

оригинальная статья

Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта)

Ильин Николай Николаевич

Московская академия Следственного комитета, Россия, Москва

nick703@yandex.ru

Поступила в редакцию 31.08.2022. Принята после рецензирования 21.09.2022. Принята в печать 23.09.2022.

Аннотация: Юридическая наука при изучении преступления как разностороннего явления дает ему собственную характеристику (уголовно-правовую, криминологическую, криминалистическую). Актуальность работы обусловлена тем, что преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, в последние несколько десятилетий практически не становились объектом научного исследования, в то время как на практике при расследовании таких преступлений возникают трудности в установлении отдельных признаков объективной стороны состава данного преступления. Цель – рассмотреть на основе изучения научных и учебных изданий, следственной и судебной практики характеристики объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта). При написании статьи использованы общенаучные методы: анализ, синтез, обобщение, а также специальный статистический метод. В результате изучения литературы и практики выявлена роль транспортной судебной экспертизы в установлении отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта). Сделан вывод о том, что расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации водного транспорта связано с необходимостью точного установления в ходе предварительного следствия нарушения требований нормативных актов конкретным лицом, а также причинной связи между нарушениями и наступившими последствиями. Без результатов транспортной судебной экспертизы осуществить это довольно проблематично.

Ключевые слова: водный транспорт, расследование преступлений, состав преступления, объективная сторона состава преступления, транспортная судебная экспертиза, уголовно-правовая характеристика

Цитирование: Ильин Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта). *Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки.* 2022. Т. 6. № 4. С. 359–365. <https://doi.org/10.21603/2542-1840-2022-6-4-359-365>

full article

Objective Aspect of *Corpus Delicti* for Water-Transport Crimes Provided for by Article 263 of the Criminal Code of Russia

Nikolai N. Ilyin

Moscow Academy of the Investigative Committee, Russia, Moscow

nick703@yandex.ru

Received 31 Aug 2022. Accepted after peer review 21 Sep 2022. Accepted for publication 23 Sep 2022.

Abstract: Crime is a diverse phenomenon; as a result, different branches of legal science give it different definitions. This article features violations of water transport safety rules, which have received almost no scientific attention in the past few decades. However, investigators often have to deal with difficulties in establishing some characteristics of the objective aspect of the water-traffic-related crime. The research objective was to review available publications and study judicial practice on the *corpus delicti* of crimes defined by Article 263 of the Criminal Code of Russia in the sphere of water transport. The author relied on standard methods of analysis, synthesis, and generalization, as well as on the statistical method. The research revealed the role of transport forensic examination in the establishment of the objective aspect of the *corpus delicti* of water-traffic-related crimes under Article 263 of the Criminal Code of Russia. The investigation of such crimes is associated with the need to establish the violations of traffic standards, as well as the causal link between the violations and the consequences, which is impossible without a competent transport forensic examination.

Keywords: water transport, investigation of crimes, corpus delicti, objective side of corpus delicti, transport forensic examination, criminal-legal characteristic

Citation: Ilyin N. N. Objective Aspect of *Corpus Delicti* for Water-Transport Crimes Provided for by Article 263 of the Criminal Code of Russia. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki*, 2022, 6(4): 359–365. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2542-1840-2022-6-4-359-365>

Введение

За последние годы по статистике увеличиваются случаи травмирования граждан на объектах водного транспорта, в том числе при оказании услуг по перевозке пассажиров, в связи с чем следственные органы Следственного комитета Российской Федерации (СК России) напоминают о необходимости строгого соблюдения требований безопасности, что позволит избежать трагических последствий¹.

По официальным данным Ространснадзора, в 2021 г. на водном транспорте произошло 70 аварий, что на 9 аварий (15 %) больше, чем в 2020 г.: а) с судами торгового мореплавания – 33 аварии (на 3 аварии (10 %) больше, чем в 2020 г.), из них 4 случая связаны с гибелью людей и причинением тяжкого вреда здоровью; б) с судами рыбопромышленного флота – 37 аварий (на 7 аварий (23 %) больше, чем в 2020 г.), из них 16 случаев связаны с гибелью людей; в) на море – 20 аварий, связанных с гибелью людей и травматизмом (на 3 аварии (18 %) больше, чем в 2020 г.)². Основными нарушениями правил движения и эксплуатации на водном транспорте, как отмечает СК России, являются:

- превышение норм пассажироместимости на судне;
- отсутствие на судне средств спасения на воде;
- эксплуатация судна, находящегося в технически неисправном состоянии или имеющего различные повреждения;
- наличие судоводителя в состоянии алкогольного опьянения;
- внесение изменений в конструкцию судна, ухудшающих показатели его безопасности³.

Изучение различных литературных источников показало, что нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта за последние два десятилетия практически не становились объектом научного исследования; рассматривались лишь некоторые уголовно-правовые аспекты. Авторами рассмотрены понятие и система транспортных преступлений, их общая характеристика, проблемы наказуемости, причины и предупреждение транспортных преступлений, пути совершенствования законодательства в области уголовной ответственности [1–5].

Криминалистическое изучение водотранспортных происшествий, как правило, ограничивается исследованиями, посвященными осмотру места происшествия [6–10], особенностям допроса [11], назначению судебных экспертиз [11; 12]. Оперативно-разыскное обеспечение

расследования данных преступлений рассматривалось в работах Л. В. Михайловой [13; 14].

Отдельные вопросы по производству следственных действий и назначению судебных экспертиз при расследовании происшествий с участием водного транспорта рассматривались практиками при подготовке различных методических изданий (см., например, [15]). Однако в указанных рекомендациях не в полной мере рассматривается вопрос об установлении признаков объективной стороны состава преступления, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, что особенно важно при уголовно-правовой квалификации. Данные обстоятельства определяют потребность в дальнейших научных исследованиях рассматриваемой темы.

Признаки объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ

Анализ судебной и следственной практики, имеющейся в распоряжении Московской академии Следственного комитета, показывает, что при расследовании нарушений правил движения и эксплуатации водного транспорта у следователей возникают трудности в установлении отдельных признаков объективной стороны состава преступления.

Одной из отличительных черт преступления, содержащегося в ст. 263 УК РФ, выступает довольно непростая структура его события. Это объясняется тем, что, с одной стороны, имеют место преступные нарушения предусмотренных законодательством правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (в данном случае водного), а, с другой стороны, результатом этих нарушений являются конкретные общественноопасные последствия. В этой связи к обязательным признакам объективной стороны состава данного преступления относятся: общественно опасное деяние, общественно опасные последствия, причинная связь между деянием и последствиями. Рассмотрим указанные признаки применительно к водному транспорту.

Общественно опасное деяние. Исходя из диспозиции ч. 1 ст. 263 УК РФ, деяние в данном случае представляет собой нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта. Нарушением правил безопасности движения водного транспорта признается неисполнение (отказ от осуществления лицом своих обязанностей) или ненадлежащее исполнение установленных

¹ Председатель СК России поручил доложить о ряде происшествий на объектах водного транспорта. *СК России*. 11.07.2022. URL: <https://sledcom.ru/news/item/1704957/> (дата обращения: 12.07.2022).

² Сведения об аварийности с судами на море и внутренних водных путях в 2021 году. *Ространснадзор*. URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/1326> (дата обращения: 12.07.2022).

³ Председатель СК России поручил доложить о ряде происшествий на объектах водного транспорта...

правил управления водным транспортным средством. Такие нарушения, как пишет А. И. Коробеев, могут выразиться в превышении скорости движения судна, небезопасном обгоне с малой дистанцией или неподходящими условиями, несвоевременном сигнализировании, неприменении радиолокационной информации для установления безопасной дистанции расхождения встречных судов, оставлении вахты и др. [1, с. 258].

Правила безопасности движения и эксплуатации водного транспорта содержатся:

- 1) в международных актах, регулирующих морское и речное судоходство (Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г., Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 г., Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. и др.);
- 2) федеральных законах (Кодекс торгового мореплавания РФ № 81-ФЗ от 30.04.1999, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ № 24-ФЗ от 07.03.2001, Водный кодекс РФ № 74-ФЗ от 03.06.2006, ФЗ № 261-ФЗ от 08.11.2007 «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др.);
- 3) ведомственных нормативных актах.

Отметим, что факт нарушения требований конкретных нормативных актов в области движения и эксплуатации водного транспорта устанавливается следователем, однако без результатов транспортной судебной экспертизы сделать это будет довольно сложно. При расследовании транспортных преступлений обязательно установлению подлежат нормативные акты и технические требования, которыми должны были руководствоваться и которые из них были нарушены судоводителями и иными лицами, ответственными за работу водного транспорта. Следует обратить внимание на то, что эксперт при производстве воднотранспортной судебной экспертизы не должен решать вопросы юридического характера. Так, при расследовании преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ, по факту аварии теплохода, который затонул при неблагоприятных метеословиях, столкнувшись с сильным боковым ветром, была назначена воднотранспортная судебная экспертиза. Один из вопросов заключался в установлении нормативных актов, которыми обязан был руководствоваться судоводитель при движении теплохода. По результатам исследования эксперты пришли к выводу, что судоводителем нарушены требования нормативных документов в области безопасности судоходства⁴.

Полагаем, что относительно разрешения приведенной выше судебной экспертизы необходимо ставить вопросы именно технического характера: о соответствии действий судоводителя при эксплуатации и обслуживании судна

требованиям нормативно-правовых актов в области морского и внутреннего водного транспорта, наличии технической возможности предотвращения транспортного происшествия и др. Это, в свою очередь, будет входить в компетенцию эксперта при производстве транспортных судебных экспертиз. Вопрос же о том, какими нормативными актами должны руководствоваться лица при осуществлении своих действий, решается при допросе подозреваемых (обвиняемых), свидетелей, специалистов.

Общественно опасные последствия. К числу последствий, возникающих в результате нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (в данном случае водного), законодатель относит причинение крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека или наступление смерти человека по неосторожности.

Причинная связь между деянием и последствиями. Это еще один обязательный признак объективной стороны состава преступления, понимающийся в науке уголовного права как реально существующая связь между преступлением, состав которого по конструкции объективной стороны должен быть материальным, и наступившими общественно опасными последствиями [16, с. 357]. Таким образом, наличие данной связи обуславливает возможность для привлечения лица к уголовной ответственности, а ее отсутствие исключает такую возможность.

Транспортная судебная экспертиза при установлении отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ

На основании проведенного исследования выдвинем один из главных по теме дискуссионных вопросов: Может ли эксперт в области транспортной судебной экспертизы установить причинную связь между деянием и последствиями?

Эта проблема уже исследовалась учеными, правда, применительно к судебным автотехническим экспертизам. А. Ю. Васильев справедливо считает, что решение вопроса по установлению причинной связи при расследовании дорожно-транспортных происшествий в рамках производства только автотехнической и судебно-медицинской экспертиз невозможно, поскольку требуется использование комплекса специальных знаний для исследования самого происшествия. С одной стороны, это целый ряд задач по изучению технических аспектов, где требуется наличие специальных знаний в области автотехники. С другой стороны, необходимо привлечение судебно-медицинского эксперта для исследования повреждений на теле человека и других связанных с этим вопросов. Это обуславливает назначение комплексной судебной экспертизы [17].

По мнению В. А. Городокина, рассматривающего компетенцию эксперта-автотехника при выявлении причинных

⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК РФ, расследованном Сургутским следственным отделом Уральского следственного управления на транспорте СК России в 2015 г. Практика оцифрованных уголовных дел о преступлениях, расследованных СК России, имеющихся в архиве Московской академии Следственного комитета.

связей, экспертом может быть установлена причинно-следственная связь между действиями лица, управляющего транспортным средством, и наступившими последствиями, но с оговоркой – данное обстоятельство изучается только с технической точки зрения на основе специальных знаний. В качестве примера ученый приводит технические неисправности автомобиля и требования Правил дорожного движения [18].

М. И. Замиховский на основе изученной практики по рассмотрению спорных моментов, встречающихся при производстве судебной автотехнической экспертизы, демонстрирует возможность и условия установления причинной связи в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий [19].

Полностью поддерживая точку зрения В. А. Петровых о допустимости исследования причинно-следственных связей в рамках производства судебных автотехнических экспертиз [20], заключим, что следователю невозможно самостоятельно установить причины и условия, способствовавшие совершению транспортного происшествия. В данном случае именно судебная экспертиза как одна из эффективных форм применения и использования специальных знаний позволяет решить указанный вопрос, что дает ей преимущество перед следственными и другими процессуальными действиями. В этой связи В. А. Петровых справедливо указывает на то, что лишь с помощью автотехнической судебной экспертизы возможно получить объективные данные для установления обстоятельств транспортного происшествия, чтобы правильно осуществить квалификацию содеянного, что особенно важно в спорных дорожно-транспортных ситуациях [20].

Пункт 1 ч. 1 ст. 196 УПК РФ регламентирует в качестве обязательного случая назначения судебной экспертизы установление причины смерти. Результаты изученной нами следственной и экспертной практики свидетельствуют о том, что при назначении воднотранспортной судебной экспертизы следователями, как правило, ставится вопрос об установлении причинно-следственной (почему-то только прямой – прим. автора) связи между несоблюдением правил движения судна и наступившими последствиями. Эксперты, к сожалению, иногда допускают в заключениях оценочные формулировки, отражающие в некотором смысле вину лица, управляющего судном (например: *Наличие имевшихся перед отплытием судна и выявленных неисправностей в процессе его движения свидетельствует о пренебрежительном отношении судоводителя к подготовке судна перед выходом в водное пространство*).

Ученые в области уголовного права отмечают, что трудности, которые возникают при установлении причинной связи, нередко способствуют использованию специальных знаний [21, с. 98]. Именно при такой формулировке содержания вопроса, по нашему мнению, и возникает необходимость установления при помощи транспортной судебной экспертизы причин и характера наступивших последствий в результате аварии судна, вызванной нарушением правил

безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, поскольку ее причинами могут стать:

- действия (бездействие) лица, управляющего воднотранспортным средством и (или) отвечающего за его ремонт;
- нарушения безопасности самим потерпевшим или третьими лицами;
- техническая неисправность судна;
- метеорологические условия.

Мы согласны с Г. С. Русман и А. Н. Скрябиным в том, что в ходе проведения автотехнической судебной экспертизы наступившие последствия транспортного преступления, имеющие место в конкретной ситуации, могут рассматриваться экспертом лишь в качестве изменения материальной обстановки независимо от их общественной опасности [22, с. 71].

Представляется, что экспертами в области производства транспортных судебных экспертиз (в данном случае воднотранспортных) может устанавливаться причинно-следственная связь именно между техническими причинами происшествия и наступившими техническими последствиями [23]. Например, касание грунта теплоходом, в результате чего последовала потеря хода и управляемости, повлекло за собой его столкновение со встречным судном. Иными словами, второе транспортное происшествие – прямое следствие первого, поскольку не будь первого происшествия – не было бы и второго.

Обратим внимание на то, что далеко не каждая техническая причина может быть следствием транспортного происшествия. При производстве транспортной судебной экспертизы эксперт должен ответить на вопрос: При отсутствии установленной конкретной причины (или их группы) в виде, например, технической неисправности транспортного средства имеющиеся последствия наступили бы или нет? Приведем ситуацию: в процессе подготовки судна к выходу из порта действия судоводителя не в полной мере соответствовали техническим требованиям безопасности, однако они не явились причиной происшествия, которое произошло по причине погодных условий [24, с. 82–83]. В данном случае техническая причинно-следственная связь между технической неисправностью транспортного средства и последствием будет отсутствовать. Думается, что правильное установление технической причинно-следственной связи при производстве транспортных судебных экспертиз поможет следователю отграничить схожие преступления друг от друга, на что обращено внимание в п. 4 постановления Пленума ВС РФ № 25 от 09.12.2008 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, как правило, неочевидны; в начале расследования преступления время и место его совершения неизвестны, иногда скрываются, что требует значительных усилий от следователя при их установлении.

Зачастую нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта друг от друга отделены значительным временем и местом совершения, а последствия от их нарушения наступают совершенно в ином месте через продолжительное время.

Время преступления на внутреннем водном транспорте традиционно связано с навигационным периодом. Данный период рассчитывается на основе ежегодных гидрометеорологических наблюдений и определяет промежуток времени, в течение которого осуществляется безопасное плавание судов и работа гидротехнических сооружений, обеспечивающих судоходство. В зависимости от бассейна данный срок включает в себя конец апреля – начало мая по ноябрь года. Например, время морского судоходства определяется во многом климатическими условиями расположения водного объекта и колеблется от 11 месяцев в южной части Каспийского моря до 6–7 месяцев в Белом море. Круглогодично осуществляется судоходство в районе Черного моря⁵.

Определяя в качестве места преступления транспортный комплекс, О. П. Грибунов утверждал, что «применительно к преступлениям, совершаемым на транспорте, основным компонентом обстановки являются данные о месте совершения преступления. <...> ... место совершения преступления того или иного вида предопределяет специфику его механизма. В ряде случаев именно этот элемент преступной деятельности выступает как детерминирующий для всего процесса совершения преступного деяния» [цит. по: 25, с. 61]. Местом преступления в части водного транспорта, согласно ст. 263 УК РФ, являются различные суда и объекты водной транспортной инфраструктуры (порты, гидротехнические сооружения). С помощью воднотранспортной судебной экспертизы можно определить тип аварийного судна (маломерное, прогулочное, спортивное парусное), которое должно быть зарегистрировано в установленном порядке и пройти технический осмотр. Это необходимо для правильной квалификации (ч. 1 или ч. 1.1 ст. 263 УК РФ) и отграничения двух смежных составов преступления (ст. 263 или ст. 238 УК РФ).

Специфика места преступления обуславливается особенностями водной среды, являющейся его составной (в географическом смысле) частью. Каждый водный объект имеет уникальные гидрологические, географические

и метеорологические характеристики, оказывающие существенное влияние на безопасность судоходства. Вопрос об установлении данных условий, являющийся одним из приоритетных на первоначальном этапе проверки сообщения о совершенном воднотранспортном происшествии, необходим для верной юридической оценки произошедшего. Так, анализ статистики аварийности, произведенный Госморречнадзором, показывает, что в 2021 г. наибольшее число аварийных случаев зарегистрировалось в Охотском море и Тихом океане⁶.

Заключение

Анализ заключений эксперта по воднотранспортным судебным экспертизам позволил прийти к выводу о том, что при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ, может быть поставлен вопрос диагностической (классификационной) задачи, направленный на установление конкретного участка пути сообщения (например, участка плавания, относящегося к определенному типу водного пространства). Это необходимо для последующего установления соответствия действий капитана судна требованиям, применяемым при плавании в определенной акватории [24, с. 75].

Особенности расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта предопределены спецификой предмета доказывания события преступления, который устанавливает особенности проведения отдельных следственных действий.

Таким образом, расследование преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ, связано с необходимостью точного установления в ходе предварительного следствия нарушения требований нормативных актов в области движения и эксплуатации водного транспорта конкретным лицом, а также причинной связи между нарушениями и наступившими последствиями. Это возможно сделать посредством транспортной судебной экспертизы.

Конфликт интересов: Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и / или публикации данной статьи.

Conflict of interests: The author declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.

Литература / References

1. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М.: Юрлитинформ, 2015. 488 с. [Korobeev A. I. *Transport crimes and transport crime*. Moscow: Iurlitinform, 2015, 488. (In Russ.)] EDN: TYVRFN
2. Тарасик Н. М., Кустов А. М. Об уголовно-правовом аспекте расследования преступлений на водном транспорте, имеющих повышенную общественную опасность. *Успехи в химии и химической технологии*. 2014. Т. 28. № 7. С. 74–76. [Tarasik N. M., Kustov A. M. Regarding criminal aspects of crime investigation watercraft, having increased public danger. *Uspekhii v khimii i khimicheskoi tekhnologii*, 2014, 28(7): 74–76. (In Russ.)] EDN: STFRPZ

⁵ Навигационный период (продолжительность навигации). *Энциклопедия статистических терминов*. Т. 4. *Экономическая статистика*. М.: Федеральная служба государственной статистики, 2013. С. 338.

⁶ Сведения об аварийности с судами на море и внутренних водных путях в 2021 году...

3. Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Красноярск: СибЮИ ФСКН России, 2012. 228 с. [Tokmantsev D. V. *Criminal liability for violations of the rules for traffic safety and operation of rail, air, sea and inland waterway transport and subway*. Krasnoyarsk: SibLI FSKN of Russia, 2012, 228. (In Russ.)] EDN: SIXPJB
4. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. 278 с. [Tyazhkova I. M. *Crimes committed through negligence with the use of sources of increased danger*. St. Petersburg: Iurid. tsentr Press, 2002, 278. (In Russ.)]
5. Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М.: Проспект, 2018. 256 с. [Chuchaev A. I., Pozharskii A. Yu. *Transport crimes: concept, types, and characteristics*. Moscow: Prospekt, 2018, 256. (In Russ.)] EDN: ZZRGJTJ
6. Мавлюдов А. К. Осмотр места происшествия по делам об авариях на водном транспорте. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1985. 106 с. [Mavlyudov A. K. *Inspection of the place of incident in cases of accidents on water transport*. Saratov: SSU, 1985, 106. (In Russ.)]
7. Гусев А. В. Применение батиметрии в криминалистических целях. *Вестник Краснодарского университета МВД России*. 2019. № 3. С. 51–54. [Gusev A. V. Application of bathymetry in the criminalistic purposes. *Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2019, (3): 51–54. (In Russ.)] EDN: USOUGG
8. Гусев А. В. Особенности использования эхолокации дна гидросферы в криминалистических целях. *Общество и право*. 2020. № 2. С. 88–92. [Gusev A. V. Peculiarities of using echolocation of the bottom of the hydrosphere for forensic purposes. *Society and Law*, 2020, (2): 88–92. (In Russ.)] EDN: MLYVQP
9. Загарских В. О. Проблемные вопросы расследования преступлений, связанных с движением и эксплуатацией водного транспорта. *Следственная деятельность: проблемы, их решение, перспективы развития*: мат-лы II Всерос. молодежной науч.-практ. конф. (Москва, 23 ноября 2018 г.). М.: Московская академия Следственного комитета, 2019. С. 288–290. [Zagarskikh V. O. Problematic issues of the investigation of crimes related to the movement and operation of water transport. *Investigative activity: problems, their solutions, and development prospects*: Proc. II All-Russian Youth Sci.-Prac. Conf., Moscow, 23 Nov 2018. Moscow: The Moscow Academy of the Investigative Committee, 2019, 288–290. (In Russ.)] EDN: HRAMFZ
10. Дмитриев В. И. Аварийные случаи и транспортные происшествия на водном транспорте и их расследование. М.: МОРКНИГА, 2019. 279 с. [Dmitriev V. I. *Accidents and transport accidents on water transport and their investigation*. Moscow: MORKNIGA, 2019, 279. (In Russ.)]
11. Захаров С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. М.: Юрид. лит., 1977. 128 с. [Zakharov S. N. *Water-transport crimes: investigation and prevention*. Moscow: Iurid. lit., 1977, 128. (In Russ.)]
12. Калайдова А. С. Технические средства записи и носители информации в криминалистической характеристике транспортных преступлений. *Транспортное право*, 2007. № 3. С. 34–41. [Kalaidova A. S. Technical means of recording and data carriers in the criminalistics of transport crimes. *Transportnoe pravo*, 2007, (3): 34–41. (In Russ.)] EDN: KVVTHV
13. Михайлова Л. В. Основные виды и способы совершения преступлений на объектах морского транспорта (по материалам ОВД Дальневосточного федерального округа). *Юридическая наука и правоохранительная практика*. 2014. № 1. С. 108–115. [Mikhailova L. V. The main types and ways of committing crimes on the maritime transport objects (based on the materials of law enforcement agencies of the Far East Federal District). *Legal Science and Law Enforcement Practice*, 2014, (1): 108–115. (In Russ.)] EDN: SHXGJV
14. Михайлова Л. В. Основные факторы, влияющие на эффективность оперативно-розыскного обеспечения раскрытия преступлений на объектах морского транспорта. *Современность в творчестве вузовской молодежи*: мат-лы науч.-практ. конф. молодых ученых. (Иркутск, 27–28 марта 2014 г.) Иркутск: ВСИ МВД РФ, 2014. Вып. 15. С. 52–57. [Mikhailova L. V. The main factors affecting the effectiveness of operative-search support for the disclosure of crimes on objects of maritime transport. *Modernity in the work of university youth*: Proc. Sci.-Prac. Conf. of Young Scientists, Irkutsk, 27–28 Mar 2014. Irkutsk: ESI MIA RF, 2014, iss. 15, 52–57. (In Russ.)] EDN: UHZIRH
15. Расследование происшествий на водном транспорте, под ред. А. М. Багмета, С. А. Вазюлина. М.: Московская академия Следственного комитета, 2018. 91 с. [Investigation of accidents on water transport, eds. Bagmet A. M., Vaziulin S. A. Moscow: Moscow Academy of the Investigative Committee, 2018, 91. (In Russ.)]
16. Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2017. 784 с. [Naumov A. V. *Russian criminal law. General part: a course of lectures*. 6th ed. Moscow: Prospekt, 2017, 784. (In Russ.)]
17. Васильев А. Ю. К вопросу об установлении причинной связи при комплексном медико-автотехническом исследовании. *Избранные вопросы судебно-медицинской экспертизы*: мат-лы науч. исследований кафедр судебной медицины г. Хабаровска, Минюста. (Хабаровск, 2 июля 2006 г.) Хабаровск: ДВГМУ, 2007. Вып. 8. С. 58–61. [Vasilev A. Yu. Establishing a causal relationship in a complex medical and auto-technical study. *Selected issues of forensic-medical examination*: Proc. Sci. Research of the Departments of Forensic Medicine of Khabarovsk, the Ministry of Justice. Khabarovsk, 2 Jul 2006. Khabarovsk: FESMU, 2007, iss. 8, 58–61. (In Russ.)] EDN: UTAАII

18. Городокин В. А. О компетенции эксперта-автотехника при определении причинных связей. *Вестник ЮУрГУ. Серия «Право»*. 2008. № 8. С. 41–48. [Gorodokin V. A. Competence of an expert-automechanic in determining causal relations. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Law*, 2008, (8): 41–48. (In Russ.)] EDN: IWQТWR
19. Замиховский М. И. Установление причинно-следственной связи в судебной автотехнической экспертизе. *Судебная экспертиза*. 2009. № 4. С. 81–95. [Zamikhovsky M. I. Establishment of a relationship of cause and effect in judicial autotechnical expert appraisal. *Forensic Examination*, 2009, (4): 81–95. (In Russ.)] EDN: KZBSZZ
20. Петровых В. Л. К вопросу установления причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях. *Вестник Уральского юридического института МВД России*. 2016. № 2. С. 13–16. [Petrovykh V. L. To the question of establishing causal relationship for about road accidents. *Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia*, 2016, (2): 13–16. (In Russ.)] EDN: WDNAQZ
21. Журавлев М. П., Наумов А. В., Никулин С. И., Понятовская Т. Г., Рарог А. И., Яцеленко Б. В. Уголовное право России. Части Общая и Особенная. 9-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2017. 896 с. [Zhuravlev M. P., Naumov A. V., Nikulin S. I., Popyatovskaya T. G., Rarog A. I., Yatselenko B. V. *Criminal Law of Russia. General and Special Laws*. 9th ed. Moscow: Prospekt, 2017, 896. (In Russ.)]
22. Русман Г. С., Скрябин А. Н. Особенности установления и доказывания причинно-следственной связи в ходе расследования автотранспортных преступлений. *Вестник ЮУрГУ. Серия «Право»*. 2012. № 43. С. 67–72. [Rusman G. S., Skryabin A. N. Peculiar features of establishment and averment of cause and effect relationship at traffic crimes investigation. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Law*, 2012, (43): 67–72. (In Russ.)] EDN: PJECCH
23. Ильин Н. Н. Компетенция эксперта при производстве транспортно-технических судебных экспертиз. *Эксперт-криминалист*. 2018. № 4. С. 16–18. [Ilyin N. N. The competence of an expert in carrying out of transport and technical judicial examinations. *Ekspert-kriminalist*, 2018, (4): 16–18. (In Russ.)] EDN: YOFUJN
24. Ильин Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики. М.: Юрлитинформ, 2020. 288 с. [Ilyin N. N. *Transport-technical forensic examinations: issues of theory and practice*. Moscow: Iurlitinform, 2020, 288. (In Russ.)] EDN: UETHFJ
25. Грибунов О. П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. *Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки*. 2013. № 5-2. С. 59–63. [Gribunov O. P. Crime situation as a key element criminalistical characteristics of crimes committed on the railway transport. *Izvestiia Tulsogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskie i iuridicheskie nauki*, 2013, (5-2): 59–63. (In Russ.)] EDN: RXOTWJ