

**Шамсудинов Радик Абдулвагабович**

**Shamsudinov Radik Abdulvagabovich**

начальник следственного управления  
УТ МВД России по Приволжскому федеральному  
округу, полковник юстиции

Head of the Investigative Department  
of the UT of the Ministry of Internal Affairs of Russia  
for the Volga Federal District, Colonel of Justice



УДК 343.1

**ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ  
УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ  
В СФЕРЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО,  
ВОЗДУШНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА  
В СЛЕДСТВЕННЫХ ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
FEATURES OF THE ORGANIZATION OF THE INVESTIGATION  
OF CRIMINAL CASES ON CRIMES IN THE FIELD  
OF VIOLATIONS OF TRAFFIC SAFETY RULES AND  
OPERATION OF RAILWAY, AIR AND WATER TRANSPORT  
IN THE INVESTIGATIVE BODIES OF INTERNAL AFFAIRS**

**Ключевые слова:** объекты транспортной инфраструктуры, объекты капитального строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, гидротехнические сооружения, объекты инфраструктуры воздушного транспорта, портовые гидротехнические сооружения, экспертизы по делам о транспортной безопасности, хулиганство на транспорте.

**Keywords:** transport infrastructure objects, capital construction objects of public railway transport infrastructure, hydraulic structures, air transport infrastructure objects, port hydraulic structures, expertise in transport security cases, hooliganism in transport.

Особенности объектов оперативного обслуживания подразделений органов внутренних дел на транспорте закреплены законодательно, и к ним отнесены объекты капитального строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, гидротехнические сооружения, объекты инфраструктуры воздушного транспорта, портовые гидротехнические сооружения, к особо опасным, технически сложным и уникальным объектам. В статье обращено внимание, что при производстве

предварительного следствия зачастую возникает необходимость в производстве сложных времязатратных и трудоемких строительных судебных экспертиз. Также раскрываются проблемы в доказывании таких преступлений, которые заключаются в сложности подбора узких специалистов в соответствующих областях, таких как гидротехнические и железнодорожные сооружения, средства воздушного транспортного комплекса. В работе уделено внимание вопросу квалификации профильных для транспортных подразделений смежных статей УК РФ, в частности, об ответственности за хулиганство на транспорте. В данном случае возникает проблема разграничения совершенных на транспортном объекте действий. В зависимости от категории объекта транспорта необходимо установить степень опасности и угрозы эксплуатации транспортных средств, провести соответствующие технические судебные экспертизы.

The features of objects of operational maintenance of divisions of internal affairs bodies in transport are fixed by law, and they include objects of capital construction of public railway transport infrastructure, hydraulic structures, air transport infrastructure facilities, port hydraulic structures, especially dangerous, technically complex and unique objects. The article draws attention to the fact that during the preliminary investigation, there is often a need for the production of complex time-consuming and time-consuming construction forensic examinations. The problems in proving such crimes are also revealed, which consist in the complexity of selecting narrow specialists in the relevant fields, such as hydraulic and railway structures, air transport facilities. The paper pays attention to the issue of qualification of related articles of the Criminal Code of the Russian Federation that are relevant for transport units, in particular, on responsibility for hooliganism in transport. In this case, there is a problem of distinguishing the actions performed on the transport object. Depending on the category of the transport object, it is necessary to establish the degree of danger and threat to the operation of vehicles, to conduct appropriate technical forensic examinations.

В структуру органов внутренних дел на транспорте входят восемь управлений на транспорте по федеральным округам и два линейных управления (Забайкальское и Восточно-Сибирское), которые подчинены Главному управлению на транспорте. Надзирают за законностью деятельности ОВДТ транспортные прокуратуры.

Помимо обычных общеуголовных и экономических преступлений под юрисдикцию транспортных подразделений подпадают преступления, предусмотренные гл. 27 УК РФ и посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Объекты оперативного обслуживания нашего Управления дислоцируются на территории 19 субъектов Российской Федерации, в том числе на 13, входящих в состав Приволжского федерального округа (*Республика Башкортостан, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, Кировская область, Нижегородская область, Оренбургская область, Пензенская область, Самарская область, Саратовская область, Ульяновская область*), в двух субъектах Центрального федерального округа (*Владимирская область, Тамбовская область*), в двух – Уральского федерального округа (*Свердловская область, Челябинская область*) и в двух – Южного федерального округа (*Астраханская область, Волгоградская область*).

Особенности объектов оперативного обслуживания закреплены законодательно. Так, ст. 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации относит объекты капитального строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, гидротехнические сооружения, объекты инфраструктуры воздушного транспорта, портовые гидротехнические сооружения к особо опасным, технически сложным и уникальным объектам.

Поэтому при производстве предварительного следствия зачастую возникает необходимость в производстве сложных времязатратных и трудоемких строительных судебных экспертиз.

Выезд специалиста территориального органа МВД для проведения экспертизы в другом субъекте весьма затруднителен. Поэтому нам приходится обходиться силами экспертных подразделений Минюста России либо, что более распространено, проводить строительные экспертизы на платной основе.

В целом поиск экспертного учреждения не представляет сложности, т.к. рынок предложений достаточно широк и следствие не ограничено территориальными рамками, поскольку заключение любого лицензированного экспертного учреждения, находящегося на территории Российской Федерации, будет принято судом в качестве доказательства. Проблема связана с другими факторами, а именно с очередностью и выбором коммерческого предложения.

Сроки ожидания и производства экспертиз даже на платной основе могут доходить до нескольких месяцев, а как известно, ч. 4 ст. 6.1 УПК РФ регламентировано, что обстоятельства, связанные с организацией работы органов предварительного следствия, не принимаются во внимание в качестве оснований для превышения разумных сроков осуществления уголовного судопроизводства.

По итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности УТ МВД России по ПФО, проведенной в 2019 г. контрольно-ревизионным управлением МВД России, в качестве недостатков указано на имеющиеся факты нерационального расходования бюджетных средств, выделенных на производство экспертных исследований и оплату услуг переводчиков.

Комиссией КРУ МВД России выявлены факты ненаправления запросов о возможности проведения экспертиз на безвозмездной основе, установлены случаи проведения экспертиз в одних и тех же коммерческих организациях по ценам выше среднерыночных одного региона.

В соответствии с пп. 21, 22 положения, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 1 декабря 2012 г. №1240 «О порядке и размере возмещения процессуальных издержек...», должностное лицо, в производстве которого находится уголовное дело, в случае установления необходимости производства процессуальных действий на платной основе должно руководствоваться принципами процессуальной экономии.

В соответствии с письмом ФЭД МВД России от 04.04.2013 (исх. №31/5-1929) «Об оплате дорогостоящих экспертиз», подписанным также и руководством Следственного департамента МВД России, оплата экспертиз стоимостью свыше 300 тыс. рублей должна быть согласована.

Иными словами, следователь должен найти экспертное учреждение, которое проведет экспертизу в максимально короткие сроки за минимальную сумму. На практике вопрос не самый простой.

К примеру, следственной частью Следственного управления направлено в суд уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК РФ по обвинению Ч. – генерального директора организации, выполнявшей

капитальный ремонт стратегического объекта – железобетонного моста Горьковской железной дороги.

В ходе следствия **по результатам экспертизы установлено**, что Ч. заменил указанный в проектно-сметной документации строительный материал, предназначенный для восстановления арочных сводов железнодорожного моста, на строительный материал более низкого качества, что могло привести к техногенной катастрофе.

Основное время расследования затрачено именно на подбор экспертного учреждения и производство самой экспертизы.

Есть проблемы и в доказывании таких преступлений, которые заключаются в сложности подбора узких специалистов в соответствующих областях, таких как гидротехнические и железнодорожные сооружения, средства воздушного транспортного комплекса.

Так, по уголовному делу о превышении должностными лицами ФБУ «Волжское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» своих полномочий по корректировке проектных решений, изменений в проект по объекту «Капитальный ремонт шлюзов Городецкого района гидротехнических сооружений и судоходства» (территория Горьковского водохранилища) следствием получены противоречивые доказательства.

Согласно экспертизе: «...внесение изменений в проект привело к снижению прочности и жесткости конструкций, к повышенной деформативности камер шлюзов, что в последующем может привести к их разрушению».

По показаниям четверых специалистов-гидротехников, «изменения, внесенные в проект «Капитальный ремонт шлюзов», технически и научно обоснованы и даже, напротив, улучшают состояние шлюзов».

В следственном отделе Астраханского линейного отдела находилось уголовное дело по факту нарушений, допущенных при реконструкции международного морского порта Оля. В ходе следствия возникла необходимость в производстве дорогостоящей строительной экспертизы, решение о проведении которой так и не было согласовано, поскольку при производстве экспертизы

требовалось частично разобрать причальную стенку порта и на длительное время заблокировать швартование судов.

Другой пример. В настоящее время нами расследуется уголовное дело по факту поставок аэродромных заправщиков в различные аэропорты нашей страны компанией, которая не имела соответствующей лицензии на разработку, производство, испытание и ремонт авиационной техники. Мы опять же столкнулись с проблемой поиска экспертов, которые могли бы исследовать эти заправщики.

Следующий вопрос, на котором я хотел бы остановиться, это особенности квалификации профильных для транспортных подразделений смежных статей Уголовного кодекса.

В 2017 г. введена уголовная ответственность за хулиганство на транспорте. Диспозиция ч. 1 ст. 213 УК РФ («Хулиганство») дополнена п. «в», устанавливающим уголовную ответственность за хулиганство «на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном, а также на любом ином транспортном средстве общего пользования».

Вместе с тем Уголовный кодекс РФ содержит смежный состав преступления – «совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств» (ст. 267.1 УК РФ).

Основным отличием диспозиции п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ от ст. 267.1 УК РФ является то, что уголовная ответственность по ней наступает за действия, совершенные непосредственно на объекте транспортного средства, как, например, дебош в салоне самолета.

К преступлениям, предусмотренным ст. 267.1 УК РФ, могут быть отнесены действия «зацеперов» (людей, цепляющихся к поездам с внешней стороны или едущих на крышах составов), а также лиц, забрасывающих поезда камнями или иными предметами, действия лиц, ослепляющих лазерными указками пилотов самолетов, действия лиц, использующих беспилотные летательные аппараты (квадрокоптеры) в пределах взлетно-посадочных полос и прочее.

Кодекс об административных правонарушениях содержит ряд идентичных положений: ст. 11.1 «Действия, угрожающие безопас-

ности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене»; ст. 11.3 «Действия, угрожающие безопасности полетов»; ст. 11.6 «Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте».

И вот здесь возникает проблема разграничения совершенных на транспортном объекте действий. В зависимости от категории объекта транспорта необходимо установить степень опасности и угрозы эксплуатации транспортных средств, провести соответствующие технические судебные экспертизы.