

## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 343.9:656.7.025

© Кузаков Дмитрий Вадимович

— преподаватель кафедры организации судебной  
и правоохранительной деятельности, Восточно-Сибирский филиал  
Российского государственного университета правосудия  
d\_kuzakov@inbox.ru

### **Типичные следы преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом (ст. 238 УК РФ)**

**Аннотация.** В статье отмечается значительное количество происшествий на воздушном и водном транспорте, а также сложность расследования преступлений, совершенных на данных видах транспорта, в связи с их спецификой. Автором предлагается классификация следов преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров на водном и воздушном транспорте, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан. Основанием классификации выступают факты, на которые указывают следы данного вида преступления.

**Ключевые слова:** след; водный транспорт; воздушный транспорт; оказание услуг.

© Dmitriy V. Kuzakov

— lecturer of the department of organization of judicial and law  
enforcement activities of the East Siberian Branch of the Russian State  
University of Justice

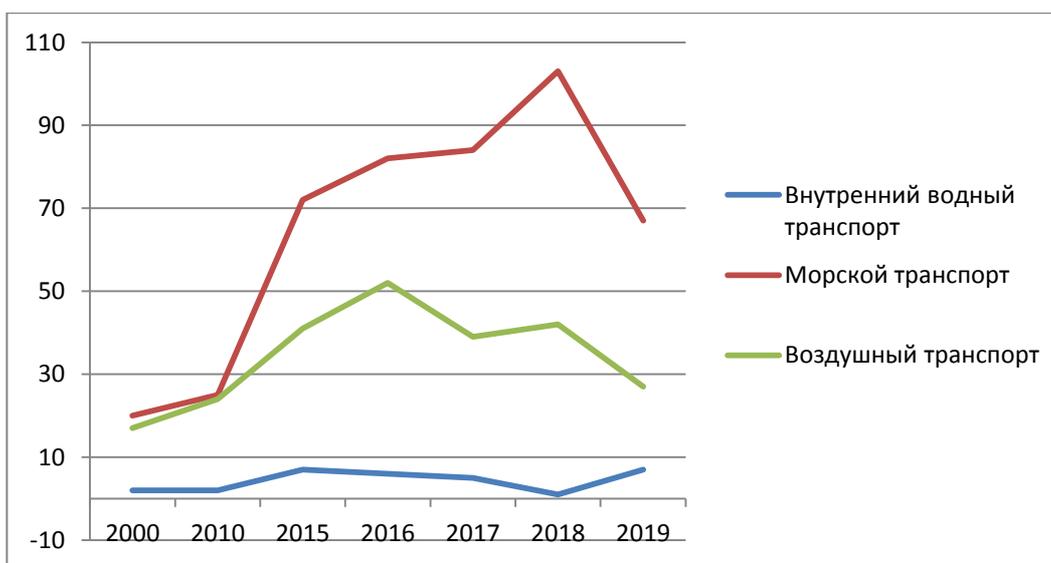
### **Typical traces of crimes related to the services for passenger transportation by water and air (Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation)**

**Abstract.** The current paper has considered a significant number of accidents on air and water transport, as well as the complexity of the investigation of crimes committed on these modes of transport, due to their specificity. The author has proposed a classification of traces of crimes related

to the services for passenger transportation by water and air, that do not meet the requirements for life and health safety of citizens. The base of the classification consisted of the facts, which were indicated by the traces of this type of crime.

**Key words:** trace; water transport; air transport; service.

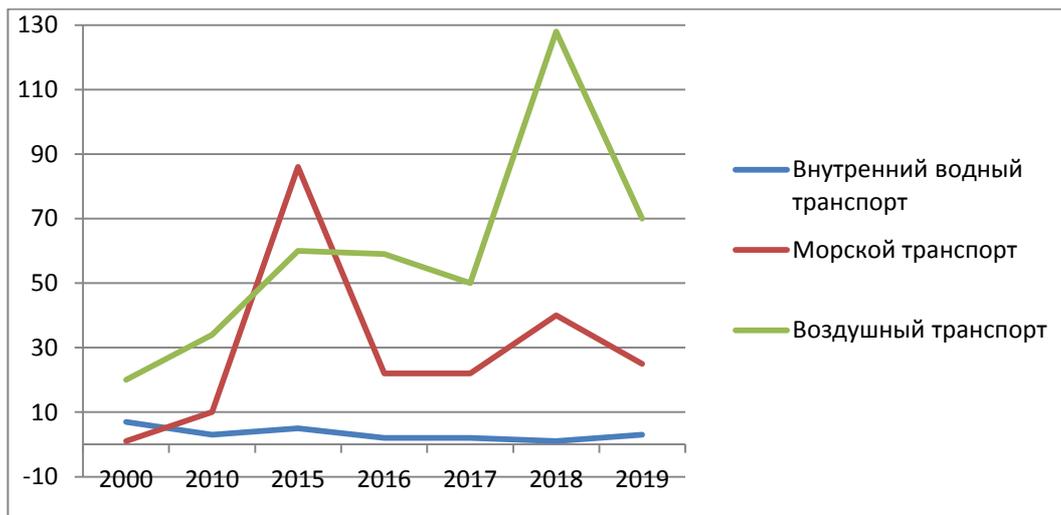
В настоящее время на территории РФ происходит значительное количество происшествий на воздушном и водном транспорте. За период с 2015 по 2019 гг. (рис. 1) произошло 201 происшествие на воздушном и 434 происшествия на водном транспорте (26 — внутренний водный, 408 — морской транспорт). В результате происшествий на воздушном транспорте за указанный период (рис. 2) погибло 367 человек, на водном транспорте — 208 человек (13 — внутренний водный, 195 — морской транспорт). Стоит отметить и наблюдаемый значительный рост числа происшествий на водном и воздушном транспорте в сравнении с показателями 2000 и 2010 гг.



**Рис. 1. Число происшествий на водном и воздушном транспорте**

[[https://gks.ru/bgd/regl/b20\\_11/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b20_11/Main.htm); Анализ и состояние аварийности; URL: <https://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnost>]

Такие происшествия вызывают широкий общественный резонанс, поскольку их характерными последствиями являются существенный материальный ущерб и многочисленные человеческие жертвы. По мнению ряда авторов [6; 8], одно из эффективных средств предупреждения преступлений на водном и воздушном транспорте — наличие уголовной ответственности за оказание услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности их жизни и здоровья.



**Рис. 2. Число погибших в результате происшествий на водном и воздушном транспорте**

[[https://gks.ru/bgd/regl/b20\\_11/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b20_11/Main.htm);

URL: <https://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnost>]

Стоит констатировать, что на сегодняшний день проблематика выявления и расследования указанных преступлений не получила широкого освещения в криминалистической литературе. Однако несмотря на отсутствие комплексных монографических исследований по заявленной проблематике, имеется ряд публикаций, посвященных отдельным ее аспектам, в частности, это работы Д. А. Степаненко, Е. А. Липуновой [6], А. М. Журбенко, С. В. Пахомова [3], О. Н. Куликовой [4].

Между тем расследование преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан, имеет специфику и осложнено определенными факторами. Одним из таких факторов выступает следовая картина преступления, которая в связи с особенностями движения водного и воздушного транспорта, как правило, мало информативна, а отдельные следы прослеживаются на протяжении всего маршрута перемещения транспортного средства, что требует надлежащего криминалистического обеспечения процесса расследования [7]. В тех условиях, с которыми сталкиваются субъекты поисково-познавательной деятельности, несомненно, ключевым при обнаружении и фиксации любых следов является фактор времени. При этом стоит учитывать, что информативность материальных и идеальных следов может оказаться на порядок ниже, чем следов виртуальных (цифровых), которые в современных условиях развития цифровой среды приобретают все большую значимость в процессе раскрытия и расследования преступлений. Под виртуальными (цифровыми) следами, на наш взгляд, стоит понимать любую криминалистически значимую информацию о

событиях или действиях, которая хранится на электронных носителях и доступ к которой осуществляется с помощью компьютерных устройств.

При расследовании преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ, а именно оказания услуг по перевозке пассажиров водным или воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности их жизни и здоровья, необходимо, в первую очередь, обнаружить следы, свидетельствующие (в своей совокупности или по отдельности) о возможном факте осуществления перевозки пассажиров на конкретном судне.

Предлагаем условно разделить данные следы на следующие группы, в зависимости от фактов, на которые они указывают.

**1. Следы, указывающие на факт оказания услуг по перевозке пассажиров на водном и воздушном транспорте, которые, в свою очередь, можно разделить на следующие подгруппы.**

1.1. Материальные:

— следы присутствия пассажиров на борту судна. Подтверждением факта нахождения пассажиров на борту судна могут являться оставленные на различных поверхностях судна следы, принадлежащие пассажирам (следы пальцев рук, следы обуви, слюна, запаховые следы и т.д.), а также оставленные личные вещи;

— следы пальцев рук на купюрах, изъятых у перевозчика в рамках проведения оперативно-розыскного мероприятия «проверочная закупка»;

— имущество, переданное перевозчику в счет оплаты услуг по перевозке. В некоторых случаях в счет оплаты услуги по перевозке заказчик может предоставить какое-либо имущество, подтверждение передачи которого (в совокупности с другими обстоятельствами) может являться доказательством факта оказания услуг по перевозке пассажира. Так, например, по уголовному делу № 11702009303760273 в 2017 г. на о. Ольхон Иркутской области гр. М., оказывая услугу по перевозке пассажиров на воздушном судне «Сессна-172», вследствие ряда технических нарушений совершил аварийную посадку на поверхности оз. Байкал, чем поставил под угрозу безопасность жизни и здоровья перевозимых граждан. В качестве оплаты за оказанную услугу гр. М. принял построенную одним из пассажиров деревянную лестницу, которая заключением стоимостной экспертизы была оценена в 4719 руб.

1.2. Идеальные: показания свидетелей, потерпевших, подозреваемых (обвиняемых). В данном случае обстоятельства произошедшего события устанавливаются при производстве допросов, очных ставок.

1.3. Виртуальные (цифровые):

— биллинговая информация. Применительно к сфере электросвязи, под биллинговыми данными понимаются формируемые сетевым оборудованием сведения о стоимости услуг связи, о тарифах и прочих стоимостных характеристиках, а также о технических, временных и пространственных параметрах работы оборудования связи, необходимых

для расчета за предоставляемые услуги. Под биллинговой информацией, используемой в деятельности правоохранительных органов, понимаются данные о соединениях абонентских терминалов сетей связи, в том числе данные о неотвеченных вызовах, об используемом оконечном оборудовании, справочная информация об абонентах, сведения о приемо-передающем сетевом оборудовании и пространственно-временных характеристиках работы сотовых телефонов, данные о радиотелефонах, работавших в заданных пространственных областях [9]. Таким образом, биллинговая информация позволяет установить факт совместного или отдельного перемещения перевозчика и пассажира (-ов) по акватории;

— данные выписки по лицевому счету пассажира и перевозчика в случае оплаты услуги по перевозке путем перечисления денежных средств пассажиром на счет перевозчика.

## **2. Следы, указывающие только на факт перемещения судна:**

— горюче-смазочные вещества на поверхности водоема. К следам данного типа можно отнести нефтепродукты, используемые для обеспечения движения и исправной работы водного транспорта. Оставленные на поверхности водоема нефтепродукты в концентрации, превышающей допустимый минимум, позволяют сделать вывод о том, что техническое состояние судна не соответствует техническим требованиям (п. 272, 283—291 постановления Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» и подп. «б», «д», «ж», «п» п. 4.4.1 ГОСТ Р 55631-2013 «Внутренний водный транспорт. Суда. Общие требования безопасности»), что представляет угрозу безопасности жизни и здоровья лиц, находящихся на борту судна. Наиболее эффективным способом фиксации такого следа считаем аэрофотосъемку с использованием беспилотных летательных аппаратов. Дальнейшее их исследование производится посредством судебной экспертизы горюче-смазочных материалов. Для сбора и исследования следов нефти с водных поверхностей существуют различные технические устройства [см. например, Устройство для определения концентрации нефти (нефтепродуктов) в воде // SU 1594395 А1. 16 декабря 1986 г.; Устройство для отбора пленок нефти и нефтепродуктов с поверхности воды // RU 2679232 С1. 6 декабря 2017 г.]; рекомендации по проведению исследования изъятых проб содержатся в научных трудах [2]. Однако обнаружение таких следов усложняется на водных пространствах с высокой скоростью течения (пороги, стрежени и т.п.), поскольку в подобных условиях след теряет свою устойчивость, а следовательно, становится непригодным, поэтому считаем благоприятной для расследования ситуацию, когда данный след оставлен на поверхности водоемов с малой скоростью течения (плесы, озера, водохранилища и т.п.);

— данные системы навигации водных и воздушных судов. Согласно п. 4.6.23 ГОСТ Р 55631-2013 «В целях обеспечения безопасности судоходства

судно должно быть укомплектовано навигационным оборудованием и обеспечено навигационным снабжением в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна». Судовое навигационное оборудование служит для непрерывного обеспечения достоверной информацией, позволяющей безопасно управлять движением судна по акваториям и для ориентирования судоводителей. Согласно постановлению Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» морские суда и суда внутреннего речного и смешанного плавания подлежат обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Благодаря этому не только повышается уровень безопасности и эффективности перевозок пассажиров, но и осуществляется сбор и хранение информации о перемещении судна, на котором установлено навигационное оборудование со спутниковой навигацией. Извлекая хранящиеся в системе навигационного оборудования данные, следователь получает информацию о перемещении судна по акватории, что позволяет ему сделать вывод о факте перемещения судна тем или иным маршрутом, а также данные о совершенных остановках судна.

Бортовые устройства регистрации являются основным техническим средством получения объективной информации для установления обстоятельств и причин авиационных происшествий. Поэтому особое внимание при осмотре воздушного судна в рамках расследования преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности, необходимо уделить поиску и сохранению бортовых самописцев (так называемых «черных ящиков»), которые автоматически фиксируют внутренние и внешние переговоры, действия членов экипажа с органами управления воздушным судном, а также различные параметры полета и условия работы систем воздушного судна [5, стр. 56—57]. Совместное рассмотрение синхронизированных во времени записей параметров полета и переговоров помогает установить действия экипажа и режим работы агрегатов воздушного судна. Дешифрование полетных данных при использовании компьютерных программ позволяет наглядно смоделировать последний полет конкретного воздушного судна [1, стр. 112—113].

Также экипажами воздушных судов активно используются и дополнительные средства объективного контроля, в частности видеорегистраторы, приемники GPS-навигации, а на некоторых легких и сверхлегких воздушных судах такие приборы являются единственными средствами контроля, поскольку установка бортовых устройств, записывающих речевую и параметрическую информацию, на них конструктивно не предусмотрена;

— температурные показатели двигателя. Вследствие сгорания горючесмазочного вещества в системе двигателя внутреннего сгорания происходит сильное повышение температуры основных узлов, остывание которых занимает довольно продолжительное время. По этой причине считаем возможной практику проверки температурных показателей двигателя судна в случае, когда на основании имеющихся данных перевозка на судне осуществлялась недавно, чтобы доказать факт возможного передвижения судна. Касаемо водного транспорта необходимо отметить, что в соответствии с Приложением № 2 приказа Минтранса России от 10 мая 2011 г. № 133 «Об утверждении правил ведения журналов судов» на борту каждого судна, имеющего право плавания под Государственным флагом РФ, независимо от формы собственности, ведется машинный журнал, в котором помимо прочего обязательно производятся записи о времени пуска/остановки главного двигателя, параметры его работы, состояние вспомогательных двигателей и другого вспомогательного оборудования.

### **3. Следы, указывающие на наличие реальной опасности оказанной услуги для жизни и здоровья пассажиров:**

— выявленные в ходе осмотра и в результате проведения экспертиз нарушения требований законов, приказов, регламентов, руководств в области:

- пожарной безопасности: в соответствии с п. 10.4.1 Руководства по квалификации и освидетельствованию маломерных судов Р.044-2016, утвержденного приказом Российского речного регистра от 21 октября 2016 г. № 74-п, судно должно быть снабжено необходимым количеством средств пожаротушения, а именно: количество огнетушителей должно соответствовать количеству помещений на судне. В обязательном порядке огнетушитель должен быть в машинном отделении, рулевой рубке и на палубе судна. Огнетушители должны быть в исправном состоянии, без механических повреждений, в том числе пластмассовых раструбов и иметь отметки об их проверке или сроке годности;

- обеспечения спасательными средствами: в соответствии с п. 10.2.1—10.2.11 указанного выше Руководства судно должно быть укомплектовано спасательными плотами на количество 100% людей;

- конструктивных особенностей судна, влияющих на безопасность пассажиров: в соответствии с п. 3.3.1, 3.3.2 Руководства по летной эксплуатации самолета ТВС-2МС-24 2014 г. максимально допустимое к перевозке количество пассажиров на борту не должно превышать 12 человек;

— выявленные в ходе осмотра и в результате проведения экспертиз факты отсутствия документов, которые должны находиться на судне для подтверждения права перевозки пассажиров на платной основе: в соответствии со ст. 14 КВВТ РФ и ст. 67 Воздушного кодекса РФ на судах в обязательном порядке должны находиться судовой и бортовой журналы.

Приведенная классификация следов преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан, позволяет, с учетом специфики данного вида преступления, выделить и разграничить следы, оставленные в результате совершения преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ. Причем, отражение в данной классификации нашли не только «традиционные» материальные и идеальные следы, но и следы, обнаружение, фиксация, изъятие и исследование которых представляют собой сложные технические процессы, требующие применения специальных знаний, умений и навыков, а также использования современных технико-криминалистических средств.

Таким образом, данная классификация может послужить не только теоретической основой для изучения особенностей расследования и раскрытия преступлений данного вида, но и лечь в основу соответствующих методических разработок для следователей.

#### **Литература**

1. Балашов, Д. Н. Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах РФ : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2000. — С. 112—113.
2. Жук, А. С. Разработка универсальных методик количественного определения нефтепродуктов в воде / А. С. Жук, А. И. Рубайло // Журнал сибирского федерального университета. Серия: Химия. — 2014. — Т. 7. — № 3. — С. 361—370.
3. Журбенко, А. М. Особенности доказывания обстоятельств совершения преступлений в сфере оказания услуг населению по пассажирским и грузовым перевозкам воздушным и водным видами транспорта, не отвечающим требованиям безопасности / А. М. Журбенко, С. В. Пахомов // Белгородские криминалистические чтения : сборник научных трудов. — Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина, 2018.
4. Куликова, О. Н. Проблемные вопросы, возникающие при применении ст. 238 УК РФ в случаях оказания услуг водным транспортом // Российский следователь. — 2015. — № 20. — С. 52—54.
5. Митрофанова, А. А. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ): актуальные проблемы теории и практики : дис. ... канд. юрид. наук. — Иркутск, 2017.
6. Степаненко, Д. А. О практике выявления и расследования преступлений об оказании услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности / Д. А. Степаненко, Е. А. Липунова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2017. — № 4 (18). — С. 115—127.
7. Степаненко, Д. А. Криминалистическое обеспечение расследования как категория криминалистики / Д. А. Степаненко, А. А. Митрофанова // Глаголь правосудия. — 2017. — № 2 (14). — С. 60—64.
8. Эминов, В. Э. Предупреждение транспортных происшествий // Союз криминалистов и криминологов. — 2013. — № 1. — С. 146—153.

9. Невский, С. А. Проблемы правового регулирования получения и использования технической информации телекоммуникационных сетей в деятельности по раскрытию и расследованию преступлений / С. А. Невский, О. В. Ладухин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2014. — № 8.

## References

1. Balashov, D. N. Metodika rassledovaniya prestupnykh narusheniy pravil poletov ili podgotovki k nim v Vooruzhennykh Silakh RF [Methods of investigation of criminal violations of flight rules or preparation for them in the RF Armed Forces]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Moskva, 2000. — S. 112—113.

2. Zhuk, A. S. Razrabotka universal'nykh metodik kolichestvennogo opredeleniya nefteproduktov v vode [Development of universal methods for the quantitative determination of oil products in water] / A. S. Zhuk, A. I. Rubaylo // Zhurnal sibirskogo federal'nogo universiteta. Seriya: Khimiya. — 2014. — T. 7. — № 3. — S. 361—370.

3. Zhurbenko, A. M. Osobennosti dokazyvaniya obstoyatel'stv soversheniya prestupleniy v sfere okazaniya uslug naseleniyu po passazhirskim i gruzovym pervozкам vozdushnym i vodnym vidami transporta, ne otvechayushchim trebovaniyam bezopasnosti [Features of proving the circumstances of the commission of crimes in the sphere of providing services to the population for passenger and cargo transportation by air and water transport that do not meet safety requirements] / A. M. Zhurbenko, S. V. Pakhomov // Belgorodskiy kriminalisticheskiy chteniya : sbornik nauchnykh trudov. — Belgorod : Belgorodskiy yuridicheskiy institut MVD Rossii imeni I. D. Putilina, 2018.

4. Kulikova, O. N. Problemnyye voprosy, vznikayushchiye pri primeneniі st. 238 UK RF v sluchayakh okazaniya uslug vodnym transportom [Problematic issues arising from the application of Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation in cases of providing services by water transport] // Rossiyskiy sledovatel'. — 2015. — № 20. — S. 52—54.

5. Mitrofanova, A. A. Kriminalisticheskoye obespecheniye pervonachal'nogo etapa rassledovaniya narusheniy pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii vozdushnogo transporta (st. 263 UK RF) [Forensic support of the initial stage of investigation of violations of traffic safety rules and the operation of air transport (Article 263 of the Criminal Code of the Russian Federation)]: aktual'nyye problemy teorii i praktiki : dis. ... kand. yurid. nauk. — Irkutsk, 2017.

6. Stepanenko, D. A. O praktike vyyavleniya i rassledovaniya prestupleniy ob okazanii uslug po pervozke passazhirov vozdushnym transportom, ne otvechayushchikh trebovaniyam bezopasnosti [On the practice of detecting and investigating crimes on the provision of services for the carriage of passengers by air that do not meet safety requirements] / D. A. Stepanenko, Ye. A. Lipunova // Sibirskiy ugovno-protsessual'nyye i kriminalisticheskiye chteniya. — 2017. — № 4 (18). — S. 115—127.

7. Stepanenko, D. A. Kriminalisticheskoye obespecheniye rassledovaniya kak kategoriya kriminalistiki [Forensic support of the investigation as a category of criminalistics] / D. A. Stepanenko, A. A. Mitrofanova // Glagol" pravosudiya. — 2017. — № 2 (14). — S. 60—64.

8. Eminov, V. E. Preduprezhdeniye transportnykh proisshestviy [Prevention of traffic accidents] // Soyuz kriminalistov i kriminologov. — 2013. — № 1. — S. 146—153.

9. Nevskiy, S. A. Problemy pravovogo regulirovaniya polucheniya i ispol'zovaniya tekhnicheskoy informatsii telekommunikatsionnykh setey v deyatel'nosti po raskrytiyu i rassledovaniyu prestupleniy [Problems of legal regulation of obtaining and using

technical information of telecommunication networks in the activity of detecting and investigating crimes]/ S. A. Nevskiy, O. V. Ladukhin // Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyye nauki. — 2014. — № 8.