемых. Оставление на свободе опасных преступников, лиц, не имеющих определенного места жительства и занятий, способствует продолжению преступной деятельности, вовлечению в нее других лиц, зачастую несовершеннолетних. Известно немало случаев, когда просчеты в этой работе приводили к совершению новых тяжких преступлений. Решение об аресте должно приниматься на основе соблюдения всех конституционных гарантий прав граждан.

4. При изучении материалов дела, поступившего к прокурору с обвинительным заключением, он дает общую оценку процессу и результатам профилактической работы следователя и работника органа дознания и проверяет:

полностью ли выявлены причины и условия, способствовавшие совершению преступления, подтверждены ли они достаточными доказательствами;

своевременно ли приняты меры по пресечению преступления, предотвращению вредных последствий, выявлению всех причастных к нему лиц и их конкретной роли в преступлении, всех эпизодов преступной деятельности;

насколько сам процесс расследования и дознания использовался в воспитательных и предупредительных целях, была ли привлечена общественность;

какие профилактические меры и своевременно ли приняты, являются ли они исчерпывающими (в том числе во все ли организации, предприятия, учреждения, в которые это необходимо, внесены представления);

соответствует ли внесенное представление установленным по уголовному делу обстоятельствам, насколько эффективны предлагаемые меры, нет ли необходимости направить дело на дополнительное расследование;

приобщена ли к делу копия представления в соответствии с указанием Прокуратуры СССР от 18 декабря 1975 г. «Об обязательном приобщении к уголовному делу копии представления»;

отражены ли в справке к обвинительному заключению иные меры, принятые в целях устранения причин и условий преступления.

Какие формы предупредительной работы наиболее эффективны, определяет следователь и работник дознания в каждом конкретном случае. Процессуальной формой является представление, которое имеет целью устранение причин и условий конкретного преступления.

Выступление перед общественностью, по радио, телевидению направлено главным образом на формирование широкого общественного мнения, нетерпимого отношения к любым правонарушениям. Участие прокурора в выступлениях по актуальным делам, имеющим большое общественное значение, повышает действенность предупредительной работы.

Если есть возможность, по одному делу целесообразно сочетание различных форм предупредительной работы.

Особо важное место в профилактической работе, осуществляемой по уголовному делу, занимает внесение представлений о принятии мер к устранению причин преступления. Такое представление должно содержать описание события преступления, за исключением тех сведений, которые нельзя или нецелесообразно разглашать, подробный анализ причин преступления и способствовавших ему условий, перечень мер, которые необходимо осуществить для их устранения.

От качества представления, его полноты и убедительности во многом зависит эффективность всей предупредительной работы. Если вскрытые в ходе расследования обстоятельства, способствовавшие преступлению, не нашли достаточного отражения в представлении, предупредительную работу следователя по такому делу следует оценивать как неудовлетворительную.

Изучение практики показывает, что во многих представлениях глубоко не вскрываются причины и условия, способствовавшие хищениям и нарушениям законов о сохранности социалистической собственности, не указывается, в чем конкретно они заключаются, какие требования закона нарушены, кто отвечает за это, не ставится вопрос об ответственности виновных. Упоминаются недостатки в учете и контроле, бесхозяйственность, неудовлетворительная охрана материальных цен-

ностей и некоторые другие. Вместе с тем вне поля зрения оказываются не менее существенные упущения в воспитательной работе, неблагоприятные условия формирования личности. Представления вносятся не во все организации, где имели место хищения, слабо осуществляется контроль за реализацией сделанных предложений.

Многие из перечисленных в приведенном указании недостатков имеют место и по другим категориям дел. О том, что для улучшения работы по предупреждению преступлений есть еще значительные резервы, свидетельствуют продолжающие иметь место случаи возвращения судами дел на дополнительное расследование, вынесение частных определений в адрес следователей и прокуроров в связи с непринятием профилактических мер по уголовным делам.

Уголовно-процессуальное законодательство не связывает срок внесения представления с окончанием предварительного следствия по делу. Представления вносятся следователем или работником дознания при установлении причин и условий, способствовавших совершению преступления. Следовательно, профилактические меры должны приниматься незамедлительно, как только для этого будут достаточные данные, в том числе и по приостановленному делу, а также направленному в товарищеский суд, комиссию по делам несовершеннолетних, для привлечения к административной ответственности и в других случаях прекращения дела по реабилитирующим основаниям.

Предупредительные меры должны быть приняты и по делам о преступлениях, совершенных по неосторожности, общественно опасных действиях неизменяемых, лиц, не достигших возраста уголовной ответственности. Хотя в двух последних случаях и отсутствует состав преступления, принятие мер, предупреждающих причинение вреда, объективно необходимо для ограждения законных интересов общества и отдельных граждан. В таких случаях целесообразно внести представление в органы здравоохранения, принять меры к установлению опеки, попечительства, сообщить по месту жительства или работы родителей о недостаточном контроле за поведением детей и т. д.

Во всяком случае представление должно быть внесено до передачи окончательного дела прокурору.

На практике часто возникает вопрос, должен ли прокурор требовать принятия профилактических мер по каждому уголовному делу? При решении этого вопроса следует исходить из того, что при установлении следствием причин и условий преступления принятие таких мер обязательно.

Статья 140 УПК РСФСР возлагает обязанность внесения представления на следователя, однако по конкретному уголовному делу представление может внести и сам прокурор (ст. 21<sup>4</sup> УПК РСФСР). При этом целесообразно использовать данные о состоянии законности, полученные в результате проверок в порядке общего надзора, анализа состояния преступности и из других источников.

В свою очередь материалы следствия, в особенности по делам о должностных и хозяйственных преступлениях, нарушениях государственной дисциплины, должны учитываться прокурором для организации обнадзорной работы, выработки мер по закрытию каналов для хищений и злоупотреблений, пресечения практики обмана государства в отчетности, оздоровления обстановки в коллективах. В таких случаях прокурор осуществляет личный контроль за выполнением мероприятий, предложенных в представлении.

Устанавливая факты образцового выполнения гражданином общественного долга, проявленной инициативы при пресечении преступления, задержании преступника, следователь сообщает об этом в трудовой коллектив. Такие примеры положительно сказываются на общественном сознании, используются партийной, профсоюзной и комсомольской организациями в коммунистическом воспитании трудящихся. Прокурору следует обращать внимание следователя на возможность этой формы предупредительной работы.

В приказе Генерального прокурора СССР № 1-79 предложено сосредоточить основное внимание на фактическом устранении причин и условий, порождающих антиобщественные проявления, которое составляет стержень предупредительной работы. Поэтому внесение представления, являясь важным этапом, не завершает ее.

Прокурор следит за тем, чтобы следователь и работник дознания обеспечивали реальное устранение тех причин и условий совершения преступления, на которые обращалось внимание в представлении. Когда обстоятельствами, способствовавшими преступлению, явились нарушения закона, надо требовать восстановления законности.

На практике нередки случаи, когда по представлениям каких-либо действительных мер не принимается, а в следственные органы направляются формальные ответы, отписки. Однако следователи и прокуроры, получив такое сообщение, не всегда сопоставляют его с содержанием представления, не реагируют на подобные нарушения закона. Между тем очень важно, чтобы каждый факт формализма в предупредительной работе по представлению получал принципиальную и своевременную оценку со стороны следователя и прокурора.

Следственные отделы и управления прокуратур республик, краев и областей обязаны организовать широкий обмен положительным опытом предупредительной работы прокуроров и следователей, проводить занятия по вопросам методики выявления причин и условий, порождающих преступления, по различным категориям уголовных дел, вопросам повышения уровня прокурорского надзора за законностью профилактической работы, осуществляемой органами дознания и следователями.

## ВАЛЕРИАН ГРИГОРЬЕВИЧ ТАНАСЕВИЧ

На 78-м году жизни скончался Валериан Григорьевич Танасевич — видный советский ученый, старейший работник органов прокуратуры, доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист РСФСР, член КПСС, участник Великой Отечественной войны, бессменный член редколлегии сборника «Следственная практика».

Начиная с 1929 года В. Г. Танасевич непрерывно работал в органах прокуратуры, им пройден большой, многолетний путь на практической работе — от рядового следователя до начальника следственного отдела прокуратуры Москвы.

Научная деятельность В. Г. Танасевича началась в конце 30-х — начале 40-х годов, когда он еще находился на практической работе, но была прервана Великой Отечественной войной советского народа с фашистскими захватчиками.

С июня 1941 года по май 1945 года Валериан Григорьевич Танасевич служил в органах военной юстиции действующей Советской Армии. За образцовое выполнение служебного долга В. Г. Танасевич награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени, а также медалями.

После демобилизации В. Г. Танасевич работает в прокуратуре Москвы. В 1952 году он полностью переходит на научную работу, став старшим научным сотрудником Всесоюзного научно-исследовательского института криминалистики Прокуратуры СССР, а затем — заведующим сектором. С момента создания Всесоюзного института по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности Валериан Григорьевич заведует сектором по изучению причин и разработке мер предупреждения хищений социалистической собственности, должностных и хозяйственных преступлений.

Творческую деятельность В. Г. Танасевича отличали исключительная целеустремленность, широта постановки задач, глубина исследований. Им опубликовано свыше 100 научных работ. Валериан Григорьевич проводил большую педагогическую работу, осуществляя научное руко-

водство аспирантами и соискателями. Немало его учеников успешно защитили кандидатские и докторские диссертации.

Успешная практическая и научная деятельность В. Г. Танасевича получила высокую оценку. В 1967 году ему присвоено звание заслуженного юриста РСФСР. В связи с 50-летием органов Прокуратуры СССР В. Г. Танасевич был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Валериан Григорьевич принимал активное участие в общественной жизни: неоднократно избирался в партийное бюро, являлся секретарем партийного бюро Всесоюзного института по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности. В течение многих лет он был членом Научно-методического совета Прокуратуры СССР, членом Ученых советов Всесоюзного института по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности и Всесоюзного научно-исследовательского института МВД СССР.

Научная деятельность В. Г. Танасевича разнообразна, она развивалась в нескольких направлениях. Прежде всего следует отметить труды профессора В. Г. Танасевича, посвященные разработке теоретических основ криминалистики, и методические разработки в этой области. В статьях и других работах В. Г. Танасевичем разрабатываются теоретические основы криминалистики, дается определение предмета советской криминалистики, рассматривается криминалистическая характеристика преступлений и ее значение для методики расследования преступлений.

Особое место в трудах профессора В. Г. Танасевича занимает разработка проблем судебной бухгалтерии. В своих работах он уделил большое внимание разработке вопросов теории и практики проведения ревизии и судебно-бухгалтерской экспертизы по делам о хищениях социалистического имущества.

Немало трудов В. Г. Танасевича посвящено разработке проблем криминологии. Валерианом Григорьевичем сформулированы теоретические основы мер предупреждения преступности, определен ряд понятий, относящихся к причинам преступлений (причины, условия, повод, непосредственная причина и т. п.). Кроме того, им разработана классификация мер предупреждения преступлений по целенаправленности, по признаку регулирования уголовно-процессуальным законом, по масштабам действия.

В. Г. Танасевич — соавтор двух изданий учебника «Криминология» (1968, 1976), в которых он впервые в

концентрированном виде рассматривает комплекс криминологических проблем борьбы с хищениями социалистического имущества.

Работы профессора В. Г. Танасевича по теоретическим основам предупреждения хищений государственного и общественного имущества получили признание и за рубежом.

О многогранной научной деятельности профессора В. Г. Танасевича свидетельствуют его труды.

На какой бы работе ни находился Валериан Григорьевич, он отдавал ей весь свой опыт, все свои силы и знания.

Валериана Григорьевича отличали скромность, трудолюбие, высокая эрудиция, чуткое отношение к людям. Вместе с тем он всегда был последователен и принципиален в решении важных теоретических вопросов, отстаивании интересов коллектива.

Светлая память о Валерiane Григорьевиче Танасевиче навсегда сохранится в сердцах людей, знавших его и имевших счастье с ним работать.

*Товарищи и друзья*

Укрепление законности в борьбе с преступностью на транспорте — начальник Управления по надзору за исполнением законов на транспорте, Прокуратуры Союза ССР, Государственный советник юстиции 2-го класса Л. П. Баранов . . . . .

**I. РАССЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

Использование заключений трасологической и физико-химической экспертиз по делу об аварии на речном транспорте — Дайч Д. А. (н. р. Лукьянов В. В.) . . . . .	13
Результаты следственного эксперимента как важный источник доказательств — Реут А. М., Бирюков М. Ю. . . . .	16
Расследование преступлений, связанных с нарушением служебного долга — Лукницкий М. И. (н. р. Лукьянов В. В.) . . . . .	22
Пьянство привело к тяжким последствиям — Хабаров Б. Л. (н. р. Коровина Н. А.) . . . . .	26
Знание технических вопросов — важное условие успешного расследования дел о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта — Савченко В. П. (н. р. Саулевич Э. К.) . . . . .	30
Критически оценивать материалы служебного расследования по делам о нарушении правил безопасности движения — Лоскутов Ю. А. (н. р. Саулевич Э. К.) . . . . .	37
Расследование преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности полетов — Нерсисян А. А. (н. р. Коровина Н. А.) . . . . .	41
Расследование уголовного дела о недоброкачественном ремонте пути, повлекшем крушение пассажирского поезда — Дурдыев Х. Д. (н. р. Коровина Н. А.) . . . . .	48

**II. РАССЛЕДОВАНИЕ ДОЛЖНОСТНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Из опыта расследования дела о хищении денежных средств в особо крупных размерах — Буров П. Г. (н. р. Воронцова Л. П.) . . . . .	52
Правильно выдвинутая версия и своевременное производство обысков привели к разоблачению группы расхитителей грузов — Джуманязов А. Д. (н. р. Бирюков М. Ю.) . . . . .	58
Специфика расследования уголовных дел о сокрытии сверхнормативных простоев железнодорожных вагонов — Кунев А. П. (н. р. Горшенева Н. А.) . . . . .	61

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ

Черновые записи расхитителей помогли раскрыть хищения государственного имущества в особо крупных размерах — Петрашев Г. П. (н. р. Кангун Р. С.) . . . . .	64
Особенности расследования хищения денежных средств в особо крупных размерах, совершенного кассиром агентства воздушных сообщений — Перескок С. И. (н. р. Бирюков М. Ю.) . . . . .	67
Расследование незаконного выделения вагонов помогло раскрыть крупную взятку — Каджришвили Г. М. (н. р. Нарсия Б. Ш.) . . . . .	71
Заключение эксперта-строителя как источник доказательств при расследовании приписок и хищений в транспортном строительстве — Конон В. А. (н. р. Саулевич Э. К.) . . . . .	76
Особенности расследования групповых хищений почтовых отправлений на железнодорожном транспорте — Котов Е. Н. (н. р. Палеев М. С.) . . . . .	82

### III. РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИИ ПРОТИВ ЛИЧНОСТИ

Из опыта расследования умышленного убийства, совершенного в открытом море — Саенко И. П., Делымбовский А. Н. (н. р. Бирюков М. Ю.) . . . . .	88
Тщательный осмотр места происшествия обеспечил успешное раскрытие убийства — Каптелинин Е. Ф. (н. р. Диканова Т. А.) . . . . .	94
Как было раскрыто убийство в поезде — Быков Г. Е. (н. р. Диканова Т. А.) . . . . .	98
Расследование убийства на танкере «Волгонефть-123» — Яковлева Г. Я. (н. р. Диканова Т. А.) . . . . .	103

### IV. РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

Когда злоумышленники — подростки — Хонида В. И. (н. р. Коровина Н. А.) . . . . .	108
----------------------------------------------------------------------------------	-----

### V. КРАТКОЕ СООБЩЕНИЕ

Расследование преступных нарушений правил безопасности движения на транспорте — Никурадзе И. И. (н. р. Палеев М. С.) . . . . .	113
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

### VI. ПРОФИЛАКТИКА ПРЕСТУПЛЕНИИ

Организация прокурорского надзора за принятием мер и устранением причин и условий, способствующих совершению преступлений — Кливер И. Я. . . . .	115
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----