

М. В. Поздняков

**УЧАСТИЕ СПЕЦИАЛИСТА-КРИМИНАЛИСТА В ОСМОТРАХ МЕСТ ПРОИСШЕСТВИЙ,
СВЯЗАННЫХ С ХИЩЕНИЯМИ ГСМ
ИЗ ЦИСТЕРН ПОДВИЖНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОСТАВА**

Статья посвящена вопросам участия специалиста-криминалиста в осмотрах мест происшествий, связанных с хищениями ГСМ из цистерн железнодорожного состава. Рассмотрены основные способы хищения с последующей маскировкой и особенности осмотра места происшествия по каждому из них.

Ключевые слова: хищение ГСМ, цистерна, подвижной железнодорожный состав, осмотр места происшествия, специалист-криминалист.

М. V. Pozdnyakov

**PARTICIPATION OF A FORENSIC SPECIALIST IN CRIME SCENE INVESTIGATION RELATED
TO STEALING PETROLEUM FROM RAILWAY ROLLING STOCK TANKERS**

The article is devoted to the issues of a forensic specialist's participation in crime scene investigation related to stealing petroleum from railway rolling stock tankers. The author considers the main ways of stealing with a follow-up disguise and specific features of crime scene investigation in each case.

Keywords: stealing of petroleum, tanker, railway rolling stock, crime scene investigation, forensic specialist.

Сложившееся социально-экономическое положение в стране, реформирование инфраструктуры железнодорожного транспорта оказывают негативное воздействие на криминогенную ситуацию. Увеличившиеся в последние годы объемы перевозимых грузов создают стимул для совершения преступлений на железнодорожном транспорте.

На железнодорожном транспорте регистрируется до 85 % преступлений от общего числа совершаемых в транспортном комплексе России^[1]. В настоящее время сфера интересов преступных лиц все больше распространяется на грузы, перевозимые в цистернах (бензин, дизельное топливо). Масштабы воровства указывают на скоординированную и организованную систему преступности. Преступные группировки организуются не без участия работников железной дороги — составителей вагонов, диспетчеров, машинистов

и других. Кому, как не им знать о наименовании груза в конкретной цистерне, о ее местонахождении на огромной территории депо и т. д.

Как правило, преступления такого рода совершаются на территории депо, в парке формирования, реже на перегонах, в местах остановки состава. Осмотр места происшествия по делам данного рода весьма специфичен, поскольку его объектами являются не конкретный объект или участок местности, но и прилегающие весьма протяженные участки, множество других объектов. Участникам осмотра, в частности специалисту-криминалисту, необходимы знания конструктивных особенностей цистерн, так как наличие (отсутствие) следов на тех или иных узлах и механизмах могут свидетельствовать о месте и времени совершения преступления.

Существуют три основных способа хищения

ГСМ из цистерны:

1) путем перекачки ГСМ из заливной горловины цистерны в бензовоз;

2) путем слива ГСМ через сливной клапан цистерны;

3) недолив ГСМ при погрузке.

Каждый из вышеперечисленных способов своеобразен и обладает комплексом присущих ему признаков, которые подлежат обязательной фиксации специалистом-криминалистом. Остановимся подробнее на каждом из них. Во всех случаях фиксацию места происшествия целесообразно начать с панорамной фотосъемки с отражением номера пути, на котором находится подлежащая осмотру цистерна. Однако зачастую сделать это не представляется возможным, что обусловлено недостаточным освещением (основная часть подобных преступлений совершается в ночное время суток, и при задержании подозреваемых на месте осмотр места происшествия начинается незамедлительно), нахождением на

параллельных путях подвижных составов и т. д. Далее фиксируется общий вид цистерны, ее номер, наименование предприятия-собственника, объем и другие обозначения на ее поверхности. Затем тщательному осмотру подлежит верхняя поверхность цистерны в области заливной горловины с целью обнаружения следов обуви, после чего осматривается крышка загрузочного люка, ее запорный механизм, состояние пломбировочных ушек, ЗПУ, на котором могут остаться следы пальцев рук. Поскольку признаки хищения груза преступники стараются тщательно замаскировать, целостность ЗПУ, как правило, не нарушается. Крышку загрузочного люка открывают путем пропила в пломбировочном ушке, через который извлекается трос ЗПУ. После осуществления кражи трос ЗПУ помещается на прежнее место, а пропил в ушке заделывают при помощи холодной сварки с последующей обмазкой мазутом (наглядные материалы предоставлены 2-м отделением ЭКЦ Приволжского УВД на транспорте) (рис. 1)



Рис. 1. Пропил пломбировочного ушка на крышке загрузочного люка цистерны

Наличие металлической стружки на поверхности цистерны в области пломбировочного ушка указывает на факт его распила. Обязательной фото- (видео-) фиксации

подлежит уровень ГСМ в цистерне посредством измерения метрштоком, изымаются образцы ГСМ (рис. 2).



Рис. 2. Фиксация уровня ГСМ в цистерне (справа метршток)

Затем осматриваются прилегающие к цистерне участки местности с целью выявления мест протяжки шланга под рельсами, о чем

свидетельствует отсутствие насыпи щебня между шпалами (рис. 4).



Рис. 3. Цистерна с признаками хищения ГСМ через заливную горловину



Рис. 4. Признаки протяжки шланга под рельсами

Далее осмотр перемещается к месту стоянки бензовоза, где фиксации и изъятию подлежат: следы протектора шин, окурки, пачки из-под

сигарет (на которых могут быть обнаружены следы пальцев рук).



Рис. 5. След протектора шины, обнаруженный у железнодорожного полотна

Говоря о втором способе хищения ГСМ из цистерны, необходимо заострить внимание на обнаружении следов в виде прямоугольных

соскобов на поверхности сливного прибора, свидетельствующих о хищении топлива через сливной клапан (рис. 6).



Рис. 6. Следы подсоединения специального сливного оборудования к сливному прибору клапана цистерны

В данном случае хищение осуществляют, используя специальное приспособление для слива топлива с цистерны. Однако открыть сливной клапан, расположенный под цистерной, без открытия крышки загрузочного люка невозможно, так как рычаг, активирующий сливной клапан, находится внутри цистерны. Таким образом, данному способу хищения будут присущи признаки первого способа.

Так, например, отсутствие большого количества ГСМ в цистерне (за короткий промежуток времени похищается все топливо полностью, а иногда топливо из двух, трех цистерн объемом 60 т каждая), наличие комплекса вышеописанных признаков, свидетельствующих о хищении через сливной клапан, указывают на то, что хищение топлива осуществлялось не на территории депо. Известна следующая схема хищения: состав формируется таким образом, чтобы цистерны находились в «хвосте», затем в установленное

время они отцепляются, и маневровый тепловоз буксирует их по подъездным путям на близлежащую нефтебазу, не имеющую отношения к ОАО РЖД, где с использованием специального оборудования происходит слив ГСМ, затем цистерны возвращаются на прежнее место.

В случае, когда отсутствуют вышеописанные признаки доступа к грузу (целостность пломбировочных ушек, диаметр петли троса ЗПУ исключает возможность внедрения шланга между крышкой загрузочного люка и заливной горловиной, исправность воздушного и сливного клапана), можно сделать вывод о недоливе цистерны (хищении ГСМ при погрузке).

Именно тщательный, последовательный осмотр места происшествия позволяет судить об одном из вышеописанных способов хищения, а также обнаружить, зафиксировать и изъять массу вещественных доказательств, создавая, таким образом, надежную доказательственную

базу.

Список библиографических ссылок

1. Ионов А. Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте (по материалам Уральского федерального округа): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Тюмень, 2010. С. 3.

© М. В. Поздняков, 2010