

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 347.463

© Попов Валерий Леонидович

— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Транспортная экспертиза как доказательство в суде

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы методологии и практики производства судебных экспертиз, как одного из основных видов доказательств, связанных с раскрытием и расследованием преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена». Описаны причины и условия, повлиявшие на отсутствие в России экспертных специальностей и единообразных научно-разработанных экспертных методик по исследованию железнодорожного и водного транспорта. Даны рекомендации, которые могут способствовать разработке на базе Российского университета транспорта (МИИТ) экспертных методик и профессиональных экспертных стандартов по отдельным видам транспорта, которые в настоящее время отсутствуют.

Ключевые слова: судебная экспертиза; экспертная специальность; транспортная экспертиза; экспертная методика.

© Valeriy L. Popov

— senior lecturer of the department of the department of criminal law, criminal procedure and criminalistics, Law Institute of the Russian University of Transport

Transport expertise as evidence in court

Abstract. The article deals with the issues of the methodology and practice of forensic examinations, as one of the main types of evidence related to the detection and investigation of crimes envisaged by the Art. 263 of the Russian Criminal Code "Violation of the safety rules of traffic and operation of rail, air, sea and inland waterway transport and metro." There have been described the causes and conditions that affected the absence of forensic experts and

uniform scientific-developed expert techniques for the study of railway and water transport in Russia. There have been given the recommendations that can contribute to the development of forensic methods and professional expert standards for certain types of transport on the basis of the Russian University of Transport (MIIT), which do not currently exist.

Keywords: forensic analysis; forensic specialty; transport expertise; expert technique.

С развитием транспортной инфраструктуры в России увеличивается и количество преступлений, которые совершаются на транспорте, нередко вызывая большие сложности в их раскрытии и расследовании.

Конституционными и уголовно-процессуальными нормами законодательства РФ закреплено, что государство в лице компетентных органов обязано бороться с любыми проявлениями преступности, используя при этом широкие полномочия по применению мер принудительного воздействия.

Однако, как показывает статистика судебного рассмотрения уголовных дел, государство не может в полном объеме реализовать данную задачу. Так, исходя из данных по расследованию уголовных дел за 2018 г., процент раскрываемости преступлений на транспорте составил в среднем 55%, т.е. раскрывается лишь каждое второе преступление. Если обратиться к категории других преступлений, например к преступлениям коррупционной направленности, то процент их раскрываемости составляет 84%, убийств и покушений на убийство — 95%, грабежей — 71% и т. д. [URL: [http:// http://crimestat.ru/51](http://crimestat.ru/51)]

На невысокий показатель раскрываемости преступлений, в том числе и на транспорте, обратил и Президент РФ В. В. Путин. Присутствуя на расширенном заседании коллегии МВД России в 2018 г., он призвал: «Прошу вас серьезно подумать, какие реальные шаги следует предпринять для кардинального улучшения ситуации», а также добавил, что на это «должны быть брошены все ресурсы — оперативно-следственные и технические возможности».

Поэтому неудивительно, что сбор и оценка доказательств в суде являются одними из самых сложных в российском уголовном процессе.

Принципиальные основы процесса доказывания определены Конституцией РФ, в соответствии с которой (ст. 50) при осуществлении правосудия не допускается использование доказательств, полученных с нарушением федерального закона, т.е. с нарушением норм процессуального законодательства. В соответствии с законом одним из источников доказательств — фактических данных (сведений об интересующих суд обстоятельствах) является заключение эксперта.

Несмотря на то что заключение эксперта не имеет установленной силы (ст. 13 УПК РФ) и приоритета над иными источниками доказательств, практика показывает, что заключение эксперта, в силу объективности и

научности полученных экспертом выводов, является одним из основополагающих факторов для установления истины по делу. При этом раскрытие транспортных преступлений, например, связанных с крушением железнодорожного подвижного состава, не может быть решено без проведения экспертного исследования, и при этом часто носящего комплексный характер, так как для объективного ответа на поставленные перед экспертом вопросы требуются знания не только в области подвижного состава, но и железнодорожных конструкций и сооружений. И казалось бы, современная экспертиза в России, отметившая свое 100-летие в 2019 г. и накопившая богатый опыт, в состоянии научно и обоснованно ответить на вопросы следствия и суда, связанные с эксплуатацией железнодорожного и водного транспорта. Но, к сожалению, это не так.

Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации определено, что экспертиза — это доказательство (ст. 74), что оно должно быть оформлено в письменном виде, содержать процесс исследования и отвечать на поставленные вопросы (ст. 80). Экспертом же выступает лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное в установленном порядке (ст. 57).

В Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» более подробно указано (ст. 2 и 9), что судебная экспертиза — это процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла. В данном Законе также определены квалификационные и профессиональные требования, предъявляемые к эксперту (ст. 13), к ним относится то, что эксперт должен быть гражданином Российской Федерации, иметь высшее профессиональное образование и пройти последующую подготовку по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

Из вышеуказанного следует, что наличие высшего образования в области науки, техники, ремесла и искусства само по себе не дает права выступать в качестве эксперта. В качестве специалиста (ст. 58 УПК РФ) можно, а эксперта — нет. Например, инженер-строитель при наличии диплома по специальности 2.08.05.01 «Строительство уникальных зданий и сооружений» может выступать специалистом для разъяснения вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию, но не может выступать экспертом, так как для этого ему необходимо пройти дополнительную профессиональную переподготовку по конкретной экспертной специальности, которая называется «Строительно-техническая экспертиза». Дипломированный инженер — механик транспортного средства (код специальности 2.23.03.03), прошедший обучение в

Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ), чтобы выступать в качестве эксперта-автотехника, должен пройти дополнительное обучение по экспертной специальности «Автотехническая экспертиза», что к тому же указано и в квалификационном справочнике по данной должности.

То есть, чтобы быть экспертом в конкретной области знаний, необходимо пройти дополнительную экспертную подготовку по экспертной специальности, независимо от того, что область профессиональной деятельности в той или иной мере связана с вопросами рассматриваемой экспертизы.

Наиболее полный перечень экспертных специальностей по направлениям экспертной деятельности закреплен в ведомственных приказах: МВД России от 9 января 2013 г. № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» и Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России». Таких специальностей по МВД России — 48, а по Минюсту России — 60, при этом, казалось бы, что в двух основных государственных учреждениях, обеспечивающих экспертное сопровождение раскрытия и расследования дел, должны применять единые подходы по определению экспертных специальностей, но в действительности это не так. Например, в Минюсте России имеется экспертная специальность «Экспертиза маркировочных обозначений», занимающаяся исследованием маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов, а в МВД России она входит в единый блок такого вида экспертизы, как «Экспертиза материалов, веществ и изделий (физико-химическая)».

Отдельные разногласия в перечне специальностей экспертов двух ведущих государственных ведомств лишний раз указывают на то, что в России отсутствует единообразие по судебно-экспертным специальностям, в том числе и в части подходов к обучению по ним в высших учебных заведениях. Возможно, по этой причине сегодня не наберется и десятка экспертных специальностей, по которым утверждены профессиональные стандарты.

В настоящее время к экспертным специальностям, относящимся к блоку транспортных экспертиз, указанных в законодательных и номенклатурных документах России, относится лишь автотехническая и независимая техническая экспертиза транспортного средства. При этом в Минюсте России к автотехническому исследованию относится и исследование транспортных средств в целях определения стоимости

восстановительного ремонта и оценки, а в МВД России такой вопрос не входит в компетенцию эксперта автотехника.

Если обратиться к практике совершаемых преступлений на транспорте, то очевидным фактом является то, что помимо автотранспортных дорожных происшествий, которые, несомненно, преобладают в сводках, нередко случаи крупных аварий, связанных с железнодорожным транспортом, водным и воздушным. И как известно, в том числе из новостных источников, по такого рода делам в обязательном порядке проводятся экспертизы, так как только с помощью них и возможно определить истинную причину происшествия. Например, сход в 2014 г. электропоезда в Московском метро на перегоне между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар» Арбатско-Покровской линии, повлекший большое количество человеческих жертв. По результатам экспертного заключения Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС (МИИТ)) было установлено, что причиной схода послужило то, что между тележками первого вагона отвалился некий узел, ударивший в неподвижную часть стрелки и заблокировавший вагон, что исключило основную версию следствия о неисправности стрелочного механизма.

При этом, исходя из вышеуказанного, можно достоверно констатировать, что в качестве экспертов по таким делам не могут привлекаться государственные эксперты, так как перечень такого рода экспертных специальностей, как отмечено выше, отсутствует в ведомственных приказах государственных ведомств МВД и Минюста России. К тому же в соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» прямо указано, что в тех случаях, когда в государственном судебно-экспертном учреждении невозможно производство судебной экспертизы в связи с отсутствием эксперта конкретной специальности, ее производство может быть поручено негосударственному судебно-экспертному учреждению или лицу, не работающему в судебно-экспертном учреждении, в том числе сотруднику научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации, обладающему специальными знаниями и имеющему в распоряжении необходимое экспертное оборудование. При этом указано, что следователь либо суд должны запросить у эксперта данные о его специальности и стаже работы, свидетельствующие о его компетентности и надлежащей квалификации. Но как можно подтвердить экспертную квалификацию по несуществующей экспертной специальности? Поэтому такого рода специалисты нередко сами придумывают название экспертного исследования, например: «Транспортная экспертиза», «Экспертиза транспортных происшествий», «Транспортно-железнодорожная экспертиза», «Экспертиза конструкций и сооружений на транспорте», «Эксплуатационно-техническая экспертиза» и т.д., подтверждая их

помимо диплома о высшем образовании, но не экспертном, различного рода негосударственными свидетельствами и удостоверениями, выданными коммерческими и некоммерческими структурами в виде акционерных обществ, некоммерческих экспертных партнерств и т.д.

С принятием Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» были определены правовые основы и квалификационные требования к новому виду экспертной деятельности — независимой технической экспертизе транспортного средства, которая стала нередко расцениваться судами как альтернатива эксперту по всем видам транспорта. В соответствии со ст. 12.1 Закона она проводится в целях установления обстоятельств причинения вреда транспортному средству, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его восстановительного ремонта. Иными словами эксперт-техник имеет специальные познания только в области технологии и расчета стоимости восстановительного ремонта транспортного средства и не имеет специальных познаний в области проведения экспертных исследований обстоятельств возникновения происшествий на автомобильном, железнодорожном и иных видах транспорта, а поэтому в данном контексте не может рассматриваться как альтернатива эксперту по происшествиям на отдельных видах транспорта. Можно подумать: ну и что в этом такого, уголовно-процессуальная система работает не один десяток лет и не нуждается в пересмотре.

Если подойти к данному вопросу через призму научности и достоверности проведения подобного рода экспертиз, то мы сталкиваемся с очередной проблемой, связанной с тем, что любая экспертиза, как указано в ст. 8 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», должна соответствовать принципу объективности, всесторонности и полноты исследований и при этом основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность сделанных выводов на базе общепринятых научных и практических данных. Данный принцип может достигаться только в том случае, если процесс исследования строится не просто на научных знаниях, а на знаниях, которые определяются использованием только тех методов, что отвечают требованиям:

- научной обоснованности, которая подразумевает точность и надежность метода, определяемого базовой наукой, т.е. не допускающей при его применении получения сомнительных (неустойчивых) результатов;

- эффективности метода, которая определяется не только возможностью получения максимального объема информации по

решаемым вопросам, но и позволяет наглядно продемонстрировать полученные результаты для участников процесса;

— допустимости метода, которая предполагает использование только апробированных экспертной практикой методов, дающих возможность сохранения целостности исследуемых объектов для дальнейших исследований;

— воспроизводимости метода, дающей возможность в последующем воспроизвести данный метод с целью проверки полученных ранее результатов, что очень важно при проведении повторной экспертизы.

Соблюдение вышеуказанных требований может быть достигнуто только при соблюдении экспертной методики, которая и определяет систему научно обоснованных методов, приемов и технических средств, применяемых в определенной последовательности для решения конкретных экспертных задач, относящихся к определенному виду и подвиду судебной экспертизы. То есть это определенная программа действий, которая специфична для каждого вида (рода) экспертизы, и исходя из этого в каждом конкретном случае носит свой специфичный характер и в особенности по транспортным происшествиям.

Экспертная методика не может родиться сама по себе при производстве отдельно взятой экспертизы, так как помимо ее научной обоснованности она должна пройти апробацию на практике, показать достоверность получаемых результатов, быть утверждена экспертным методическим советом и только в этом случае может считаться методикой по конкретному виду экспертного исследования.

К сожалению, сейчас нет четко установленных методик экспертного исследования транспортных происшествий, связанных с железнодорожным и водным транспортом, и это несмотря на то что железнодорожный транспорт в России развивается более 180 лет, а водный — и того более. Вследствие этого на практике мы имеем то, что в одном случае, например, экспертиза по дорожно-транспортному происшествию, выполненная с нарушением экспертной методики экспертом, прошедшим специальное обучение по специальности автотехническая экспертиза, признается судом как недопустимое доказательство, а в другом случае инженер по специальности «Вагоны и вагонное хозяйство» без каких-либо специальных познаний в области судебной экспертизы и, в частности, науке о следах — трасологии, производит экспертизу причин схода подвижного состава, не придерживаясь даже стадийности экспертного исследования, и такую экспертизу суд признает как допустимое доказательство, так как нет экспертной методики и сравнивать ее не с чем.

Чаще всего в качестве экспертов по такого рода уголовным делам привлекают работников тех хозяйствующих субъектов, которые и выступают в качестве обвинительной стороны, ответчика, либо третьего лица по исковым требованиям. Поэтому и выводы экспертов часто носят

предвзятый, а не объективный характер. Подтверждается это тем, что нередко в Центр судебных экспертиз на транспорте Российского университета транспорта (МИИТ) обращаются следственные органы с целью проведения повторных экспертиз по признакам преступлений ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена».

На сегодняшний момент, когда транспортной отрасли России исполняется 210 лет, сложились все предпосылки, чтобы наконец-то были разработаны как профессиональные стандарты, так и методики исследований для экспертов железнодорожной, морской и речной транспортных отраслей. И в этом решающую и значимую роль может сыграть Российский университет транспорта (МИИТ), который располагает для этого как богатым практическим опытом, так и всеми необходимыми техническими и интеллектуальными ресурсами. Сегодня на кафедрах университета трудятся высококвалифицированные специалисты не только в области инженерно-транспортной инфраструктуры, но и с 2010 г. судебной экспертизы по инженерно-технической специализации, которые и должны стать руководящим звеном в развитии новых экспертных специальностей транспортной инфраструктуры — сначала железнодорожного транспорта, а в дальнейшем и водного. Только таким образом будет достигнуто более качественное взаимодействие всех структур транспортного блока в целях обеспечения не только безопасной работы транспорта, но и неотвратимости наказания в случае имеющих нарушения, повлекших материальный ущерб и человеческие жертвы.