

УДК 343.9

DOI 10.36511/2078-5356-2019-3-107-112

Грибунов Олег Павлович
Oleg P. Gribunov

доктор юридических наук, доцент, заместитель начальника (по научной работе)

Восточно-Сибирский институт МВД России (664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 110)

doctor of sciences (law), associate professor, deputy head of the institute (on scientific work)

East Siberian institute of the Ministry internal affairs of the Russian Federation (110 Lermontov st., Irkutsk, Russian Federation, 664074)

E-mail: gribunov@mail.ru

Малыхина Екатерина Анатольевна
Ekaterina A. Malykhina

адъюнкт

Восточно-Сибирский институт МВД России (664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 110)

graduated

East Siberian institute of the Ministry internal affairs of the Russian Federation (110 Lermontov st., Irkutsk, Russian Federation, 664074)

E-mail: Malykhina_Ek@mail.ru

Экспертиза объектов железнодорожного транспорта как самостоятельное направление использования специальных знаний при расследовании преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте

Judicial examination of objects of railway transport as the independent direction of use of special knowledge, at investigation of the crimes committed on railway transport

В статье рассмотрена необходимость формирования нового вида судебной экспертизы, касающейся исследования объектов железнодорожного транспорта. Производство такого вида исследований требует от экспертов специальных знаний в области трасологии, химии, физики, маркировочных обозначений, а также знаний железнодорожной инфраструктуры, особенностей нанесения идентификационных знаков на железнодорожные детали и объекты.

Специфика железнодорожной инфраструктуры, сложносочиненная система комплектующих деталей, масштабные электронные базы Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» позволяют преступникам использовать все это в противоправных целях, совершая различные хищения, в том числе и с использованием мошеннических действий с комплектующими деталями железнодорожного подвижного состава. В линейных отделах полиции за последние годы возросли статистические показатели таких преступных деяний, и решение проблемы требует всестороннего подхода.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, судебная экспертиза, объекты железнодорожного транспорта, исследование маркировочных обозначений.

The article defines that it is necessary to introduce a new type of forensic expertise of railway transport facilities. The production of this expertise requires special knowledge. You need to know the trasology, chemistry, physics, the features of applying identification marks to the railway parts. Criminals use special knowledge about rail transport for illegal purposes. In the linear police departments, the statistical indicators of crimes in railway transport have increased.

The article considers the significance and specific features of conducting forensic examination of the railway transport.

Keywords: railway transport, judicial examination, objects of railway transport, research of marking designations.

© Грибунов О.П., Малыхина Е.А., 2019

В современной России одной из приоритетных и актуальных задач является снижение уровня преступности и увеличение роста профилактических мероприятий. Так, Президент Российской Федерации В.В. Путин 1 марта 2018 года на заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — МВД РФ) отметил, что общий уровень раскрываемости преступлений снизился практически до 43%, при этом ключевой принцип неотвратимости наказания реализуется далеко не в полной мере [1]. В данной деятельности особенно важны талант и профессионализм сотрудников, в связи с чем следует серьезно повысить качество следствия и дознания, обеспечить надлежащий уровень этой работы, чтобы виновные в преступных деяниях не уходили от наказания.

Использование специальных знаний является мощным средством в расследовании уголовных дел. Одной из форм использования таких знаний принято считать производство судебных экспертиз. В настоящее время в Российской Федерации роль и значение производства судебных экспертиз бесспорна, однако производство данной деятельности вызывает ряд определенных вопросов, требующих четкого регулирования. Так, правовой основой судебно-экспертной деятельности являются Конституция Российской Федерации, Федеральный закон от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации, Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации, Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, законодательство Российской Федерации о таможенном деле, Налоговый кодекс Российской Федерации, законодательство в сфере охраны здоровья, другие федеральные законы, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, осуществляющие организацию и производство судебной экспертизы.

Своевременное и качественное раскрытие и расследование преступлений — одна из приоритетных задач экспертно-криминалистических подразделений. Однако изучение следственной практики показывает наличие ряда проблемных вопросов использования специальных знаний [2, с. 27]. Сама же деятельность эксперта по проведению исследований и формулированию выводов является автономной и не находится

в зависимости от каких-либо указаний следователя. Более того, как справедливо отмечено С.Г. Ереминым и Ю.В. Третьяковым, «при производстве любой судебной экспертизы законодательство не ограничивает эксперта в выборе методов исследования, поэтому главное, что определяет допустимость методов при ее производстве, — это их научная обоснованность, соответствие новейшим достижениям в области современных научных технологий, времени получения результатов» [3, с. 58].

Экспертно-криминалистическая деятельность является одной из важных составляющих борьбы с преступностью, а производство судебной экспертизы — это сложный комплекс правоотношений, в который входит не только подготовка и назначение экспертизы, но и ее производство, фиксация и оценка результатов. На сегодняшний день вполне очевидно, что без современных технологий противодействие преступлениям, а также их раскрытие и расследование практически невозможно. Востребованность специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений в последние годы растет чрезвычайно быстрыми темпами. Заключение экспертов по проводимым исследованиям и экспертизам являются надежным источником доказательственной базы.

В рамках настоящего исследования акцентируем внимание на значимости производства судебных экспертиз и исследований при расследовании хищений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, в частности, при расследовании хищений деталей объектов железнодорожного транспорта. Так, анализ статистики показал, что всего за 2017 год на территории Российской Федерации зарегистрировано 38 647 преступлений на объектах транспорта, из них 15 683 — это противоправные деяния, совершенные против собственности на объектах транспорта, из которых 1979 — это преступления, совершенные по линии грузовых перевозок [4]. Кроме того, изучение статистических показателей позволило определить, что преступления против собственности, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта занимают 12,6% от всех преступлений против собственности, совершенных на объектах транспорта. Также уместным видится отметить, что на железнодорожный комплекс, в частности ОАО «РЖД», приходится более 27% пассажирооборота всей транспортной системы России и более 45% ее грузооборота [5]. Таким образом, очевидно, что данный вид преступной деятельности заслуживает особого внимания со стороны правоохранительных органов.

Однако, помимо «сухих» статистических исследований, выраженных в цифровых показателях, хотелось бы акцентировать внимание и на том, как отличается на официальном сайте ОАО «РЖД», что наиболее частая причина крушений на железных дорогах России — это излом боковых рам тележек грузовых вагонов. А изучение архивных уголовных дел позволило определить, что в подавляющем большинстве случаев излом и иные дефекты литых деталей происходят в связи с тем, что на действующие вагоны в результате мошеннических и иных противоправных действий преступников устанавливаются детали, выведенные из оборота, с истекшим сроком эксплуатации.

Такое положение дел образует ряд негативных последствий: это гибель людей в ходе схода вагонов с рельс, уничтожение перевозимого имущества, а в случае транспортировки опасных грузов — загрязнение окружающей среды, разрушение опор контактных сетей, порча вагонов, железнодорожного полотна, сбой в графике движения поездов и электропоездов и т. д. При этом для устранения данных последствий требуется серьезное количество финансовых затрат и иных ресурсов: создание оперативного штаба, привлечение сотрудников транспортной полиции для производства осмотра места происшествия, обеспечения безопасности и охраны общественного порядка, задействование восстановительных поездов и специальной техники, а это напрямую отражается на экономике страны. Так, слабый контроль на объектах железнодорожного комплекса за качеством эксплуатируемых деталей создает тревожную ситуацию, которая может привести к трагическим последствиям, ведь оставление в железнодорожном парке потенциально опасных вагонов является существенным нарушением и угрозой для безопасности и качества движения железнодорожных составов.

В этой связи уже давно назревает необходимость создания и введения в существующие Перечни родов и видов судебных экспертиз такого вида исследований, как «Экспертиза объектов железнодорожного транспорта»: 1. Исследование технического состояния деталей и узлов железнодорожных транспортных средств; 2. Исследование маркировочных обозначений комплектующих литых деталей подвижного железнодорожного состава как одна из форм контроля и проверки безопасности железнодорожного парка поездов. Данная судебная экспертиза является неотъемлемой частью расследования уголовных дел, связанных с хищениями объ-

ектов железнодорожного транспорта, однако в настоящее время она не включена в Перечень родов (видов) судебных экспертиз, производимых в Российской Федерации.

Таким образом, сотрудникам линейных экспертных подразделений приходится проводить подобного рода исследования, используя совокупность иных, закрепленных в приказе № 511 МВД России от 29 июня 2005 года, таких как экспертизы материалов, веществ и изделий (физико-химическая) и трасологические экспертизы (экспертам, не входящим в органы внутренних дел, — приказ Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237). При этом в Перечнях, содержащихся в указанных приказах, обозначен особый вид исследований — автотехническая экспертиза, которая включает в себя такие исследования, как: исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств; исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика); исследование маркировочных обозначений транспортных средств, что позволяет в разы повысить общий уровень эффективности расследования преступлений и правонарушений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Высокий потенциал производства экспертизы объектов железнодорожного транспорта не вызывает сомнений. Так, лишь за период с января 2018 года по август 2018 года сотрудниками ЭКЦ ВС ЛУ МВД России на транспорте было исследовано 22 комплектующих детали: 12 боковых рам и 10 надрессорных балок, которые поступили в экспертное подразделение для производства экспертизы в рамках расследования трех уголовных дел. Проведенные исследования деталей позволили определить первоначальные данные на 16 объектах, что послужило качественной доказательственной базой по уголовным делам и помогло органам предварительного следствия в дальнейшем задержании преступников.

В качестве примера предлагаем ознакомиться с фрагментом заключения эксперта: «...при визуальном исследовании боковых рам тележки вагона обнаружена площадка с плохо видимыми маркировочными обозначениями, нанесенными ударным способом. Дальнейшее определение природы материала позволило выявить наиболее подходящий травящий раствор и подобрать необходимый метод восстановления знаков маркировочных обозначений,

которые могли быть уничтожены. Для этого на боковых рамах тележки вагона после предварительной зачистки экспериментальных мест наждачной бумагой до голого металла, наносился разбавленный раствор серной кислоты, при этом, на экспериментальной поверхности объекта в результате взаимодействия раствора с металлом наблюдалось выделение газа, что характерно для сплавов, основным компонентом которого является железо. В связи с этим, для восстановления знаков применялся метод химического травления.

После шлифовки и полировки исследуемых площадок поверхности промывались и обезжиривались ацетоном. Далее, применяемый метод химического растворения, основанный на различной скорости растворения деформированных и недеформированных участков металлической поверхности, позволил определить и восстановить знаки первоначального номера на боковых рамах, предоставленных на исследование» [6].

Значимость такого исследования достаточно велика, однако на сегодняшний день экспертиза производится на основании познаний эксперта о производстве таких экспертиз, как исследования маркировочных обозначений номеров кузова автомобиля, огнестрельного оружия, ювелирных изделий и др., а производство предлагаемого вида экспертизы требует совокупности глубоких знаний в области трасологии, химии, физики, а также специальных познаний о железнодорожном транспорте.

Отметим, что все литые детали имеют свои уникальные номера, в которых зашифрованы данные о заводе-изготовителе, где производства, условное обозначение марки стали, код государства-собственника, а также порядковый номер детали по системе нумерации изготовителя [7]. Восстановление первичных данных о номере детали позволит установить достаточное количество необходимых для раскрытия и расследования уголовного дела сведений.

В настоящее время подобная деятельность является узкоспециализированной, при этом производство исследовательской части характеризуется отсутствием четкого алгоритма действий, в связи с чем работа строится на общих познаниях в области трасологии, физики, химии и других наук, что, в свою очередь, снижает уровень эффективности производства данных экспертиз (в частности, их назначения, проведения и формулировки окончательных выводов).

Главной задачей рассматриваемой экспертизы следует считать определение первоначальных

номерных обозначений на деталях, их первоначальный вид и структуру, а при невозможности восстановления этих данных — определение части номера, восстановление некоторых цифр, позволяющих идентифицировать отдельные сведения о детали: завод-изготовитель, год выпуска и т. д., однако характер криминалистически значимой информации они приобретают только при условии их истребования и анализа в строгом соответствии с законом [8, с. 26].

Ввиду того, что рассматриваемая судебная экспертиза лишь частично адаптирована для производства в линейных подразделениях ЭКЦ МВД России, важным видится особое внимание уделить формированию перечня вопросов, предоставляемых на разрешение эксперту. Учитывая специфику уголовных дел, требующих назначения экспертиз подобного рода, целесообразным представляется определить следующий перечень вопросов:

— изменялись ли маркировочные знаки на предоставленной комплектующей детали, если да, то возможно ли определить первоначальную маркировку;

— соответствует ли содержание идентификационных знаков представленного на исследование объекта его комплектации, а также ГОСТу;

— возможно ли определить способ, используемый для изменения номерного обозначения, если да, то при помощи каких инструментов и технологий осуществлялось изменение номерных обозначений.

Для минимизации отрицательного результата исследования органам следствия и дознания важно перед назначением экспертизы лично проконсультироваться с сотрудниками экспертно-криминалистических центров, где планируется производство экспертизы. Это позволит составить наиболее оптимальный перечень предоставляемых на разрешение вопросов, что в разы повысит качество и результат исследования, ведь некорректная постановка вопросов либо несоблюдение требований к объектам, предоставленным на исследование, может повлечь за собой негативные последствия.

Основной задачей экспертизы является определение подлинности идентификационных обозначений, при этом, в случае если маркировочные знаки видоизменились, следует установить их первоначальный вид и структуру, в противном случае решается вопрос о получении какой-либо информации, позволяющей индивидуализировать предоставленный на исследование объект.

Полагаем, что основной задачей экспертизы объектов железнодорожного транспорта является не установление лишь факта изменения маркировочного обозначения или воздействия на маркировочную площадку, а установление первоначальных данных об объекте. В этом случае эксперту могут оказать содействие сведения о вагоне, его комплектации, дате выпуска заводом-изготовителем и тем самым помогут найти признаки соответствия или несоответствия фактически исследуемому объекту. Решение данной задачи во многом зависит и от наличия информации по вторичным идентификационным признакам (производственному номеру, сопроводительным документам на вагон и деталь; сведения, указанные в базах учета и слежения вагонов и поездов).

Следует отметить, что подделка маркировочного обозначения деталей железнодорожного транспорта имеет разный уровень выполнения: от грубого добывания элементов, которые изменяют содержание знаков, до «комплексной» замены всех идентификационных номеров и носителей данных, информация относительно которых имеется в распоряжении преступников, однако в последнее время профессионализм и информированность лиц, занимающихся изменением маркировочных обозначений, носителей идентификационной информации и подделкой регистрационных документов, постоянно растет и совершенствуется. Преступники, работающие на объектах железнодорожного транспорта, имеют в своем распоряжении современное информационное и материально-техническое оборудование, знают сущность работы и структуру деятельности, осведомлены о технологических процессах нанесения идентификационных обозначений, особенностях сварочных процессов и необходимых условиях для идентификации [9].

В заключении отметим: поскольку уровень преступности неуклонно растет, в настоящее время процесс расследования уже сложно представить без применения технических средств и специальных познаний. Данный факт обуславливает особое место на этапе расследования деятельности экспертных подразделений, в чьи полномочия входит проведение исследований в определенных областях знания. Так, для производства эффективного расследования хищений на объектах железнодорожного транспорта необходим комплексный подход, включающий в себя, помимо знаний и умений следователей и оперативных работников, особые познания сотрудников экспертных учреждений. Особые

умения и навыки эксперта, знания специфических особенностей железнодорожного транспорта, составных частей подвижного состава, качественные познания в области методики трасологических и иных исследований — залог успешного и своевременного производства значимых судебных экспертиз [10, с. 119]. Так, экспертизы объектов железнодорожного транспорта при качественном их проведении позволят установить первоначальный идентификационный номер похищенной детали, способ совершения хищения, что в свою очередь будет служить весомым аргументом в поиске преступника, совершившего противозаконное деяние. Специфика данных преступлений, отсутствие специализированной методики расследования, существование проблемы полноценного производства исследований сотрудниками экспертных подразделений ставят вопросы устранения имеющихся недостатков, решение которых поможет в разы повысить эффективность расследования преступлений.

Кроме прочего, в связи с интенсивным развитием преступной деятельности в настоящее время процесс расследования уже сложно представить без применения технических средств и специальных познаний. Необходимость обеспечения профессионального подхода к производству предварительного расследования, а также непрерывное совершенствование знаний, умений и навыков является приоритетной задачей правоохранительных органов [11, с. 92]. Данный факт определяет особое место при производстве экспертиз объектов железнодорожного транспорта. Такие исследования позволяют устанавливать первоначальный идентификационный номер похищенной детали, способ совершения хищения, что формирует качественную доказательственную базу по уголовному делу, однако, учитывая специфику данных преступлений, отсутствие узкоспециализированной методики расследования, существование проблемы полноценного производства исследований сотрудниками экспертных подразделений, ввиду обоснованных причин и обстоятельств, на сегодняшний день остро стоит вопрос устранения имеющихся недостатков, решая который возможно в разы повысить эффективность расследования преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта [10]. В этой связи необходимым считаем включить данный вид исследований в существующие Перечни родов и видов судебных экспертиз в Российской Федерации, а для осуществления должного контроля за качеством и эффективностью данной деятельности в ста-

тью 12 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О лицензировании отдельных видов деятельности» включить в Перечень видов деятельности, на которые требуются лицензии на судебно-экспертную деятельность, а также в Федеральный закон от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» включить статью, отражающую обязанность экспертов (экспертных учреждений, организаций) проходить лицензирование данной деятельности, в том числе создать Реестр экспертов.

Примечания

1. Выступление Президента Российской Федерации В.В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России (Москва, 1 марта 2018 г.) // Официальный сайт Администрации Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/news/20624> (дата обращения: 29.05.2018).
2. Саньков В.И. Проблемные вопросы использования специальных знаний при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 145¹ УК РФ // Эксперт-криминалист. № 1. 2018. С. 26—29.
3. Еремин С.Г., Третьяков Ю.В. Требования к методам судебно-бухгалтерской экспертизы для решения диагностических и идентификационных задач при анализе бухгалтерского учета, сопряженного с использованием компьютерных средств // Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности: сб. науч. тр. Краснодар, 2013. С. 58—68.
4. Официальный сайт ФКУ ГИАЦ МВД России. URL: <http://10.5.0.16/csi/modules> (дата обращения: 28.08.2018).
5. Официальный сайт ОАО «РЖД». URL: <http://www.rzd.ru/> (дата обращения: 28.08.2018).
6. Уголовное дело № 721107 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска, 2017.
7. Межгосударственный стандарт ГОСТ 32400-2013 «Рама боковая и балка надрессорная литых тележек железнодорожных грузовых вагонов. Технические условия» от 01.07.2014. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 20.04.2018).
8. Стрелков А.А. Криминалистические исследования методом рентгеновской компьютерной топографии: современные проблемы и перспективы // Эксперт-криминалист. 2016. № 4. С. 25—27.
9. Малихина Е.А. Методика расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2018.
10. Грибунов О.П. Особенности проведения трактологического исследования запорно-пломбировоч-

ных устройств при расследовании хищений грузов из подвижного состава грузовых поездов // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 2. С. 116—120.

11. Комиссарова Я.В. Дискуссионные аспекты регулирования экспертной деятельности на современном этапе // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2012. № 4. С. 92—96.

Reference

1. Speech by the President of the Russian Federation V.V. Putin at the extended meeting of the board of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Moscow, March 1, 2018). *Offic. website of the Presidential Administration of the Russian Federation*. URL: <http://www.kremlin.ru/news/20624> (accessed 29.05.2018). (In Russ.)
2. Sankov V.I. Problematic issues of the use of special knowledge in the investigation of crimes under art. 145¹ of the Criminal code. *Expert forensic*, 2018, no. 1, pp. 26—29. (In Russ.)
3. Yeremin S.G., Tretyakov Yu.V. Requirements for forensic accounting methods for solving diagnostic and identification problems in the analysis of accounting associated with the use of computer tools. *Forensic science and forensic science in the context of modernity: collection of scientific papers*. Krasnodar, 2013. Pp. 58—68. (In Russ.)
4. The official site of PKU GIAC Ministry of Internal Affairs of Russia. URL: <http://10.5.0.16/csi/modules> (accessed 28.08.2018). (In Russ.)
5. The official website of Russian Railways. URL: <http://www.rzd.ru/> (accessed 28.08.2018). (In Russ.)
6. Criminal Case no. 721107. Archive of the Leninsky District Court of Irkutsk, 2017. (In Russ.)
7. Interstate standard GOST 32400-2013 “Side frame and bolster hanger cast carriages of rail freight wagons. Technical conditions” dated July 01, 2014. URL: <http://www.consultant.ru> (accessed 20.04.2018). (In Russ.)
8. Strelkov A.A. Forensic investigations using x-ray computer topography: current problems and prospects. *Forensic Expert*, 2016, no. 4, pp. 25—27. (In Russ.)
9. Malykhina E.A. The method of investigating the theft of components of parts of railway transport facilities. Dissertation... candidate of legal sciences. Rostov on Don, 2018. (In Russ.)
10. Gribunov O.P. Features of a trasological study of locking and sealing devices in the investigation of the theft of goods from the rolling stock of freight trains. *Problems of law enforcement?* 2016, no. 2, pp. 116—120. (In Russ.)
11. Komissarova Ya.V. Discussion aspects of the regulation of expert activities at the present stage. *Bulletin of St. Petersburg University*, 2012, no. 4, pp. 92—96. (In Russ.)