

О.П. Грибунов

СУДЕБНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ, НАЗНАЧАЕМЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ СОБСТВЕННОСТИ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ТРАНСПОРТЕ

В статье на основе анализа материалов правоприменительной практики освещен вопрос об использовании специальных знаний при расследовании преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном, воздушном и водном транспорте. Кроме того, сформулирован примерный перечень вопросов необходимых для разрешения в ходе проведения экспертиз.

Ключевые слова: транспорт, экспертиза, специальные знания, преступления против собственности, трасологическая экспертиза.

O.P. Gribunov

JUDICIAL EXAMINATION APPOINTED IN INVESTIGATING (VEHICLE CRIMES)

On the article basis of analysis of materials law enforcement lighted the use of expertise in the investigation of crimes against property committed in rail, air and water transport. Also formulated an indicative list of issues necessary to resolve in the course of expertise.

Keywords: Transport, expertise, special knowledge, crimes against property, trasological expertise.

В настоящее время правоприменительная практика к судебной экспертной деятельности выдвигает качественно новые требования, к которым можно отнести: использование единого подхода к методикам исследования, разработка и производство нетрадиционных экспертных исследований, освоение современных научно-технических достижений, полноценное и всесторонне использование уже имеющихся научных криминалистических методов предварительного исследования следов преступления и преступника.

На сегодняшний день оперативная обстановка в Российской Федерации остаётся достаточно напряженной. Согласно статистическим данным только в 2015 г. зарегистрировано 2352,1 тыс. преступлений, или на 8,6 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Почти половину всех преступлений составляют преступления против собственности, так по России в целом против собственности совершено 1397391 преступлений, что на 11,1 % выше показателей 2014 г., на транспорте – 17482 преступлений, опять же выше показателей 2014 г. на 3,1 %, в общей структуре преступности удельный вес составляет: по России 58,5 %, на транспорте – 43,1 %. Не раскрыто 1026,2 тыс. преступлений (+8,2 %), на транспорте – 12558 преступлений (+0,7 %). Почти каждое третье преступление – 1004,1 тыс. преступлений (+8,5 %) осталось нераскрытым в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого [10]. Одним из характерных факторов, влияющих на данные показатели результативности,

является неэффективное использование специальных знаний в области экспертно-криминалистической деятельности на различных этапах расследования преступлений.

В настоящее время использование специальных знаний в расследовании преступлений является «одним из приоритетных направлений, более того, уже стало распространенным явлением, что назначение и производство экспертиз является одним из первоначальных следственных действий и является одним из основных следственных действий, направленных на установление обстоятельств происшедшего преступного события, а также объективизацию расследования» [13].

Правоприменительная практика в настоящее время ориентирована на назначение комплексных экспертных исследований, позволяющих получить данные о механизме совершенного преступления, о личности неизвестного преступника (его внешних данных, а также других признаках и свойствах). Безусловно, назначение судебной экспертизы представляет собой один из распространенных способов получения доказательственной информации по уголовному делу [8].

В связи с этим, на наш взгляд, немаловажное значение приобретают владение следователем и правильное применение им на практике закрепленных в законе правил по использованию специальных знаний экспертов и специалистов.

В настоящее время одним из самых перспективных направлений использования научно-технических достижений в правоохранительной деятельности, в раскрытии и расследовании тяжких и особо тяжких преступлений, является идентификация личности методом ДНК-анализа с последующим формированием ДНК-учетов. Микрообъекты являются прямыми доказательствами, обнаруженными на месте совершения преступления (немыми свидетелями) о лицах, участвующих в их совершении [4]. Вместе с тем, к сожалению, ДНК-анализ применяется только при расследовании преступлений против личности, полагаем данное направление специальных знаний следует активнее применять в расследовании преступлений против собственности, в том числе совершенных на транспорте.

Следующим актуальным направлением, который нами уже был освещен ранее [1], следует признать возможности судебной экспертизы запаховых следов человека, которая позволяет идентифицировать субъекта по следам пахучих веществ его пота, не содержащих клеточных структур.

Учитывая, что запаховые следы не воспринимаются и не контролируются человеком, а, следовательно, не уничтожаются им, при этом обладают устойчивостью во внешней среде, «служат важным источником личностной информации, функционирующим постоянно, независимо от воли и желаний индивида» [6], сохраняют о человеке криминалистически значимую информацию, как о лице совершившем преступление, либо, как лице-участнике события преступления. В нашем случае речь, прежде всего, идет о запаховых следах, оставленных потерпевшим. Так, при совершении кражи

денег у попутчика в поезде круг подозреваемых, как правило, определен сразу, однако доказать, что имеющиеся денежные средства у подозреваемого принадлежат потерпевшему практически невозможно, не используя экспертизу, а именно дактилоскопическую и экспертизы запаховых следов человека. При расследовании хищений денежных средств и иного имущества у пассажиров в поездах следует заметить, что задача идентификации заключается в том, чтобы выявить на объектах (деньги, вещи и иные ценности), обнаруженных у подозреваемых, запаховых следов именно потерпевшего. В этой части, безусловно, можно согласиться с практикующим экспертом, что использование ольфакторных экспертных методик для выявления запаховых следов человека на денежных купюрах возможно использовать при расследовании краж личного имущества [11], в том числе, совершенных на транспорте в пути следования.

При анализе материалов правоприменительной практики выявлено, что при расследовании преступлений против собственности на транспорте назначаются следующие экспертизы: трасологические – 47 %, материалов веществ и изделий – 28 %, дактилоскопические – 15 %, почвоведческие – 3 %, иные – 6 % (например, биологические по следам крови, ботанические, фоноскопические и др.). Таким образом, самыми распространенными по делам данной категории являются трасологические. Так, по делам о хищении грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте чаще всего проводят трасологическую экспертизу ЗПУ, трасологическую экспертизу проводимую по следам одежды. В практике расследования данной группы преступлений при осмотре мест происшествий обнаруживаются предметы одежды подозреваемого (рабочие рукавицы, перчатки, куртки, шапки и др.).

Трасологическая экспертиза, чаще всего назначается для установления всех имеющих значение для дела фактов и обстоятельств хищения груза из подвижного состава, совершенного с нарушением целостности запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ). Использование последних предусмотрено приказом МПС РФ от 17 июня 2003 г. № 24 «Об утверждении правил пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте» и направлено на предотвращение проникновения посторонних лиц в грузовые помещения вагонов, контейнеров и обеспечение сохранности перевозимых грузов.

Объектами трасологической экспертизы ЗПУ могут являться:

- запорно-пломбировочные устройства, их части и элементы со следами орудий взлома;
- приспособления и инструменты, использованные при снятии ЗПУ;
- сравнительные образцы новых ЗПУ и штатных приспособлений для их снятия, необходимые для проведения экспертного эксперимента и сравнительного исследования.

Перед экспертом формулируются следующие вопросы:

1. Подвергалось ли представленное на исследование ЗПУ несанкционированному вскрытию, если да, то, каким способом и с помощью приспособлений какого типа оно было вскрыто?

2. Имело ли место нарушение правила установки ЗПУ при первоначальном опломбировании железнодорожной цистерны?

3. Имела ли места подмена ЗПУ, установленного на железнодорожную цистерну при первоначальном опломбировании?

4. Являются ли данные обломки частями одноразового номерного сигнального устройства? Если да, то, какого именно? Каковы были его конструкция, фирма-изготовитель?

5. Являются ли объекты, представленные на исследование, частями единого целого – ЗПУ?

6. Имеются ли на поверхности объекта следы воздействия посторонних предметов?

7. Каков механизм образования следов, с какой стороны и в каком направлении произошло повреждение (разрыв, разлом, отжим, распил, сверление) данного объекта (двери, окна, доски и т.п.)?

8. К какому виду или типу относится орудие (инструмент, механизм), которым оставлены следы?

9. Какими физическими свойствами должно было обладать лицо, совершившее взлом (большая физическая сила, высокий рост и пр.), обладало ли оно навыками пользования инструментом или механизмом, оставившим следы?

В ряде случаев по указанной категории уголовных дел назначается экспертиза следов орудий взлома и инструментов. Путем такого экспертного исследования можно установить способ взлома преграды, идентификационные особенности орудий преступления, последовательность действий, профессиональные навыки преступника и т.п.

Другой разновидностью трасологической экспертизы является исследование, проводимое по следам одежды. При осмотре мест происшествий обнаруживаются предметы одежды подозреваемого (рабочие рукавицы, перчатки, куртки, шапки и др.).

Для установления механизма оставления следов и их идентификации назначается экспертиза, разрешающая следующие вопросы [14]:

1. Являются ли обнаруженные следы следами одежды?

2. Каков механизм взаимодействия объекта с одеждой?

3. Какие следы и повреждения имеются на одежде?

4. Каков механизм образования повреждений на одежде?

5. Каким орудием (его частью) образованы повреждения?

6. Не оставлены ли следы и повреждения на одежде представленным предметом (орудием)?

Относительно следов оставленных преступником, безусловно, наиболее информативны – следы рук, о значимости и важности которых абсолютно верно отметил Р.Р. Карданов [2, 3], по которым назначается дактилоскопическая экспертиза, на которую выносятся следующие вопросы [14]:

1. Имеются ли на представленном объекте следы рук и если да, то пригодны ли они для идентификации?

2. Какой рукой, и какими пальцами оставлены следы на данном предмете, каково взаиморасположение следов пальцев рук, какова их локализация на предмете (для анализа различных элементов механизма преступления или иного события)?

3. Имеет ли особенности строение кисти руки лица, оставившего следы (шрамы, заболевания кожи, отсутствие фаланг пальцев), не было ли на руках посторонних предметов: колец, перчаток и пр.?

4. Какова давность образования следов рук?

5. Каков пол, возраст и примерный рост лица, оставившего следы?

6. Сколько человек находилось на месте происшествия?

7. Принадлежат ли следы рук одному или нескольким лицам?

8. Оставлены ли следы рук конкретным человеком?

Кроме того, данная экспертиза позволяет установить некоторые элементы механизма совершения преступления. Так, при расследовании кражи запасных деталей к агрегатам вагонов, совершенной П., по делу была проведена дактилоскопическая экспертиза, заключение которой содержало категоричный вывод о наличии отпечатков пальцев рук П., оставленных на стекле окна помещения склада. П. заявлял, что заходил в склад ранее за деталями и поэтому мог там оставить свои следы. Назначенная экспертиза по механизму образования следов пальцев рук на стекле дала результат, что расположение отпечатков пальцев с обеих сторон стекла возникло только в одном случае – при выставлении его из рамы и дальнейшем перемещении П. Именно данный вывод в итоге повлиял на признательные показания П. о совершении им кражи [12].

К следующему виду относится судебно-почвоведческая экспертиза. Она проводится в случаях, когда при осмотре места совершения хищения, в нашем случае, например контейнера, вагона или полувагона, обнаружены фрагменты почвы. Учитывая, что при совершении хищения грузов в пути следования железнодорожного состава преступники подсаживаются на перегонах, когда снижается скорость, а следовательно, могут оставлять следы, в том числе с фрагментами почвы. Таким образом, можно ориентировочно определить место посадки преступников. Данная экспертиза позволяет определить принадлежность почвенных наслоений конкретному участку местности и в случае определения круга подозреваемых в совершении преступлений и обнаружения у них на обуви фрагментов почвы установить факт контактного взаимодействия объектов и групповую принадлежность сравниваемых почв. Использование возможностей такой экспертизы дает следователю в руки дополнительные доказательства, а в ряде случаев – оказывает существенную помощь в раскрытии преступления [7].

Для проведения сравнительного исследования следователю необходимо изъять обувь подозреваемого, либо орудия, с помощью которых он мог совершить хищение, а также следы-наслоения почвы, оставленные в вагонах, либо контейнерах. Указанные объекты и вещества направляются на экспертизу с постановкой следующих вопросов [5]:

1. Имеются ли на представленных объектах-носителях почвенные

наслоения и какова их локализация?

2. Каков механизм образования почвенных наслоений на объекте-носителе?

3. Каков источник происхождения почвы?

4. Принадлежат ли почвенные наслоения, имеющиеся на объектах-носителях конкретному участку местности?

5. Имеют ли почвенные наслоения на объекте-носителе общую родовую (групповую) принадлежность с почвой, изъятая с места происшествия?

6. Какова давность образования почвенных наслоений на объекте-носителе? Находились ли представленные на экспертизу объекты в контактном взаимодействии?

При расследовании фактов хищения ГСМ с тепловозов и с цистерн, как правило, назначается экспертиза материалов, веществ и изделий (физико-химическая), к числу основных задач которой относятся: определение состава исследуемого вещества, установление групповой принадлежности, однородности или неоднородности представленных на исследование образцов вещества. На разрешение эксперта, ставятся следующие вопросы:

1. Является ли представленное на исследование вещество нефтепродуктом и если да, то к какой группе оно относится, какова марка?

2. Однородны ли по своему составу нефтепродукт, обнаруженный или изъятый в конкретном месте, и представленный образец?

Наряду с указанными видами экспертиз по мере необходимости могут также назначаться и проводиться почерковедческая, технико-криминалистическая экспертиза документов (при необходимости исследования подписей, оттисков печатей и штампов, установления содержания документа); бухгалтерская экспертиза, которая назначается для правильности определения недостачи или излишков груза; психологическая (направленная, главным образом, на установление лидера той или иной преступной группы, т.к. указанные преступления, как правило, носят групповой характер), и иные виды экспертиз в зависимости от обстоятельств дела. В целях грамотного и корректного формулирования вопросов при назначении конкретной экспертизы следователям целесообразно не только консультироваться с соответствующими специалистами, но и пользоваться методической и научной литературой, в частности трудами профессора Е.Р. Россинской [9].

Безусловно, что рассмотренные виды экспертиз, это лишь часть направления использования специальных знаний при расследовании преступлений против собственности, совершаемых на транспорте

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Грибунов О.П. Использование ольфакторной информации при раскрытии и расследовании краж личного имущества, совершенных на железнодорожном транспорте // Вестник Воронежского института МВД России. 2015. № 2. С. 257–263.
2. Карданов Р.Р. Следы рук в системе криминалистики // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. 2015. № 7–5. С. 97–100.
3. Карданов Р.Р. Использование современных технологий для систематизации следовой картины применения огнестрельного оружия // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сб. науч. тр. / Восточно-Сибирский институт МВД России. 2015. С. 106–110.
4. Косарев В.Н., Макогон И.В. К вопросу об использовании микрообъектов в раскрытии и расследовании преступлений // Вопросы теории и практики раскрытия и расследования преступлений: сб. науч. тр. Волгоград: ВА МВД РФ, 2007. С. 148.
5. Криминалистика: учебник для вузов / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская; под ред. Р.С. Белкина. М., 1999. С. 767.
6. Криминалистика: учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. М., 2013. С. 371.
7. Никонович С.Л. Теория и практика расследования преступлений в сфере оборота драгоценных металлов и драгоценных камней: дис. ... д-ра юрид. наук. Липецк, 2015. С. 282.
8. Никуленко О.О. Оспаривание заключения эксперта по уголовному делу // Уголовный процесс. 2015. № 5. С. 40.
9. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. М.: Норма, 2006.
10. Сводный отчет о состоянии преступности на транспорте за январь-декабрь 2015 г. М.: ГИАЦ МВД России.
11. Сергиевский Д.А. О возможности выявления запаховых следов человека на денежных купюрах // Криминалистические средства и методы в раскрытии и расследовании преступлений: материалы VI Всерос. науч.-практ. конф. по криминалистике и судебной экспертизе с международным участием. М., 2014. С. 333–335.
12. Уголовное дело № 35456. Архив Ленинского районного суда г. Иркутска за 2010 г.
13. Хмелева А.В. Тактические ошибки, допускаемые при назначении судебных экспертиз // Криминалистическая тактика: современное состояние и перспективы развития: сб. матер. 56-х криминалистических чтений: В 2 ч. М.: Академия Управления МВД России, 2015. Ч. 2. С. 249.
14. Экспертизы на предварительном следствии: краткий справочник / под общ. ред. В.В. Мозякова. М., 2002. С. 24.