

Изучение особенностей функционирования современных информационно-коммуникационных технологий и их применения при совершении отдельных видов преступлений позволит более эффективно выявлять закономерности преступной деятельности, направленной на использование данных технологий в структуре способа совершения преступлений, что будет обеспечивать повышение качества подготовки специалистов для правоохранительных органов, их способности эффективно противостоять меняющимся условиям преступной среды.

УДК 343.98.06

*Б.А. Усовский*

### **ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ МАРКИРОВОЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ РОССИЙСКОГО И ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА**

Субъективный аспект, касающийся личного опыта судебного эксперта, безусловно, имеет и какое-то свое объективное отражение. Поэтому при подготовке материала я постарался уйти от изложения теоретических положений, подробно описанных в специальной литературе, и сосредоточил внимание на вопросах, с которыми приходится сталкиваться в своей практической деятельности экспертам в области исследования идентификационных маркировочных обозначений транспортных средств.

Исследование автомобилей, как одной из категорий объектов экспертного исследования, как правило, не представляется особо трудным. А вот на начальном этапе исследования прицепов и полуприцепов (так называемого прицепного состава) эксперт неизбежно сталкивается с проблемой идентификации таких транспортных средств, ввиду того что они не являются самоходными, а значит, на них отсутствуют номерные агрегаты, присущие автомобилям (двигатель, коробка перемены передач, подушки безопасности и т. п.).

Как правило, на прицепах и полуприцепах довольно трудно, а порой и невозможно обнаружить маркировку даты выпуска, что еще больше усложняет задачу их идентифицировать.

Поэтому применение полного комплекса методов невозможно, а весь процесс исследования порой сужается до изучения способа крепления

заводской таблички при отсутствии идентификационного маркировочного обозначения, наносимого предприятием-изготовителем на металлические элементы рамной конструкции, что для прицепного состава также не редкость.

Кроме того, необходимо отметить, что эксплуатация грузового прицепного состава осуществляется на постоянной основе, обуславливая разрушающее воздействие на него окружающей среды (атмосферные осадки, дорожные реагенты). Как следствие, коррозионные процессы полностью разрушают информационный слой металла, и восстановление рельефа маркировки не всегда возможно даже при применении всего комплекса химических исследований, предусмотренных методикой.

В процессе эксплуатации идентификационная маркировка на раме даже при сверке идентификационного номера на постах ДПС подвергается многократным зачисткам с применением абразивных материалов, из-за чего происходит постепенное уничтожение информационного слоя и, как следствие, дальнейшее коррозионное разрушение маркировки. Крепежные элементы заводских дублирующих табличек также разрушаются в результате коррозионных процессов.

Стоит отметить и тот немаловажный факт, что производством прицепного состава как на территории СНГ, так и в европейских странах занимаются множество корпораций, заводов, предприятий и фирм, т. е. исключается однообразное нанесение маркировочных обозначений либо следование каким-либо определенным стандартам. Так, на сегодняшний день у меня имеется информация, как минимум, о 300 производителях и применяемых ими способах нанесения маркировочных обозначений на прицепной состав. Но этот список не закончен.

Часто маркировочные обозначения рассматриваемых транспортных средств отличаются большим разнообразием даже в пределах одного предприятия-изготовителя.

Знаки маркировок могут наноситься даже вручную ударным способом отдельными клеймами-пуансонами, сходными по конфигурации.

В маркировках на раме встречаются заводские исправления номера, которые проводятся нанесением одного знака поверх другого без предварительного зачеканивания. Участок с ошибочно нанесенными знаками первичной маркировки на раме или вся первичная маркировка могут быть удалены абразивным кругом ручной шлифмашинки, после чего наносятся знаки правильной идентификационной маркировки.

На автопредприятиях, эксплуатирующих прицепной состав, к идентификационным маркировкам также относятся без должного внимания.

Очень часто при ремонте маркировку закрывают различными деталями, навариваемыми прямо поверх нее, что приводит к повреждениям или безвозвратной утере маркировочного обозначения.

Порой даже самые именитые автопроизводители игнорируют требования стандартов, устанавливающих содержание и структуру идентификационного кода в целях определения изготовителей дорожных машин. А мелкосерийные производители еще более вольны в вопросах нанесения маркировочных обозначений.

В то же время перечисленные мною факторы усложняют, но не исключают исследования прицепов и не меняют сути задачи, стоящей перед экспертом.

Немало европейских производителей грузового прицепного состава еще в конце прошлого века практиковали нанесение маркировочных обозначений на металлическую пластину, которая крепилась к раме при помощи сварочного оборудования. Какие-либо идентификационные признаки способа крепления пластины с номером отсутствуют. Исследование такого транспортного средства является сложной, а порой и неразрешимой задачей. Например, голландский производитель полуприцепов-цистерн VOCOL с успехом использует несколько технологий крепления заводских дублирующих табличек: как при помощи крепежных элементов – заклепок нескольких типов, так и при помощи точечных сварных швов. Подобный способ крепления дублирующих табличек встречается и у немецкого производителя GOFA Gocher Fahrzeugbau.

Большое количество транспортных средств с такой технологией крепления уже не эксплуатируется ввиду выработки ресурса и естественного износа, но отдельные экземпляры стоят на учете в ГАИ до сих пор. Над ними совершаются регистрационные действия по оформлению сделок купли-продажи, и, как следствие, такие прицепы оказываются на исследовании у эксперта.

Постоянно экспертам приходится исследовать легковые прицепы Курганского машиностроительного завода, на которых и до нынешнего времени пластины с идентификационным номером крепятся с помощью сварочного оборудования.

Хотелось бы отметить, что в последние годы многие производители повысили качество нанесения маркировочных обозначений на своих изделиях: увеличился размер шрифта и глубина нанесения знаков маркировки, металлические заводские таблички на заклепках заменены табличками-наклейками из полимерного материала. Однако, несмотря

на это, для легализации криминальных транспортных средств используются традиционные способы изменения маркировочных обозначений: изменяется первоначальное содержание маркировки либо вваривается маркируемая панель.

Особо интересен тот факт, что для легализации прицепов и полуприцепов, имеющих криминальный характер, либо для перемещения через таможенную границу одного транспортного средства под видом другого с успехом используется их схожесть по назначению, внешнему виду и конструктивным особенностям. Отличить полуприцепы разных марок и моделей по внешнему виду часто достаточно сложно, а порой и невозможно даже сведущему в данной области специалисту. Для легализации такого транспортного средства используется подлинное свидетельство о регистрации прицепа другой марки, а идентификационный номер на раме подвергается изменению либо уничтожению. Как вариант: при отсутствии идентификационного номера на раме заводская дублирующая табличка перезакрепляется кустарным способом.

При экспертном исследовании таких транспортных средств следует учитывать, что предприятия – изготовители прицепов, как правило, используют клиентские шасси определенных фирм-производителей: Mercedes-Benz, BPW Bergische Achsen KG. Кроме того, изготовитель использует различные логотипы и маркировки, которые помогают отличить подделку.

Что же касается прицепов отечественного производства, изготовленных еще во времена СССР, чаще всего их идентификация в принципе невозможна. Часто сложность вызывает даже определение марки и модели прицепа, не говоря уже об идентификации конкретного экземпляра. Порой довольно проблематично установить соответствие конкретного транспортного средства модели, обозначенной буквенно-цифровой аббревиатурой, указанной в свидетельстве о регистрации (например, ППЦ, А-483, 2 СП-8-ПС, АПС 24, ГKB-817, УЗД 93). Да и иностранные изделия 1990-х гг. выпуска грешат неинформативными кодировками, например TS TWB. В графе «Марка и модель» свидетельства о регистрации также встречаются записи «САМ», «ХОББИ», «ПДД», «ХМДЕ», «Прицеп иностранного производства», «Прицеп индивидуального изготовления».

В какой-то мере рассматриваемую проблему могло бы решить требование на государственном уровне установки дублирующих табличек с повторной маркировкой, регламентированных соответствующими НПА. Поскольку данный вопрос не входит в область экспертных исследова-

дований удаленных маркировочных обозначений, следует отметить, что подавляющее большинство таких экспертиз проводят с выводами в форме НПВ, не решая проблем инициатора назначения экспертизы.

УДК 343.13

*Л.М. Фетищева*

**ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ  
КОНТРОЛЯ И МОНИТОРИНГА  
ЗА ПОДОЗРЕВАЕМЫМИ И ОБВИНЯЕМЫМИ,  
К КОТОРЫМ ПРИМЕНЕНА МЕРА ПРЕСЕЧЕНИЯ  
В ВИДЕ ДОМАШНЕГО АРЕСТА**

Домашний арест как мера пресечения был введен в уголовно-процессуальное законодательство России с 1 июля 2002 г., и на данный момент указанная мера пресечения является альтернативой самой строгой мере в уголовно-процессуальном законодательстве России – заключению под стражу. Именно поэтому внимание законодателя к такой мере пресечения, как домашний арест, вполне оправданно.

В связи с этим возникла необходимость в средствах контроля за лицами, находящимися под домашним арестом, поэтому были разработаны технические средства, составляющие систему электронного мониторинга подконтрольных лиц, которую реализуют сотрудники уголовно-исполнительных инспекций ФСИН России. Правила применения аудиовизуальных, электронных и иных технических средств контроля, которые могут использоваться в целях осуществления контроля за нахождением подозреваемого или обвиняемого в месте исполнения меры пресечения в виде домашнего ареста, а также за соблюдением возложенных судом запретов подозреваемым или обвиняемым, в отношении которого в виде меры пресечения избран запрет определенных действий, домашний арест или залог, утверждены постановлением Правительством Российской Федерации от 18 февраля 2013 г. № 134. Данная информационная система включает в себя установку (выдачу) технических средств подозреваемым и обвиняемым и отслеживание их местоположения посредством специальных приемопередающих радиоустройств и индивидуальных средств. Мониторинг за обвиняемыми и подозреваемыми осуществляется по сигналам глобальной навигационной спутниковой системы GPS, ГЛОНАСС.

В систему электронного мониторинга подконтрольных лиц входят электронный браслет и стационарное или мобильное контрольное устройство. Электронный браслет – радиопередатчик с автономным питанием, который крепится, как правило, на лодыжке подконтрольного лица. Электронный браслет позволяют обеспечивать сбор информации о местонахождении лица, а также представить ее путем формирования выходных форм документов и отчетов различного назначения. Сигнал от электронного браслета передается на стационарное либо мобильное контрольное устройство. Разрешенный радиус удаления этого электронного браслета от стационарного контрольного устройства составляет 50–100 м, от мобильного контрольного устройства – 5 м.

От стационарного либо мобильного контрольного устройства информация в автоматическом режиме передается на сервер и пульт мониторинга в уголовно-исполнительной инспекции. Отчеты с координатами о местонахождении подконтрольного лица и отчеты о допущенных нарушениях формируются автоматически с последующей архивацией отчетных сведений в файл.

На первый взгляд, такая система электронного мониторинга позволяет полностью контролировать лицо, к которому применена мера пресечения. Однако, как показывает практика, использование данной системы еще не означает, что подконтрольное лицо будет правомерно исполнять запреты домашнего ареста, не скроется от органов предварительного следствия и суда. Это связано с тем, что электронный браслет можно повредить и привести в негодность его технические элементы.

Так, подозреваемыми или обвиняемыми, к которым была применена мера пресечения в виде домашнего ареста в 2017–2019 гг., было повреждено, уничтожено различными способами или утеряно 1 254 технических средства контроля. Вследствие таких действий общий ущерб государству составил более 70 млн р., а возмещено подозреваемыми или обвиняемыми – всего 12 млн р.

Например, в 2018 г. сотрудниками УИИ ФСИН России выявлен 1 751 факт нарушения условий исполнения меры пресечения в виде домашнего ареста, из них 1 186 случаев выявлено с помощью технических средств контроля, что составляет 67,7 %, в 2016 г. этот показатель составлял 60 %. Уровень выявления нарушений условий исполнения меры пресечения в виде домашнего ареста, а также возложенных судом запретов при использовании системы электронного мониторинга – 22,33 %, без ее применения – 12,87 % [1].

Использование электронных средств надзора и контроля является серьезным сдерживающим фактором от совершения повторных пре-