ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.148.6

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

Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики

Аннотация. Судебная практика показывает, что успешное расследование большинства уголовных дел сегодня невозможно без использования судебной экспертизы, которая с использованием современных достижений научно-технических средств и методов является наиболее эффективной формой применения специальных знаний, имеющих доказательственное значение в уголовном судопроизводстве. Есть преступления, где невозможно обойтись без экспертного исследования. К такого рода уголовным делам относятся преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренные гл. 27 УК РФ. При этом наблюдается странная особенность, при современном развитии судебной экспертизы в государственных экспертных учреждениях не было и нет экспертных специальностей по сопровождению расследования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта. Вместе с тем подобные экспертизы производятся на платной основе негосударственными некоммерческими экспертными организациями, без соответствующей экспертной квалификации и без четко установленных методик и методов их производства. Вследствие этого не обеспечивается принцип объективности, полноты и достоверности проведенных исследований, так как вступает в противоречие с теоретическими и методологическими основами судебной экспертизы. Чтобы разобраться в этом, были изучены причины сложившейся экспертной практики в транспортном блоке и предложены в рамках Юридического института Российского университета транспорта мероприятия, которые могут и должны сдвинуть решение этого вопроса в положительную сторону.

Ключевые слова: экспертиза, заключение, безопасность, транспорт; железнодорожный; морской; воздушный; водный; метрополитен; комиссия МАК; эксперт; происшествие; сход; метод; методика.

© Valeriy L. Popov
— senior lecturer of the department 'Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transport examination: problems of theory and practice

Abstract. Judicial practice shows that the successful investigation of most criminal cases today is impossible without the use of forensic examination, which, due to nowaday advances in scientific and technical means and methods, is the most effective way to apply special knowledge that has evidentiary value in criminal proceedings. There are crimes where it is impossible to do without forensic examination. This kind of criminal cases include crimes that violate traffic safety and the operation of transport, provided for in Ch. 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. At the same time, with the modern development of forensic examination in the governmental forensic institutions there were no and there are still no forensic specialists to support the investigation of railway, air, maritime and water transport. At the same time, such examinations are carried out on a paid basis by non-governmental non-profit forensic organizations, without appropriate forensic t qualifications and without clearly established methods and methods of their production. As a result, there is no objectivity, completeness and reliability of the conducted examination, since it conflicts with the theoretical and methodological foundations of forensic examination. To understand this, there have been studied the reasons for the existing forensic practice in the transport block and there have been proposed the measures within the framework of the Law Institute of the Russian University of Transport that can and should move the solution to this problem in a positive direction.

Keywords: examination; conclusion; safety; transport; railway; maritime; air; water; underground; IAC commission; forensic scientist; incident; descent; method; technique.

Сегодня вопросы теории и практики уголовно-процессуального доказывания находятся в центре внимания не только ученых-процессуалистов, но и ученных-криминалистов. Ведь не секрет, что заключение эксперта на современном этапе развития научно-технических средств и методов является наиболее эффективной формой применения специальных знаний, имеющих доказательственное значение в уголовном процессе. И порой от выводов эксперта напрямую зависит как исход дела, так и судьбы участников процесса. Судебная практика показывает, что успешное расследование многих уголовных дел сегодня невозможны без использования судебной экспертизы, значимость и достоверность

которых апробирована многолетним опытом применения как научных, так и процессуальных основ ее производства.

При этом есть уголовные дела, где без экспертизы обойтись просто невозможно, и к такой категории уголовных дел относятся преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренные гл. 27 (ст. 263—271.1) УК РФ. Если рассмотреть статистику по данной категории дел (рис. 1) за 2016—2019 гг. [http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/11/s/1], то видно, что ежегодно в России доходит до суда почти 100 тыс. уголовных дел, из которых почти в 90% случаев имеется обвинительный приговор. Несомненно, это указывает на качественную работу предварительного следствия, а также экспертного сопровождения.

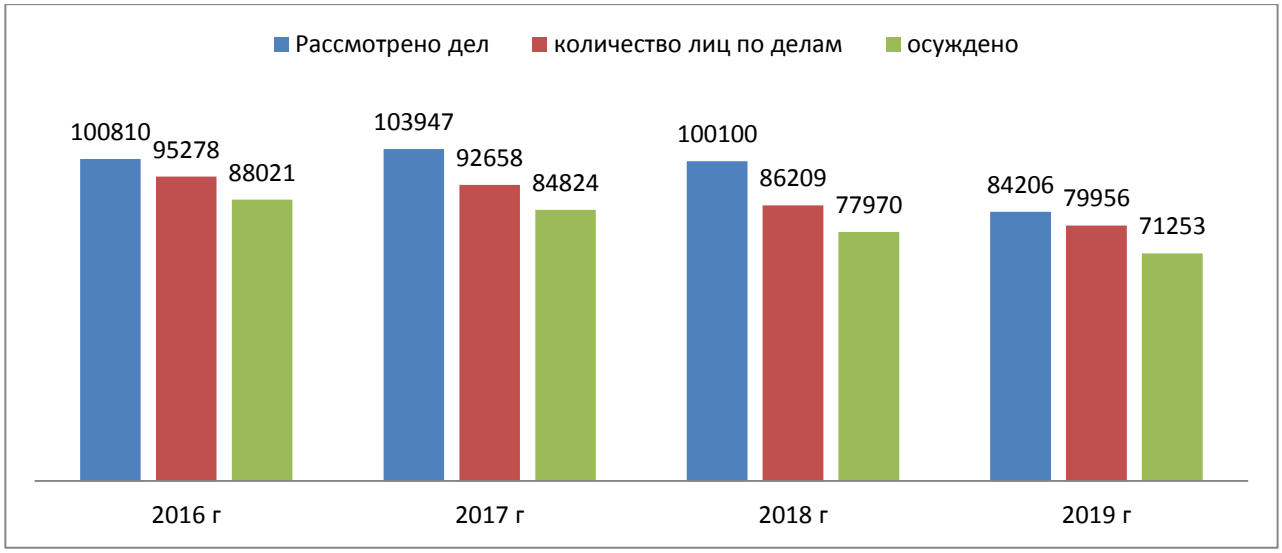


Рис. 1. **Статистические показатели рассмотренных в судах РФ уголовных дел и осужденных лиц за 2016—2019 гг. по ст. 263—271.1 УК РФ**

Но если рассмотреть данную статистику постатейно [http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/14/s/17], то обнаруживается следующая картина. В 2016 г. по ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» было осуждено 22 человека (из которых 5 лишено свободы), в 2017 — 41(8), 2018 — 31(5) и в 2019 — 25(2), что составило 0,02—0,04% от общего количества осужденных по всем преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта за рассматриваемый период. При этом основной процент осужденных 96—97% приходится на ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» и ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» УК РФ. Исходя из этого, неудивительно, что экспертное сопровождение раскрытия и расследования

вышеуказанной категории дел на 90% приходится на «автотехническую экспертизу», давно входящую в перечень экспертных специальностей государственных экспертных учреждений ЭКЦ МВД России и РФЦСЭ Минюста России.

Из вышеуказанного можно сделать вывод, что на протяжении последних пяти лет железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, а также метрополитен являются самыми безопасными видами транспорта, где практически нет нарушений, подпадающих под квалификацию ст. 263 УК РФ. А следовательно, необходимость производства судебных транспортных экспертиз по железнодорожному, воздушному, морскому и внутреннему водному транспорту фактически отпадает за их ненадобностью. Подтверждается это и тем, что в перечне экспертных специальностей государственных экспертных учреждений никогда не было транспортных видов экспертиз по воздушному, железнодорожному, морскому и водному транспорту. И это несмотря на то, что деятельность экспертных подразделений в России недавно отметила свое 100-летие.

Как следствие экспертными методическими советами МВД и Минюста России, а также ученными в области права и криминалистики по настоящее время не поднимались и не рассматривались вопросы о необходимости создания методологических основ данного вида экспертиз и установления квалификационных требований к экспертам, их осуществляющих.

Может возникнуть справедливый вопрос: но как же так, если набрать в поисковике интернета «экспертиза железнодорожного, воздушного, водного транспорта», то появится много ссылок на негосударственные судебно-экспертные некоммерческие организации, которые на платной основе предоставляют услуги по производству водно-транспортных, транспортно-железнодорожных и авиационно-технических экспертиз. При этом перечень решаемых вопросов, предлагаемый на платной основе, просто безграничен. Например, на сайте «Sodx» [https://sodx.ru/expert/inzhenerno-transportnye/zheleznodorozhno-tekhnicheskaya-ekspertiza] по технической экспертизе железнодорожного транспорта и путей эксперты предлагают решить такие вопросы, как: «определение силы удара воздействия на объект; степени тяжести последствий; имелось ли превышение нагрузки на деталь или часть конструкции; что произошло раньше — обрушение груза или крушение; соответствует ли металл стандарту качества; каков срок давности неисправности дефектных деталей; какова причина изломов приспособлений, и можно ли было ее устранить до аварии» и т.д. Иными словами, даже приведенный перечень вопросов в соответствии с теорией судебных экспертиз требует от эксперта (экспертов) научных экспертных знаний по металловедению, материаловедению, транспортной трасологии, фрактографии [наука о строении поверхностей разрушения],

оценки стоимости ущерба транспортных средств и конструкций и т.д. Решаются в перечне данного сайта и правовые вопросы, например: насколько правильны и правомерны были действия ответственных лиц; какое должностное лицо обязано обеспечивать безопасность движения; выполнялась ли работа в полном объеме; кто из ответственных лиц нарушил правила, и как они повлияли на последующее крушение, которые в соответствии с п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» относятся к исключительной компетенции органа, осуществляющего расследование, прокурора и суда и в заключении эксперта не допускаются. И таких предложений по производству подобного вида экспертиз много, например: Приволжский центр Независимых экспертиз и специальных исследований [http://www.sud-expert.su/Ekspertiza-i-ocenka/Zheleznodorozhno-tehnicheskaya-ekspertiza], Российский экспертный фонд «ТЕХЭКО» [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh], Центр независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-transporte], Межрегиональная экономико-правовая коллегия (МЭПК) [https://mepk-a.ru/ekspertizy/ekspertiza-zheleznodorozhnogo-transporta], Центр экспертизы и обучения [https://avtoexpert.pro/expertise/zheleznodorozhnaya-ekspertiza-v-moskve], Экспертно-правовой центр «TOP-Expert» [https://anotopexpert.ru/sudebnaya-aviatsionno-tehnicheskaya-ekspertiza] и т.д.

Почему же так происходит? С одной стороны, в государственных экспертных учреждениях нет даже соответствующего вида экспертных специальностей по транспорту, а с другой стороны, независимые экспертные учреждения на «полную катушку» проводят подобные экспертизы.

Чтобы в этом разобраться, надо понять, на каких принципах возникает и функционирует независимая некоммерческая экспертиза на транспорте, которая в свою очередь должна полностью отвечать положениям общей теории судебной экспертизы. Основная цель некоммерческой экспертизы — это зарабатывание денег на производстве досудебного или судебного экспертного исследования. А так как большая часть нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта не подпадает под квалификацию уголовных дел по ст. 263 УК РФ, так как для этого необходимо наступление опасных последствий: тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба — сумма которого превышает 1 млн руб. (ч. 1); смерти человека (ч. 2); смерти двух или более лиц (ч. 3) то в дальнейшем они рассматриваются в рамках административных правонарушений на транспорте (гл. 11 КоАП РФ) и арбитражных дел. И

вот на этом этапе появляется независимая экспертиза, которая в соответствии с Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» должна проводиться на тех же принципах и условиях, что и государственная судебно-экспертная деятельность, а именно строго на научной и практической основе, в пределах соответствующей экспертной специальности, которая, как отмечено выше, отсутствует.

В итоге мы имеем следующее. Если посмотреть на вышеуказанных сайтах, что же предлагают независимые эксперты в качестве квалификационных документов, подтверждающих право на производство соответствующих транспортных экспертиз, то это чаще всего только дипломы о высшем образовании по профильным транспортным специальностям, которые, несомненно, указывают на определенные специальные познания и в этом случае позволяют выступать в качестве специалиста в суде, но в качестве эксперта нет, так как не связаны с экспертной специальностью. Например, чтобы стать экспертом-автотехником, необходимо иметь помимо диплома о высшем образовании (по одному из направлений подготовки: «Эксплуатация транспортных средств», «Наземные транспортные системы» по специальностям «Автомобилетракторостроение» и «Автомобили и автомобильное хозяйство») диплом о переподготовке по дополнительному профессиональному образованию по программе «Эксперт-автотехник» [Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС), 2019, утвержденный постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 г. № 37]. То есть мало себя назвать экспертом, для этого обязательно надо пройти специальную экспертную подготовку, дающую право на определенный вид экспертной деятельности. В отдельных случаях, пользуясь правовыми пробелами заказчика, в качестве квалификационных документов эксперты указывают на имеющуюся у них экспертную подготовку по специальностям: «технический эксперт» и «эксперт-техник», ссылаясь при этом на регистрацию в государственных реестрах при Минюсте России — на экспертов-техников и при Росакредитации — на технических экспертов. В соответствии со ст. 11 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 412-ФЗ «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» в обязанности технического эксперта входит лишь установление соответствия (несоответствия) заявителя критериям аккредитации подвижного железнодорожного транспорта, инфраструктуры, подвижного состава метрополитена, объектов морского и речного транспорта, маловерных судов и т.д. В обязанности экспертов-техников в соответствии со ст. 12.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» входит только решение вопросов определения размера страхового возмещения потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта

транспортного средства в рамках договора обязательного страхования. Могут предоставляться документы о квалификации экспертов от различного рода некоммерческих партнерств, по сути, не имеющих никакой юридической силы в соответствии с действующим законодательством.

Казалось бы, в соответствии с положениями теории судебных экспертиз, а также согласно нормам уголовно-процессуального и арбитражного-процессуального права подобные эксперты не соответствуют квалификационным экспертным требованиям и не могут быть допущены к реализуемым экспертизам, по которым нет даже четко регламентированных методик. Но несмотря на это следствие и суды вынуждены обращаться в подобного рода некоммерческие экспертные организации, так как данный род (вид) экспертиз не проводится государственными экспертами организациями, и к тому же в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 указано, что в тех случаях, когда невозможно производство судебной экспертизы в государственном судебно-экспертном учреждении, 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. При этом нередко ее проведение инициируют участники процесса в целях отстаивания своих процессуальных интересов, беря на себя, порой нелегально, ее полную и дорогостоящую оплату.

В итоге, при использовании подобных независимых экспертиз страдает принцип объективности, полноты и достоверности проведенных исследований, так как вступает в противоречие с теоретическими основами судебной экспертизы. В УК РФ и АПК РФ понятия судебной экспертизы не сформулированы, там лишь указано, что эксперт — это лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное для производства судебной экспертизы (заключения). В соответствии с теорией судебной экспертизы это не только специальные знания, это еще разработанные научные основы по каждому роду и виду судебной экспертизы, в которых должен быть определен: предмет, объект, задачи экспертизы и самое главное — методика и методы экспертных исследований. К тому же на сайтах независимых экспертиз указано, что экспертиза транспортных средств железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта — это экспертиза комплексного характера с участием нескольких экспертов, а это значит, что в рамках одного рода экспертизы должны быть разработаны ее отдельные виды со своим перечнем объектов, экспертных задач и методик исследований.

При этом экспертные методы, входящие в основу специально разработанной экспертной методики по каждому виду экспертиз, должны соответствовать таким важным критериям, как:

1) достоверность и обоснованность метода, т.е. они должны основываться на доказанных, а значит строго научных и проверенных экспертной практикой закономерностях соответствующей отрасли знаний;

2) апробированность метода и содержащей ее методики, т.е. они должны быть утверждены как минимум Федеральным межведомственным координационно-методическим советом МВД и Минюста России по проблемам экспертных исследований и применяться любыми экспертными учреждениями одного и того же профиля на основе единого научно-методического подхода, о чем указано в ст. 11 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации»;

3) точность метода, т.е. при его повторении в одних и тех же условиях полученные результаты должны быть всегда однозначные;

4) воспроизводимость метода изложена в ч. 2 ст. 8 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и заключается в том, что заключение эксперта должно основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность полученных выводов с применением общепринятых научных и практических данных, т.е. должна существовать возможность воспроизвести экспертный метод и проверить достоверность полученных результатов.

Немаловажным значением по производству данного вида экспертиз является и определение квалификационных требований к эксперту, к его базовым знаниям — инженерным и дополнительным — экспертным.

На отсутствию научных разработок в данной области экспертных знаний во многом способствовал и способствует тот факт, что на протяжении многих лет на воздушном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте присутствуют институты межгосударственных и ведомственных расследований в виде создания специальных комиссий, в функции которых заложено решение вопросов о даче заключений о причинах происшествия (события). Так, например, в соответствии с приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», предусмотрено формирование комиссий из числа работников Ространснадзора и из числа работников субъекта железнодорожного транспорта, в задачи которых входит составление технического заключения, в котором должны быть изложены причины транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также дана оценка действий причастного персонала и должностных лиц субъекта железнодорожного транспорта и перевозчика.

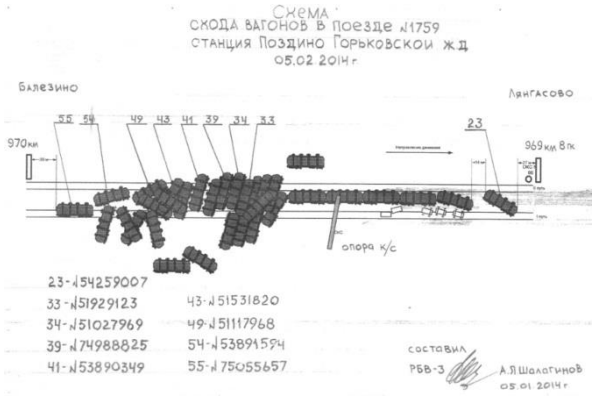
При этом, если данные заключения в соответствии со ст. 74 УПК РФ не могут относиться к доказательствам полученным с использованием специальных знаний, то в соответствии ст. 84 УПК РФ их рассматривают как иные документы, допускающиеся в качестве доказательств. Если же следователь или суд назначает судебную экспертизу, то редко ее выводы вступают в противоречия с выводами данных комиссий. Особенно это наблюдается при производстве летно-технических экспертиз, которые как правило подтверждают выводы комиссии Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Особо стоит обратить внимание, что первичный сбор и оценка следовой информации мест происшествий (событий), как правило, производится членами комиссии из числа руководства транспортной инфраструктуры. Например, в ОАО РЖД, в соответствии с распоряжением от 21 августа 2017 г. № 1697р «Об утверждении положения об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО “РЖД”», это заместитель начальника железной дороги — главный ревизор по безопасности; руководитель региональных дирекций и структурных подразделений (центров, служб)). Сомнительно, что данные лица даже в малой степени обладают перечнем экспертных знаний по оценке характера и причин возникновения следовых повреждений на объектах транспортной инфраструктуры, а также знаниями упругости и прочности металлов и их конструкций. Поэтому их выводы чаще строятся только на соблюдении инструкций и ГОСТ, исходя из субъективных, а порой и корпоративных интересов. Может, поэтому анализ состояния безопасности движения на инфраструктуре ОАО РЖД за 2016 г. показал, что основная доля нарушений (65%) относится к ответственности сторонних организаций, а не ОАО «РЖД». К тому же где еще можно наблюдать картину, когда главный фигурант происшествия, являясь негосударственным акционерным коммерческим предприятием открытого типа, по сути определяет причинно-следственную связь происшествия (события).

Например, анализ технического заключения по случаю схода в феврале 2014 г. 34 вагонов железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 1759 на станции Поздино Кировского территориального управления Горьковской железной дороги, по материалам экспертной практики Российского университета транспорта (МИИТ), даже исходя из общих знаний криминалистики, вызывает множество вопросов, нежели ответов.

К примеру, к техническому заключению приложена схема схода вагонов (рис. 2), которая и близко не соответствует реальной картине участка дороги, запечатленного средствами сторонней аэрофотосъемки. Исходя из этого можно предполагать, что и расположение вагонов в схеме

не соответствует истинной картине. К тому же из 34 сошедших вагонов только 9 пронумерованы цифрами. При этом есть понятие экспертного моделирования, когда при наличии достоверных данных по путям и расположению сошедших вагонов в схемах и фото можно реконструировать весь процесс происшествия, что очень важно для установления истинной причины происшествия.



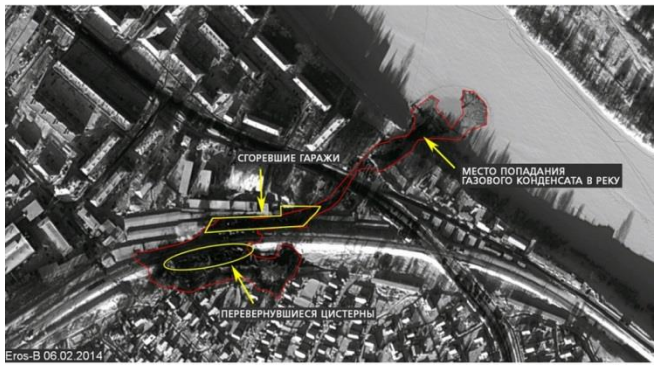


Рис. 2. **Схема и аэрофотоснимок одного и того же участка железной дороги, на которой произошел сход 34 вагонов с топливом**

В этом же заключении указано что в результате осмотра установлен сдвиг правого колеса 29-го вагона относительно формирования на 55 мм с суммарным сдвигом к шейкам осей дисков колес на 90 мм, что позволило сделать комиссии вывод, о нарушениях допущенных ПАО «Азовобщемаш» при формировании колесной пары, послужившей сходом вагона и последующим сходом еще 33 вагонов.

Изучением обстоятельств дела и повторным осмотром колесных пар установлено, что в результате схода 34 вагонов с нефтепродуктами произошло сильное возгорание (рис. 3).

Рис. 3. **Фотографии с места схода 34 вагонов подвижного состава грузового поезда № 1759 на станции Поздино Кировского территориального управления Горьковской железной дороги**

В результате имевшего место возгорания колесные пары вагонов подвергались длительным высоким температурам, что в результате

ликвидации пожара и растаскивании вагонов не могло не отразиться на деформациях металлических конструкций, в том числе колесных пар (рис. 4).

Рис. 4. **Деформации металла колесных пар, возникшие в результате высоких температур и ликвидации последствий пожара и происшествий, что не отражено в техническом заключении комиссии**

И этот факт должен был учитываться комиссией в целях установления природы выявленных смещений дисков по оси, так как это могло явиться не только причиной схода, но и его следствием, за счет крушения вагонов и последующего термического воздействия, а может и условиями ликвидации наступивших последствий. В заключении об этом ничего не отражено, как и о том, что имелись и другие колесные пары, где также наблюдались смещения дисков к шейкам осей (рис. 5).

Рис. 5. **Смещение дисков к шейкам осей колесных пар, не указанных в техническом заключении комиссии**

В соответствии с руководящими документами Минтранса России и ОАО «РЖД» созданные комиссии Ространснадзора и ОАО «РЖД» могут проводить специальные экспертизы, но и в этом случае возникают вопросы о процедуре ее назначения. Ведь в соответствии со ст. 9

Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» экспертиза — это процессуальное действие, по которой лицо ее производящее предупреждается об уголовной или административной ответственности за ложность вывода, и назначать ее может только: суд, орган дознания, следователь или прокурор. В остальных случаях может проводиться только заключение специалиста и не более, где по уголовной или административной ответственности за ложность сделанного вывода специалист не предупреждается.

Вышеуказанный пример наглядно показывает качество подобного рода технических заключений.

Несомненно, наступило то время когда есть все предпосылки пересмотреть сложившуюся практику по производству транспортно-технических экспертиз, хотя бы в области железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта. И в этом решающую роль способна оказать кафедра «Уголовного права, уголовного процесса и криминалистики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), которая на протяжении 10 лет успешно осуществляет подготовку и выпуск квалифицированных экспертов-криминалистов. За этот период накоплен богатый опыт, что позволяет уже сегодня сформулировать основные положения новых родов и видов судебных экспертиз по транспорту, определить квалификационные требования к экспертам, и самое важное начать обучение в рамках инженерных специальностей МИИТ подготовку будущих экспертов-транспортников со знаниями общих и специальных положений судебной экспертизы.