

УДК 343.136

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРАХ ИЗ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ)

Жук Игорь Олегович¹, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры публичного и частного права института экономики, управления и права
e-mail: zhuk64@rambler.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены различные формы использования специальных познаний по уголовным делам, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта. Приводится современная судебная практика данной категории преступлений.

Ключевые слова: использование специальных познаний, формы, водный транспорт, судебная практика, экспертиза.

THE USE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN CRIMINAL CASES RELATED TO VIOLATIONS OF TRAFFIC SAFETY RULES AND THE OPERATION OF WATER TRANSPORT (USING EXAMPLES FROM JUDICIAL PRACTICE)

Igor O. Zhuk¹, Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Public and Private Law at the Institute of Economics, Management and Law
e-mail: zhuk64@rambler.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article discusses various forms of using special knowledge in criminal cases related to violations of traffic safety rules and operation of water transport. The modern judicial practice of this category of crimes is given.

Keywords: use of special knowledge, forms, water transport, judicial practice, expertise.

Расследование и их последующее рассмотрение в суде преступлений на водном транспорте, требуют от субъекта расследования и суда понимания механизма преступной деятельности, наглядности и использования специальных познаний, поскольку имеют свою специфику.

Как показывает судебно-следственная практика, данная категория преступлений за последние годы увеличивается.

Если посмотреть на официальную статистику Российской Федерации, по статье 263 УК РФ осуждено:

- 2022 г. – 44 лиц,
- 2023 г. – 64,
- 2024 г. – 77 [1].

В ходе расследования преступлений на водном транспорте многие детали происшествия требуют более глубокого подхода и знаний в этой области, которые отсутствуют у субъектов, осуществляющих расследование, отсюда очевидный вывод, что невозможно обойтись без помощи различных специалистов.

Несмотря на то, что использование специалистов в расследовании преступлений применяется достаточно давно, однако, в действующем уголовно-процессуальном законодательстве понятие специальных познаний не нашло должного определения.

В настоящее время, в условиях роста научно-технического прогресса значение специальных познаний в расследовании преступлений постоянно возрастает, среди ученых отсутствует единство взглядов и не выработано общепризнанное определение, хотя все сводится к знаниям, умениям и навыкам, которыми обладает лицо (специалист) в результате получения соответствующего специального образования и (или) опыта практической работы по соответствующей специальности [2].

При расследовании аварийной ситуации на водном транспорте необходимо решать сложные вопросы, которые связаны с неправильными действиями людей, повлекшими тяжкие последствия.

Применение специальных познаний дадут субъекту расследования в зависимости от формы ориентирующую, консультационную информацию, либо будут выступать в статусе доказательств, предусмотренных ст.74 УПК РФ.

Правоприменительная практика и научная литература дают основание заключить, что все виды специальных познаний применяются в процессуальных и иных формах.

К процессуальным формам, безусловно, относятся: участие специалиста в следственных действиях (ст. 168 УПК РФ) и назначения и производства экспертизы [3].

К иным формам, которые называют не процессуальными будут относиться: получение справок и консультаций у специалиста, в том числе и в ходе оперативно-розыскной деятельности, производства ревизии (инвентаризации, документальной проверки, использование самим субъектом расследования.

На основе анализа материалов уголовных дел из судебной практики, рассмотрим, как используются отдельные формы специальных познаний.

3 августа 2019 года в дневное время Марков, управляя маломерным судном «НЕПТУН-550» на озере Большое Шарыповского района Красноярского края в нарушение Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации на большой скорости заехал в места купания и массового отдыха населения, в результате чего допустил наезд на малолетнюю девочку 10 лет, причинив ей телесные повреждения, от которых она скончалась на месте происшествия[4].

В ходе расследования проводились различные следственные действия с привлечением специалистов.

В частности, был проведен ряд следственных осмотров:

- осмотр места происшествия, где была зафиксирована обстановка, обнаружен труп девочки с телесными повреждениями, который был направлен для проведения судебно-медицинской экспертизы;
- осмотр участка местности, маломерного судна;



- осмотр предметов, похожие на волосы темного цвета, изъятые с винта мотора на лодке;
- осмотр образцов крови девочки и другие следственные действия.

По данному уголовному делу были назначены и проведены различные экспертизы. Выбор вида экспертизы зависит от конкретных обстоятельств происшествия и поставленных задач.

Прежде всего отметим некоторые из них:

- **судебно-медицинская экспертиза.** Она направлена на установление характера, локализации и механизма образования телесных повреждений, причинённых девочке, а также на определение степени тяжести вреда здоровью и причинно-следственной связи между травмами и смертью. В рамках такой экспертизы анализируются медицинские документы (протоколы осмотра, результаты инструментальных исследований, заключения врачей), проводится исследование трупа.

Судебно-биологическая экспертиза, согласно выводам которого объекты, изъятые с мотора, являются волосами с головы человека. По своим макро- и микроморфологическим признакам они сходны с представленными образцами волос с головы трупа девочки и могли произойти от него.

Трасологическая экспертиза, которая проведена для изучения следов на месте происшествия и на судне. Эксперт исследовал следы контакта судна с телом потерпевшей, особенности повреждений на корпусе судна или гребном винте.

Техническая экспертиза судна, его оборудования и механизмов. Эксперт оценил, находились ли двигатель, рулевое управление, навигационные системы и другие элементы в исправном состоянии на момент происшествия, а также выяснил, могли ли технические неисправности способствовать аварии.

Судоводительская судебно-техническая экспертиза, проведенная профессором кафедры судовождения, которым было установлено, что судоводитель, управлявший маломерным судном:

- должен был руководствоваться пунктом 121 Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации [5], согласно которому судоводители должны постоянно вести визуальное и слуховое наблюдение, а также наблюдение с помощью имеющихся технических средств применительно к существующим обстоятельствам и условиям для того, чтобы полностью оценить ситуацию, в которой находится судно;

-обязан был выполнять пункт 8 Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации [6], согласно которому при плавании на маломерных судах запрещается заходить под мотором или парусом и маневрировать на акваториях пляжей, купален, других мест купания и массового отдыха населения на водных объектах в целях обеспечения безопасности людей.

В связи с тем, что подсудимый вину не признавал, сторона защиты оспаривала выводы экспертов и указывала о недопустимости доказательств, по данному делу была использована такая форма специальных познаний, как показания эксперта.

В своих показаниях эксперт доходчиво объяснила, что в данном случае дается вероятностный ответ, при этом, пол и возраст лица, которому принадлежат волосы, не определяется в рамках этой экспертизы.

Данные формы специальных познаний характерны для уголовных дел, связанных с авариями на водном транспорте, где необходимо установить, как медицинские, так и технические и ситуационные обстоятельства происшествия.

Рассмотрим отдельные формы специальных познаний по другому делу, где Пичугин, который 67 дней находился в открытом море на дрейфующей лодке и чудом остался жив, поскольку при его обнаружении, он был истощен и обессилен, толком не мог говорить и



потерял порядка 50 кг веса был обвинен и признан виновным по ч.3 ст.263 и ч.5 ст.327 УК РФ.

Так, в августе 2024 года Михаил Пичугин вместе с братом Сергеем и 15-летним племянником Ильёй отправились на надувной лодке-катамаране типа «Baikat 470» к Шантарским островам, чтобы посмотреть на китов, т.е. совершить туристический переход по Охотскому морю, а затем должен был завершиться возвращением обратно.

На обратном пути от мыса Перовского примерно в 19 км от берега произошла поломка двигателя, судно утратило способность передвижения и более двух месяцев бесконтрольно дрейфовало в открытом море. От переохлаждения и истощения родственники обвиняемого погибли. Средств спутниковой и радиосвязи на борту не имелось.

Лодка была обнаружена в октябре в 25 км от побережья в районе села Усть-Хайрюзово в Тигильском районе Камчатского края [7].

В ходе расследования при проведении следственных действий с помощью специалистов было установлено, что по своим характеристикам лодка «Байкат 470» не должна использоваться для дальних переходов по морю. Пичугин, как владелец судна, прошедшего освидетельствование, не имел права совершать дальнейшее путешествие и уходить в открытое море.

Таким образом Пичугин нарушил несколько правил:

- управляя маломерным судном, проигнорировал требования о соблюдении допустимого для данного вида транспортных средств отдаления от берега на расстояние не более 3 км.

- не обеспечил надлежащее техническое обслуживание мотора лодки и устранение имевшихся неисправностей.

- при регистрации судна использовал подлог документа, вписав недостоверные сведения о технических характеристиках двигателя.

По делу был проведен ряд экспертиз:

судебно-медицинских - для установления причин смерти брата и племянника Пичугина; гидрологические, физико-химические, криминалистические, молекулярно-генетические, гистологические, трасологические, дактилоскопические и иные.

В связи с тем, что Пичугин вину признал частично и отрицал, что знал о поломке мотора, спор возник по заключению **судебно-технической экспертизы**.

Эксперт пришёл к выводу, что поломка двигателя произошла из-за солевых отложений, которые длительное время скапливались внутри мотора. В заключении также указывалось, что для предотвращения аварии требовалось провести углублённый текущий ремонт двигателя с очисткой системы охлаждения от солей. Однако в том же документе эксперт отметил, что полностью удалить такие отложения таким ремонтом невозможно.

Адвокаты Пичугина усомнились в достоверности этой экспертизы. Они указали на противоречия в выводах специалиста, а также на то, что двигатель исследовали спустя значительное время после происшествия. За этот период мотор находился в солёной воде и подвергался постороннему вмешательству в конструкцию. По мнению защиты, эксперт не смог разделить доаварийные, послеаварийные и послеремонтные изменения деталей.

Кроме того, адвокаты обратили внимание на несоответствие в части работы электронного блока управления (ЭБУ).

Таким образом, по уголовным делам, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта используются различные формы специальных познаний: экспертизы, заключения специалистов и их участие в следственных действиях, расчёты и анализы при консультациях, которые вносят существенный вклад доказательственной базы для принятия соответствующего решения по уголовному делу и вынесения приговора в суде.

Список литературы:

1. Судебная статистика РФ // URL: <https://stat.ани-ппеccc.pф/stats/ug/t/14/s/17> (дата обращения: 18.04.2026).
2. Энциклопедия судебной экспертизы. М., 1999. С.402-403.
3. Малыхин И.В., Симоненко Е.И. Тактика осмотра места происшествия по фактам взрывов на объектах транспортной инфраструктуры // Проблемы правоохранительной деятельности. Белгород: Белгородский юрид. ин-т МВД России им. И.Д. Путилина, 2018. С. 72-73.
4. Приговор № 1-3/2021 1-49/2020 от 28 марта 2021 г. по делу № 1-134/2019 Шарыповский районный суд (Красноярский край) // URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2026).
5. Приказ Министерства транспорта РФ от 19 января 2018г. №19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» // URL: <https://base.garant.ru/71894832/> (дата обращения: 18.04.2026).
6. Приложение к Приказу МЧС России от 29 июня 2005 года № 502 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» // URL: <https://base.garant.ru/71894832/> (дата обращения: 18.04.2026).
7. Суд Улан-Удэ: приговор Пичугину вступил в силу // URL: <https://dzen.ru/a/afgb7hUdvIFXhti5> (дата обращения: 18.04.2026).

