

Водный транспорт как объект судебной транспортной экспертизы

Н.Н. Ильин

ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации», Москва 125080, Россия

Аннотация. Расследование транспортных происшествий и преступлений не обходится без использования специальных знаний. Современные учебные и научные труды по вопросам морского и внутреннего водного транспорта связаны преимущественно с дорожно-транспортными происшествиями, а также использованием специальных знаний в области автотехники при установлении обстоятельств, подлежащих доказыванию.

В статье рассмотрены проблемные вопросы, возникающие при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта: организационные сложности с поиском учреждений и специалистов, осуществляющих исследования в области судоходства и торгового мореплавания, оценка результатов данных исследований на предмет соответствия УПК России. На основе анализа действующего законодательства, научных источников, а также следственной и судебной практики изучен вопрос о понятии «водного транспорта» как объекта исследования в рамках судебной инженерно-транспортной экспертизы.

Ключевые слова: водный транспорт, преступление, судебная экспертиза, судно, транспортное средство

Для цитирования: Ильин Н.Н. Водный транспорт как объект судебной транспортной экспертизы. 2022. Т. 17. № 3. С. 87–93. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2022-3-87-93>

Water Transport as an Object of Forensic Vehicle Examination

Nikolai N. Il'in

Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation, Moscow 125080, Russia

Abstract. Investigation of traffic accidents and crimes is never complete without the application of specialized knowledge. Particularly, this applies to those events in which water transport appears. Existing modern educational and scientific works in the field are associated mainly with road accidents, as well as with the use of specialized knowledge of automotive technology in establishing the circumstances to be proved.

The article addresses the main problematic issues arising from the application of the specialized knowledge in the investigation of violations of traffic safety rules and the operation of water transport which are organizational difficulties in finding institutions and specialists conducting research in the field of navigation and merchant shipping, the evaluation of the results of such studies on their compliance with the Code of Criminal Procedure of Russia. Based on the analysis of current legislation, scientific sources, as well as investigative and judicial practice, the author considers the issue of the concept of «water transport» as an object of research within the framework of forensic vehicle examination.

Keywords: water transport, crime, forensic examination, vessel, vehicle

For citation: Il'in N.N. Water Transport as an Object of Forensic Vehicle Examination. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2022. Vol. 17. No. 3. P. 87–93. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2022-3-87-93>

Введение

Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта чаще всего приводит к авариям, пожарам, травмам, а также к иным последствиям.

В соответствии с официальными статистическими данными МЧС России и Минтранса России в 2021 году произошло 90 аварий с маломерными судами, при этом погибло 69 человек, 14 пропали без вести. Чаще всего регистрировались случаи опрокидывания и столкновения маломерных судов¹; на морском транспорте произошло 33 аварийных случая, что на 3 происшествия больше, чем в 2020 году².

Причинами происшествий на водном транспорте являются нарушения при осуществлении движения и эксплуатации судов со стороны управляющих ими лиц, погодные условия, технические неисправности транспортных средств [1, с. 10]. Указанные нарушения могут образовать состав преступления, предусмотренный ст. 263 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ).

Установление причин аварий во многом зависит от результатов судебных воднотранспортных экспертиз, входящих в класс инженерно-транспортных экспертиз [2].

Результаты воднотранспортной судебной экспертизы необходимы для подтверждения собранной следователем информации о фактических обстоятельствах совершения транспортного происшествия, причинах наступления, установления причинно-следственной связи между происшествием и действиями работников водного транспорта. Для этого требуется наличие у экспертов специальных технических и технологических знаний в области внутреннего водного и морского транспорта.

Следственная и экспертная практика в части назначения и производства судебных воднотранспортных экспертиз свидетельствует, что при расследовании нарушений правил движения и эксплуатации водного транспорта следователями, помимо вопросов о причинах и других обстоятельствах происшествия, ставятся вопросы классификационного характера, направленные на

установление типа транспортного средства [3, с. 74–75]. Это особенно важно в случаях, когда судно не зарегистрировано³, поскольку с использованием такого транспортного средства могут оказываться услуги, не отвечающие требованиям безопасности, образуя состав преступления, предусмотренный ст. 238 УК РФ.

Первоочередной задачей настоящего исследования является определение терминологического аппарата, заложенного в содержании предусмотренного законодательством понятия «водный транспорт».

Материалы и методы

Исследование основано на анализе 42 уголовных дел и 30 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст. 238 и 263 УК РФ (в части совершения преступлений на объектах водного транспорта), 47 заключений эксперта по воднотранспортной судебной экспертизе за период с 2011 по 2021 гг.

Результаты и обсуждение

Анализ действующего законодательства (ст. 211 и ст. 263 УК РФ) и специальной литературы показал, что понятие «водный транспорт» часто связано с понятием «внутренний водный транспорт», а сами термины воспринимаются как слова-синонимы.

При этом ни научная литература, ни законодательные акты не содержат общего определения понятия «транспорт». В широком смысле транспорт – это производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения; в узком – механизм, предназначенный для перевозки людей и (или) грузов [4, с. 67].

В различных нормативных правовых актах и иных документах термин «транспортное средство» раскрывается следующим образом:

1) воздушные суда, суда, используемые на внутренних водных путях, суда, используемые в целях торгового мореплавания, железнодорожный подвижной состав, транспортные средства автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта (ст. 1 Федерального

¹ В России в 2021 году 69 человек погибли в авариях с маломерными судами. https://tass.ru/obschestvo/13682981?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru

² См. сведения об аварийности с судами на море и внутренних водных путях. <https://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proissheshe/analiz-i-sostoyanie-avarijnost>

³ Правила государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденные приказом МЧС России от 24 июня 2016 г. № 340.

закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»);

2) автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, иные транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины (п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»);

3) механические средства, приводимые в движение двигателем (Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»).

Специальные нормативные акты, регулирующие деятельность в области судоходства и торгового мореплавания, не включают понятия «транспортное средство водного транспорта». В ряде из них содержатся определения понятия «судно», под которым понимают:

1) самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации);

2) самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания (рыбопромысловые, маломерные, прогулочные, спортивные парусные суда и морские плавучие платформы) (ст. 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации);

3) самоходное транспортное плавающее средство, оснащенное двигателем (моторные лодки, яхты, катера), а также иные плавающие конструкции, приводимые в движение с помощью мотора (п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 ноября 2010 г. № 26 «О некоторых вопросах применения судами законодательства об уголовной ответственности

сти в сфере рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов (статьи 253, 256 УК РФ»).

Аналогичная ситуация наблюдается и в международных правовых актах, где также содержатся только частные определения понятия «судно». Так, в соответствии со ст. 3 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, под судном понимаются все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые (или которые могут быть использованы) в качестве средств передвижения по воде. В п. 4 ст. 2 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года судном считается эксплуатируемое в морской среде судно на подводных крыльях или на воздушной подушке, подводное судно, плавучее средство, а также стационарные или плавучие платформы.

Соответственно, с точки зрения законодателя, понятие «судно» включает в себя как самоходные, так и несамоходные сооружения, предназначенные для использования в водной среде.

Соотношение понятий «судно» и «водный транспорт» приводит к некоторой коллизии. Исходя из представленных нормативных определений понятия «водный транспорт» можно заключить, что к нему законодатель относит только самоходные суда, то есть данное понятие по своему содержанию уже, чем понятие «судно» [5, с. 38–39].

Анализ судебной и следственной практики показывает, что нарушения правил безопасности движения и эксплуатации несамоходных транспортных средств квалифицируются по ст. 263 УК РФ. Например, капитан теплохода Ч. осуществлял вылов рыбы посредством нескольких теплоходов совместно с баркасом, представляющим собой несамоходное плавучее средство. В результате действий Ч. произошло нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, повлекших по неосторожности смерть человека⁴.

Таким образом, в рамках уголовного права содержание понятий «судно» и «водный транспорт» совпадает. Данную точку зрения высказывает А.И. Коробеев: «К мор-

⁴ Приговор Ордынского районного суда (Новосибирская область) № 1-70/2019 от 22 августа 2019 года по делу № 1-207/2018.

<https://sudact.ru/regular/doc/A9VWfircjmx/?regular-txt>

ским и речным транспортным средствам водного транспорта относятся все самоходные суда, а также иные самодвижущиеся плавучие средства, имеющие не только собственный двигатель, но и возможность передвижения посредством другого судна» [4, с. 257].

Некоторые ученые выделяют дополнительные признаки водных транспортных средств. Например, В.Д. Корма указывает на необходимость регистрации судов в бассейновых судовых инспекциях или морских торговых портах как один из признаков транспортного средства водного транспорта [5, с. 38–39]. На наш взгляд, точка зрения автора верна, однако для решения задачи в рамках судебной воднотранспортной экспертизы по установлению типа транспортного средства регистрация судна в установленном порядке не является обязательным признаком. Решающими факторами будут его конструктивность и функциональная предназначенность, так как при расследовании оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности, маломерные суда зачастую не регистрируются.

К предмету регулирования ст. 263 УК РФ не относятся водные транспортные средства, входящие в состав Военно-морского флота Российской Федерации, а также суда, предназначенные для выполнения обязанностей военной службы в других органах государственной власти, поскольку подпадают под диспозицию ст. 352 УК РФ «Нарушение правил кораблевождения»; атомного флота – под ст. 215 УК РФ «Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики» [4, с. 246–320].

В настоящее время существуют сравнительно новые виды самоходных механизмов, предназначенных для использования в водной среде (например, гидроциклы), классификация которых затруднительна ввиду их конструктивных особенностей. В данном случае проблему частично разрешают акты Российского речного регистра. Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов, утвержденное приказом Российского речного регистра № 74-п от 21 октября 2016 года, содержит понятие «гидроцикл» – плавучее средство с возможными названиями «водный мотоцикл», «водные санки», «водный скутер». В 2019 году в УК РФ были внесены изменения, предусматривающие уголовную ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта ли-

цом, управляющим маломерным транспортным средством.

Транспортное средство как объект экспертного исследования

Исследование транспортных средств в криминалистике и судебной экспертиологии является относительно новым направлением. В качестве объекта криминалистического исследования традиционно считалось не само транспортное средство, а оставляемые им на месте происшествия следы. Транспорт рассматривался фрагментарно, в рамках работ о расследовании отдельных видов преступлений, совершенных с использованием средств автомобильного, водного, воздушного и железнодорожного транспорта⁵ [6].

Комплексное исследование транспортных средств осуществлено также в рамках концепции техногенных источников повышенной опасности⁶. Отмечая важность дальнейшего криминалистического изучения транспортных средств, В.Д. Корма писал: «Как составная часть криминалистического учения о техногенных источниках повышенной опасности, учение о транспортном средстве в то же время представляет собой относительно самостоятельную, целостную систему научного знания, находящуюся в стадии формирования. Необходимость создания криминалистического учения о транспортном средстве вытекает из законов и достижений современного этапа развития криминалистики, характеристики и содержания связанных с ними преступлений, потребностей оперативно-розыскной и следственной практики. В его содержании усматриваются общие положения и особенная часть как подсистема, элементами которой служат криминалистические учения об автомобильном, железнодорожном, водном и авиационном транспортных средствах»⁷.

Ряд ученых высказывают мнение о том, что беспилотные воднотранспортные средства как за рубежом⁸, так и в России могут

⁵ Чепцов Н.Р. Проблемы первоначального этапа расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации морского транспорта: на материалах Дальнего Востока: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2006. 26 с.

⁶ Корма В.Д. Основы криминалистического учения о техногенных источниках повышенной опасности: автореф. дисс. ... доктора юрид. наук. Москва, 2006. 52 с.

⁷ Там же. С. 14.

⁸ Automated Ships Ltd. www.automatedshipsltd.com. Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks. <http://www.unmanned-ship.org/munin/>

появиться в ближайшем будущем [7–10]. В связи с новыми вызовами общественной безопасности необходима проработка вопросов совершенствования законодательства о беспилотных транспортных средствах, в том числе водного транспорта [11]. Так, в Китае представлено первое в мире полуавтономное беспилотное исследовательское судно (корабль-дрозоносец), позволяющее перевозить, запускать, восстанавливать и координировать действия других автономных воздушных, надводных и подводных средств⁹.

Краткие выводы

Следственными управлениями на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в суд направляется небольшое количество уголовных дел по ст. 238 и 263 УК России, связанных с нарушением правил движения и эксплуатации водного транспорта, что обусловлено определенными трудностями, возникающими в работе следователей:

1. Проблема при производстве осмотра места происшествия, направленного на собирание исходных данных с целью назначения судебной воднотранспортной экспертизы, например устранением последствий аварии ремонтно-восстановительной бригадой до приезда следователя на место происшествия, в результате чего нарушается первоначальная обстановка.

2. Ограниченным набором учреждений и лиц, обладающих специальными знаниями в области водного транспорта, что осложняет назначение экспертизы: отсутствуют в достаточном количестве квалифицированные эксперты, теоретическая база и методики проведения исследования. Кроме того, стоимость экспертизы достаточно высока.

3. Несвоевременностью получения сообщения о происшествии следователем, что приводит к необходимости установления свидетелей спустя длительное время. Это обстоятельство имеет немаловажное значение, поскольку показания, полученные в ходе производства допроса, относятся к исходным данным для назначения судебной воднотранспортной экспертизы.

На основании проведенного исследования можно заключить, что водный транспорт (в данном случае это судно, транспорт-

ное средство водного транспорта) с точки зрения судебно-экспертного и криминалистического подходов следует определить как *самоходное (несамоходное) плавучее средство, конструктивно и функционально предназначенное для эксплуатации в морской и (или) внутренней водной среде; приводимое в движение судоводителем посредством двигателя либо иного самоходного плавучего сооружения, либо с помощью технологии беспилотного управления; используемое для перевозки пассажиров и грузов, в целях торгового мореплавания, осуществления деятельности внутреннего водного транспорта, а также иных целях; объединенное общностью свойств о фактах, составляющих содержание события транспортного происшествия, исследуемых на основе применения специальных знаний в рамках воднотранспортной судебной экспертизы.*

Данное определение позволяет выделить следующие признаки судна водного транспорта как объекта воднотранспортной судебной экспертизы:

1) самоходность транспортного средства (самоходное, а также несамоходное плавучее средство);

2) конструктивность;

3) эксплуатация в морской и (или) внутренней водной среде для осуществления различных целей;

4) осуществление движения судоводителем посредством двигателя либо иного самоходного плавучего сооружения, либо с помощью технологии беспилотного управления;

5) общность свойств о фактах, составляющих содержание события транспортного происшествия;

6) исследование на основе применения специальных знаний в области водного транспорта.

В данном случае транспортное средство водного транспорта является носителем исходных данных для решения задач воднотранспортной судебной экспертизы. Оно обладает сведениями:

– об исходных производственно-технических характеристиках (наименование, тип (модель), государственный и регистрационный номер, заводской номер, изготовитель, дата выпуска, размерные характеристики в целом, масса, допустимая (максимальная) скорость, число пассажирских мест, грузовая вместимость и др.);

⁹ Zhu Hai Yun (беспилотный корабль-дрозоносец).
<https://www.tadviser.ru/index.php/>

– о производственно-технических характеристиках, установленных на момент совершения транспортного происшествия (исправность, загруженность, скорость, с которой двигалось транспортное средство, часть транспортного средства, задейство-

ванная в транспортном происшествии) [3, с. 59].

Проведенное исследование позволит решить возникающие трудности при назначении и производстве воднотранспортных судебных экспертиз.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дмитриев В.И. Аварийные случаи и транспортные происшествия на водном транспорте и их расследование. Монография. М.: МОРКНИГА. 2019. 279 с.
2. Ильин Н.Н. Транспортные судебные экспертизы: возникновение, развитие и современное состояние // Эксперт-криминалист. 2021. № 4. С. 13–15.
3. Ильин Н.Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики. Монография. М.: Юрлитинформ, 2020. 288 с.
4. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Монография. М.: Юрлитинформ, 2015. 486 с.
5. Корма В.Д. Расследование происшествий, связанных с техногенными источниками повышенной опасности / Под ред. Е.П. Ищенко. М.: Юрлитинформ, 2007. 190 с.
6. Ищенко Е.П., Корма В.Д., Чучаев А.И., Эминов В.Е. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. Научно-практическое пособие. М.: Юрлитинформ, 2014. 224 с.
7. Зайцев А.И., Каретников В.В., Сикарев А.А. Беспилотные технологии на водном транспорте – реальность и перспективы // Морская радиоэлектроника. 2017. № 3 (61). С. 6–9.
8. Дмитриев В.И., Каретников В.В. Методы обеспечения безопасности мореплавания при внедрении беспилотных технологий // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. 2017. Т. 9. № 6 (46). С. 1149–1158.
9. Каретников В.В., Пащенко И.В., Соколов А.И. Перспективы внедрения безэкипажного судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. 2017. Т. 9. № 3. С. 619–627.
10. Jokioinen E., Poikonen J., Hyvönen M., Kolu A., et al. Remote and Autonomous Ships – The Next Steps. London: AAWA Position Paper, Rolls-Royce, 2016. 88 p.
11. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2. С. 9–28. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028>

REFERENCES

1. Dmitriev V.I. *Emergency Cases and Transport Accidents on Water Transport and Their Investigation: Monograph*. Moscow: Morkniga, 2019. 279 p. (In Russ.).
2. Ilyin N.N. Transport Forensic Examinations: The Origination, Emergence, Development and Modern State. *Forensic Expert*. 2021. No. 4. P. 13–15. (In Russ.).
3. Il'in N.N. *Transport and Technical Forensic Examinations: Issues of Theory and Practice. Monograph*. Moscow: Yurlitinform, 2020. 288 p. (In Russ.).
4. Korobeev A.I. *Transport Crimes and Transport Criminality: Monograph*. – Moscow: Yurlitinform, 2015. 486 p. (In Russ.).
5. Korma V.D. *Investigation of Incidents Related to Technogenic Sources of Increased Danger / E.P. Ishchenko (ed.)*. Moscow: Yurlitinform, 2007. 190 p. (In Russ.).
6. Ishchenko E.P., Korma V.D., Chuchaev A.I., Eminov V.E. *Investigation and Prevention of Road Accidents, Crashes of Railway Transport and Aircraft Accidents: Scientific and Practical Manual*. Moscow: Yurlitinform, 2014. 224 p. (In Russ.).
7. Zaitsev A.I., Karetnikov V.V., Sikarev A.A. Unmanned Technologies at Water Transport – Reality and Prospects. *Marine Radio Electronics*. 2017. No. 3 (61). P. 6–9. (In Russ.).
8. Dmitriev V.I., Karetnikov V.V. Methods of Ensuring the Safety of Navigation When Implement Unmanned Technology. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova*. 2017. Vol. 9. No. 6 (46). P. 1149–1158. (In Russ.).
9. Karetnikov V.V., Pashchenko I.V., Sokolov A.I. Prospects of Introducing Unmanned Navigation on Inland Waterways of the Russian Federation. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova*. 2017. Vol. 9. No. 3. P. 619–627. (In Russ.).
10. Jokioinen E., Poikonen J., Hyvönen M., Kolu A., et al. *Remote and Autonomous Ships – The Next Steps*. London: AAWA Position Paper, Rolls-Royce, 2016. 88 p.
11. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Unmanned Vehicles: New Challenges to Public Safety. *Lex Russica*. 2019. No. 2. P. 9–28. (In Russ.). <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Ильин Николай Николаевич – к. юр. н., доцент, заведующий научно-исследовательским отделом факультета подготовки научно-педагогических кадров и организации научно-исследовательской работы Московской академии Следственного комитета Российской Федерации; e-mail: nick703@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Il'in Nikolai Nikolaevich – Candidate of Law, Associate Professor, Head of the research department of the faculty for the training of scientific and pedagogical personnel and the organization of research work of the Moscow academy of the Investigative Committee of the Russian Federation; e-mail: nick703@yandex.ru

Статья поступила: 31.05.2022

После доработки: 30.06.2022

Принята к печати: 27.07.2022

Received: May 31, 2022

Revised: June 30, 2022

Accepted: July 27, 2022