УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.148.63

Попов Валерий Леонидович,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Транспортная судебная экспертиза, парадигма и реальность

Аннотация. Современная судебная экспертиза по воздушному, железнодорожному и водному транспорту сегодня рассматривается как один из наиболее важных источников получения достоверных и объективных доказательств в суде. При этом, несмотря на современное развитие экспертной деятельности в России отсутствует государственное экспертное сопровождение по техническому исследованию железнодорожного, воздушного и водного транспорта, что явилось следствием советского и постсоветского периода расследований аварий и происшествий на транспорте, находящегося в ведении государства. Исходя из этого, нынешнее экспертное сопровождение данного вида исследований осуществляется только на платной основе негосударственными экспертными организациями, которые, как показала судебная практика, с 2001 г. развивались не на общепринятых принципах государственной судебной экспертизы, в основу которой положены знания теоретических и методических основ судебно-экспертной деятельности, определяющих степень научности и объективности применяемых методов и методик. И как не странно, во многом этому способствовала ст. 41 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», которая, с одной стороны, закрепила на законодательном уровне функционирование негосударственной экспертизы, а с другой — ограничила действие на негосударственную экспертизу ряда статей этого же Закона, определяющих квалификационные требования к эксперту, а также единству профессиональной подготовки и научно-методического подхода к исследованию. Чтобы разобраться в этом, были изучены причины сложившейся экспертной практики в транспортном блоке и предложены мероприятия, которые должны качественно сказаться на устранении имеющихся проблем в экспертной деятельности по обеспечению экспертиз по воздушному, железнодорожному и водному транспорту.

Ключевые слова: экспертиза; заключение; безопасность; транспорт; эксперт; происшествие; сход; метод; методика.

Valery L. Popov,
Russian University of Transport (MIIT)

Transport forensics, paradigm, and reality

Abstract. Modern forensics in air, rail and water transport is today regarded as one of the most important sources of obtaining reliable and objective evidence in court. At the same time, despite the modern development of forensic activity in Russia, there is no state forensic support for the technical study of railway, air and water transport, which is a consequence of the Soviet and post-Soviet period of investigations of accidents and incidents in transport, which is under the jurisdiction of the state. Based on this, the current forensic support of this type of research is carried out only on a paid basis by non-state forensic organizations, which since 2001 have not developed on the generally accepted principles of state forensic examination based on knowledge of the theoretical and methodological foundations of forensics that determine the degree of scientific character and objectivity of the applied methods and techniques. Art. 41 of the Federal Law of May 31, 2001 No. 73-FZ “On State Forensic Activities in the Russian Federation” has fixed the functioning of non-state forensics at the legislative level, and on the other hand, limited the effect of a number of articles on non-state forensics of the same Law, which determine the qualification requirements for a forensic specialist, as well as the unity of professional training and the scientific and methodological approach to research. To understand this, there have been studied the reasons for the current forensic practice in the transport block and there have been proposed the measures that should qualitatively affect the elimination of existing problems in forensic activities to provide forensics in air, rail and water transport.

Keywords: forensics; conclusion; safety/security; transport; expert; incident; method; technique.

Судебная экспертиза, как один из источников получения достоверных и объективных доказательств по уголовному, арбитражному и гражданскому делам, на современном этапе российской правовой системы занимает одно из важных и ключевых значений. Это во многом вызвано сложившимися как в обществе, так и у правоприменительных и правоохранительных органов, устойчивых представлений об экспертизе как о научном, а значит объективном исследовании требуемых

выяснению обстоятельств, которые позволяют, если не установить, то хотя бы значительно приблизится к искомой истине.

Даже несмотря на то что в ст. 17 УПК РФ, ст. 187 ГПК РФ, ст. 71 АПК РФ определено, что заключение эксперта не имеет заранее установленной силы среди других доказательств, современный человек на подсознательном уровне в большей степени доверяет заключению эксперта, принимая на веру, что постфактум оно выполнено сведущим лицом в конкретной области научных знаний, что само по себе уже вызывает уважение к полученному результату, т.е. к экспертным выводам. К тому в информационном поле, чаще всего через художественные детективные киноленты, например такие как: «След», «Тайны следствия», «Ищейка» и т.д., образ эксперта преподносится как некое совершенство, обладающее сверхшироким объемом научных знаний при решении любых интересующих следствие и суд вопросов. К тому же отсутствие громких уголовных дел по экспертам, которые в нарушение ст. 307 УК РФ давали бы ложные экспертные выводы, создало устойчивое представление в обществе, что правовой институт судебной экспертизы исключает какие-либо махинации в данной сфере.

Пусть косвенно, но на это указывает и российская судебная статистика [https://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17]. За период с 2018 по 2021 гг. по ст. 307 УК РФ «Заведомо ложные показание, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод» было осуждено 1851 человек, из которых с лишением свободы всего 4 человека.

Поэтому не удивительно, что сегодня судебная экспертиза охватывает широкий спектр различных сфер деятельности человека и общества и очень востребована в судебной практике. Не стала исключением в этом случае и транспортная отрасль России, включающая в себя воздушный, водный и, конечно же, сухопутный автомобильный и железнодорожный транспорт.

При этом стоит отметить, что на начало 2023 г. в перечне государственных экспертных специальностей есть только один — автотехнический вид экспертизы, разработанный еще в 1959 г. в Минюсте РСФСР. Еще одна экспертная специальность — эксперт-техник, связанная с автотранспортом, была создана в 2002 г. в целях исполнения Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств», в задачи которой входит определение ущерба по возмещению стоимости поврежденного дорожно-транспортным происшествием автотранспортного средства.

В транспортной инфраструктуре могут проводиться и иные смежные экспертизы, входящие в перечень государственных экспертных специальностей, например, такие как: пожаротехническая, трасологическая, медико-криминалистическая и другие, которые напрямую не связаны с транспортом, а поэтому решают лишь

сопутствующие вопросы. То есть на основании вышеуказанного следует, что в настоящее время имеются экспертные специальности, связанные только с автомобильным транспортом и другими областями научных знаний, напрямую не связанными с каким-либо транспортом.

Возникает справедливый вопрос: «Где в этом случае экспертные специальности по воздушному, водному (морскому и речному) и железнодорожному транспорту?». А все довольно просто, экспертных специальностей по данным видам транспорта в России к настоящему времени просто не существует. Многие скажут: «Как же так, если набрать запрос в поисковой системе Яндекс “экспертиза железнодорожного транспорта”, то выпадет более сотни предложений по оказанию экспертных услуг в данной области, в том числе с решением конкретных экспертных вопросов, например, таких как: какова непосредственная техническая причина данного происшествия (столкновения поездов, схода с рельсов поезда, локомотива, вагонов и др.; не является ли крушение (авария) следствием данной технической причины (например, сход вагона с рельсов — результатом излома шейки оси); не создалась ли повышенная нагрузка на такую-то деталь при крушении? и т.д. [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh]

Чтобы разобраться в этом парадоксе, необходимо обратиться к недалекой истории, например, к развитию отечественного железнодорожного транспорта, несомненно, занимающего ведущее положение в транспортной инфраструктуре России. Известно, что до образования в 2003 г. ОАО «РЖД» весь железнодорожный транспорт находился в полном ведении государства, сначала Министерства путей сообщения СССР, а затем России. Из статистических данных того периода (см. рис.) видно, что с 1980-х гг. и до начала нынешнего столетия происшествий на железнодорожном транспорте, связанных с крушениями, авариями и сходами, было крайне мало, чтобы возникла необходимость в создании штата экспертов в структуре Министерства путей сообщения РФ, которые бы занимались только производством экспертиз и оттачиванием экспертных методов и методик. В авиации и на водном транспорте происшествий было и того меньше.

Показатель	Годы								
	1937	1940	1951	1955	1965	1985	1987	1989	1991
Число крушений в год	4085	1734	652	387	86	96	79	54	46
Число погибших в год	502	451	125	55	55	28	157	12	20
Ранено людей	1934	1248	856	187	50	27	136	10	19

Показатель	Годы										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Крушения	25/3	18/1	10/0	8/1	8/0	5/1	10/0	10/1	6/0	4/0	3/0
Аварии	4/2	2/0	5/1	1/0	0/0	2/0	2/0	2/0	2/0	0/0	2/0
Сходы в пасс. поездах	19	10	4	6	6	8	8	4	7	8	2
Сходы в груз. поездах	124	112	62	48	58	55	91	70	70	51	39

Примечание – числитель – всего, знаменатель – в том числе с пассажирскими поездами.

Рис. 1. **Статистические данные о числе крушений поездов и ряде других показателей нарушений безопасности движений в СССР (России)** [1, стр. 11]

Необходимо учитывать и тот факт, что железнодорожный, водный или воздушный транспорт — это сложные инженерные механизмы, к тому же постоянно находящиеся во взаимосвязи с природными явлениями, конструкциями, сооружениями и в конечном счете с людьми, а поэтому всегда считалось, что данные объекты требуют комплексного изучения, т.е. не одним, а множеством специалистов в разных областях знаний, которые лишь сообща могут установить причины и условия транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности. Все вышеуказанные обстоятельства предполагали единственно правильное решение, это создание по каждому чрезвычайному событию на транспорте, которое нередко сопровождалось человеческими жертвами, специальных государственных комиссий по расследованию, в состав которых входили ведущие специалисты в различных областях знаний. Результатом работы данных комиссий являлись государственные заключения, которые в свою очередь не требовали дополнительных экспертных заключений по тем же вопросам.

Как следствие, данный порядок расследований крушений, аварий и иных происшествий просто исключал как лишнее (ненужное) звено дополнительное экспертное сопровождение.

В итоге, такая практика расследований на транспорте, сложившаяся за долгий постсоветский период, привела к тому, что к настоящему моменту не была создана методическая база специальных видов транспортных экспертиз (железнодорожного, водного и воздушного транспортов). К тому же до мая 2001 г. экспертная деятельность осуществлялась только государственными экспертами. А поэтому содержание большого штата государственных экспертов для комплексного исследования такого рода экспертиз в условиях огромной территории СССР (России) было не только накладно, но и нерентабельно.

То, что институт государственных комиссий в корне исключал какие-либо махинации с доказательствами, можно сегодня смело поставить под сомнение. Например, 3 июня 1989 г. на перегоне Аша—Улу-Теляк (Уфа) во

время встречного прохождения двух пассажирских поездов № 211 «Новосибирск—Адлер» и № 212 «Адлер—Новосибирск» произошел сильнейший взрыв газа, унесший 575 жизней и искалечивший 600 человек, получивших разной степени травмы. Согласно официальной версии причиной образовавшейся утечки газа явилось механическое повреждение, которое трубопроводу нанес ковш экскаватора за четыре года до взрыва. Причастные лица получили по два года с отсрочкой приговора, что само по себе наталкивает на определенные мысли. Комиссия не стала учитывать множество фактов нарушения прокладки трубопровода, нарушения инструкции по его обслуживанию, нарушения работы сотрудников диспетчерской службы, которые знали о загазованности аварийного участка, но ничего не предприняли, и т.д., что в общем-то понятно, так как при государственном подходе проще найти «стрелочника», нежели признать кучу нарушений, приведших к трагическому результату.

Только с распадом СССР и постепенным переходом от государственного на коммерческое управление российскими авиалиниями, железнодорожным, речным и морским транспортом появился запрос на экспертное сопровождение происшествий на транспорте, что в большей степени определялось именно коммерческой составляющей. Например, сход нескольких грузовых вагонов, принадлежащих коммерческой организации, на оживленной железнодорожной магистрали может повлечь значительные финансовые расходы не только за утрату груза, но также ремонтные работы и простой железнодорожного участка. Следовательно, если экспертизой будет доказано, что причиной данной аварии явились железнодорожные пути, которые имели деформацию или трещины, то все финансовые затраты ложатся на АО «РЖД», а если наоборот — причиной явилась деформация колесной пары или поломка рамы вагона, то все расходы будет нести владелец этих вагонов.

Несмотря на то что расследования всех видов нарушений безопасности движений воздушного, железнодорожного, речного и морского транспорта в обязательном порядке проводятся специально созданными комиссиями, например, по железнодорожному транспорту из числа сотрудников Ространснадзора и субъектов АО «РЖД», определяемых 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», они не могут заменить судебную экспертизу, являющуюся в соответствии с действующим российским законодательством (УПК РФ или АПК РФ) экспертным источником получения фактических данных, имеющих доказательное значение. Об этом прямо указано в п. 6 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам»: «Справки, акты, заключения и

иные формы фиксации результатов ведомственного или другого исследования, полученные по запросу органов предварительного следствия или суда, не могут рассматриваться как заключение эксперта и служить основанием к отказу в проведении судебной экспертизы».

То есть в начале 2000-х гг. появился запрос на новый вид транспортных экспертиз, который, как указано выше, государственными экспертными учреждениями ранее не обеспечивался. Все кардинально изменилось с принятием Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее — Закон о судебно-экспертной деятельности), по которому на основании ст. 41 было разрешено проводить судебную экспертизу лицами, не являющимися государственными судебными экспертами. Фактически 22 года назад был создан институт негосударственной экспертизы как некий противовес государственной экспертной системе.

Казалось бы, негосударственная экспертиза не должна чем-либо отличаться от государственной, хотя бы потому, что положения, определяющие деятельность государственной и негосударственной экспертизы, изложены в одном федеральном законе. На самом деле, негосударственная экспертиза оказалась в более привилегированном положении, что позволило ей не только занять те ниши, которые государственная экспертиза ранее не охватывала, но и дальнейший ее путь развития стал приобретать самопроизвольный характер, вступающий в разногласия с общими принципами государственной судебной экспертизы. Именно это и произошло в части экспертного сопровождения железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Чтобы понять все это, необходимо провести следующие сравнения.

1. В соответствии со ст. 13 Закона о судебно-экспертной деятельности должность государственного эксперта может занимать гражданин России, имеющий высшее образование и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности. То есть нет экспертной специальности — нет государственного эксперта. В данной статье также указано, что каждые пять лет уровень экспертной квалификации эксперта подлежит обязательному пересмотру экспертно-квалификационными комиссиями. То есть не подтвердил свои знания с учетом новых достижений науки и техники, методов и методик — ты уже не эксперт.

Эти требования на основании ст. 41 Закона на негосударственного эксперта почему-то не распространяются. То есть чтобы назвать себя экспертом, например по железнодорожному транспорту, вполне достаточно представить только один диплом о высшем образовании, подтверждающий специальные знания по теме рассматриваемого вопроса. В ст. 55 АПК РФ и ст. 57 УПК РФ в качестве единственных требований к эксперту именно это и указано. При этом следствие и суды сегодня слабо

ориентируются не только по действующим экспертным специальностям, но и кругу специальных познаний, входящих в перечень полученных профессиональных компетенций по дипломам с присвоением конкретной специальности и квалификации, а поэтому вряд ли в состоянии достоверно оценить уровень необходимых специальных познаний. Например, в рамках уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263.1 УК РФ, в АНО «Научно-исследовательский институт судебных экспертиз и криминалистики» в составе двух экспертов была проведена комиссионная экспертиза от 19 марта 2022 г. № 1903/02 по 32 вопросам различных категорий и направленностей, таких как: «Где конкретно расположено место наезда (травмирования) Конобеевой О. В., произошедшего 03.10.2014?»; «Правильно ли было организовано железнодорожное движение поездов на железнодорожном участке станции Сергиев Посад 03.10.2014?»; «Соответствует ли нормативам проведенное по данному факту служебное расследование ОАО “РЖД” и насколько объективно дано заключение об отсутствии в действиях локомотивной бригады и иных лиц нарушений каких-либо правил?»; «На какой стороне улицы при движении со стороны микрорайона “Звездочка” г. Сергиева Посада лучше виден подвижной состав, следующий по первому пути со стороны г. Александрова, в том числе на 03.10.2014?».

В качестве квалификационных документов экспертами были представлены: от имени Д. В. Федорова — диплом по специальности локомотивы и квалификации инженер путей сообщения — механик и диплом о профессиональной переподготовке Высшей школы экономики «Оценка предприятия (бизнеса)», и от имени С. Л. Вершинина — диплом по специальности юриспруденция, квалификация юрист и удостоверение помощника машиниста. Исходя из представленных документов, можно смело поставить под сомнение наличие у так называемых экспертов необходимых специальных знаний даже по четырем вышеприведенным вопросам. Вместе с тем данное заключение было принято следователем и судом.

Пользуясь несовершенством законодательной базы по негосударственной экспертизе, так называемые самоназванные эксперты нередко приобретают (покупают) в негосударственных организациях различного рода свидетельства и удостоверения о добровольной сертификации в качестве экспертов, а также повышения квалификаций, не обеспеченных получением каких-либо знаний. Попытки представителей защиты вывести такого рода экспертов на чистую воду нередко сталкиваются с противодействием со стороны судов. Например, в определении Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 30-КГ22-9-К5 по транспортной экспертизе указано, что критическое отношение суда к квалификации эксперта, методам проведения экспертизы и его выводам

не делает представленное доказательство (ст. 60 ГПК РФ) недопустимым, а поэтому оно должно быть принято и оценено судом на общем основании.

Перед категорией негосударственных экспертов не стоит вопрос и о подтверждении их квалификации каждые пять лет, как это требуется в случае с государственной экспертизой.

При этом надо отчетливо понимать, что специальные экспертные знания — это и есть основа основ любой судебной экспертизы, все остальное, связанное с ее производством, будет вторично. И если неправильно толковать данную норму закона, то на выходе мы будем иметь то, что имеем сейчас.

Именно по этой причине распоряжением Правительства РФ от 16 ноября 2021 г. № 3214 «Об утверждении перечня видов судебных экспертиз, проводимых исключительно государственными судебно-экспертными организациями» восемь видов экспертиз были переведены только под государственную экспертную юрисдикцию, тем самым исключая возможность проведения негосударственного экспертного исследования. На сайте Правительства в виде проекта выложено еще четыре вида экспертизы, которые также в скором времени будут переведены в разряд только государственной экспертизы. И это лишь начало. По транспортным экспертизам железнодорожного, водного и воздушного транспорта этого, к сожалению, не произойдет, так как альтернативной государственной экспертизы по данным видам исследований, как отмечалось выше, не существует.

Разработанный в 2021 г. Союзом лиц, осуществляющих деятельность в сфере судебной экспертизы и судебных экспертных исследований «Палата судебных экспертов имени Ю. Г. Корухова» профессиональный стандарт «Специалист в области судебной экспертизы», до сих пор находящийся на утверждении Минтруда России [https://profstandart.rosmintrud.ru], мог бы в определенной степени изменить ситуацию по критериям к уровню образования и обучения не только государственных, но и негосударственных экспертов. Данный стандарт должен был вступить в силу с 1 марта 2023 г., но по не ясным причинам дата его утверждения перенесена на 31 декабря 2024 г.

2. В ст. 11 Закона о судебно-экспертной деятельности указано, что государственные экспертные учреждения осуществляют деятельность по организации и производству судебной экспертизы на основе единого научно-методического подхода, профессиональной подготовки и специализации экспертов. То есть если одна автотранспортная экспертиза проводится в экспертном центре МВД города Калининграда, а другая в лаборатории Минюста города Владивостока, то они будут проводиться по единым экспертным методикам, определяющим: конкретные стадии исследования, строго научные методы исследования, оценку выявленных признаков и правила оформления заключения. Более того, методики исследований при производстве государственных экспертиз в

соответствии с теоретическими и методологическими основами судебной экспертизы должны отвечать критериям апробированности, достоверности, обоснованности, воспроизводимости и точности получаемых результатов.

В соответствии со ст. 41 Закона требования по организации и производству судебной экспертизы на основе единого научно-методического подхода на негосударственных экспертов почему-то опять не распространяются. При этом надеяться на то, что разрозненные негосударственные эксперты, занимающиеся производством транспортных экспертиз железнодорожного, водного и воздушного транспорта, с разными базовыми знаниями и опытом работы когда-нибудь наработают единые научные подходы и методы исследований, которые могли бы отвечать сегодняшним критериям, предъявляемым к государственным экспертизам, даже не приходится.

Чтобы понять это, достаточно просмотреть несколько рекламных сайтов, где предлагаются услуги по производству экспертиз железнодорожного транспорта. Приведем несколько примеров

А. На сайте АНО ЭПЦ «Топ эксперт» [https://dzen.ru/a/YsL5v1RV73YI5VQ6] в рамках железнодорожно-технической экспертизы предлагается решение следующих вопросов:

— «Соответствует стандарту качество металла элементов?». Этот вопрос относится к предмету металловедения в рамках криминалистической экспертизы веществ, материалов и изделий (КЭВМИ);

— «Насколько качественно выполнено формирование составов, погрузка и разгрузка?» и «Насколько правильны и правомерны были действия ответственных лиц?». Такие вопросы относится не к технической экспертизе, а правовой оценке.

Б. На сайте Российский экспертный фонд «ТЕХЭКО» [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh] в рамках технической экспертизы по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте предлагается решение следующих вопросов:

— «Какие организационные недостатки способствовали крушению (аварии)?». Такой вопрос также относится к правовой оценке;

— «Соответствует ли качество металла, из которого сделано изделие (рельс, деталь), стандарту?», «Какова сила удара, который воздействовал на данный объект (часть механизма, деталь и т.д.)?». Эти вопросы, как и указанный выше, относятся к предмету металловедения в рамках КЭВМИ и должны исследоваться исходя из показателей прочности и упругости металлов, притом конкретных марок;

— «Какой частью локомотива (или вагона) образованы данные следы?», «Свежим или старым является излом данной детали?». Такие вопросы относятся к судебно-трасологической экспертизе, по которой имеется отдельная экспертная специальность в госструктурах;

— «Доброкачественно ли выполнена такая-то работа (например, сварка листов цистерны), и если нет, в чем заключаются недостатки?». Указанный вопрос относится к технологическому процессу, за который отвечает отдел технического контроля организации с соответствующей лабораторной и приборной базой.

В. На сайте Сервисного центра железнодорожного транспорта [http://sczdt.ru/novosti/zheleznodorozhnaya-ekspertiza/] в рамках железнодорожной экспертизы предлагается провести: «независимое расследование транспортных происшествий на железнодорожном транспорте с представлением интересов компании». То есть прямым текстом заявляют об ангажированности под интересы заказчика.

Г. На сайте Центра независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-transporte/] в рамках экспертизы по авариям на железнодорожном транспорте указано: «Экспертиза призвана установить, что стало причиной аварии и кто в данной ситуации должен нести ответственность». То есть помимо технической составляющей предлагается решить и правовой вопрос.

Даже из вышеприведенного перечня отдельно взятых вопросов видно, что негосударственные эксперты, в силу незнаний методических основ и действующих видов судебной экспертизы, фактически сами придумывают перечень решаемых ими вопросов, часто выходящих за область их профессиональных компетенций, определяемых инженерным дипломом в конкретной транспортной сфере. Как следствие этого выводы чаще строятся на уровне субъективного суждения, без проведения каких-либо научных исследований и экспериментов. Например, для определения характера имеющихся повреждений на транспорте, их механизма образования и отождествления со следообразующей (контактирующей) поверхностью обязательно нужны специальные познания в трасологической экспертизе, в основе которой используются научные знания о следах — трасологии, и выводы по которой строятся не на субъективных суждениях, а на результатах применения строго научных методов и методик, которых придерживаются все государственные экспертные учреждения, как того требует ст. 11 Закона о судебно-экспертной деятельности — применение единого научно-методического подхода в решении экспертных вопросов.

К тому же, отсутствие каких-либо юридических познаний у данной категории лиц, в отличие от государственной экспертизы, приводит к тому, что они включают в свои исследования решение вопросов правового характера, разрешение которых относится к исключительной компетенции органа расследования и суда, о чем указано в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам», в п. 8 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 4 апреля 2014 г. № 23 «О некоторых

вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе» и в п. 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 июня 2008 г. № 11 «О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству».

Настало время, когда следует признать, что предоставленная свобода формирования новых родов и видов экспертных исследований, к которым относятся и экспертизы железнодорожного, водного и воздушного транспорта, были фактически отданы на откуп негосударственной экспертизе, которая, как показала 21-летняя практика, развивалась стихийно, по сути, с единственной целью получения прибыли от участия в подобных исследованиях, и мало при этом беспокоилась о научности применяемых методов и методик. К тому же правовая свобода под лозунгом «что не запрещено, то разрешено», породила предостаточное количество некоммерческих организаций, зарабатывающих на сертификации как экспертов, так и антинаучных методик исследований, тем самым фиктивно создавая видимость как специальных знаний экспертов, так и научность применяемых в процессе исследований экспертных методик и методов. Поэтому не удивительно, что к заключению негосударственного эксперта часто прилагается целый пакет из подобного рода документов.

Возникает справедливый вопрос: что необходимо предпринять для качественного производства экспертиз транспортного блока в этой ситуации? Уповать на государственную экспертизу, что настанет время, и данный вид исследований перейдет под эгиду государственной экспертизы, не приходится. Этого не произошло в советский и постсоветский периоды, не произойдет и в ближайшем будущем. При этом надо понимать, что без общеорганизующего звена, аккумулирующего на себя все экспертные организации, работающие в транспортной сфере, а также научного потенциала в области экспертологии, но со спецификой на транспорт, сегодня невозможно решить данную задачу. В качестве такого организующего звена в рамках действующего правового поля могут выступить либо саморегулирующая организация (далее — СРО), либо Ространснадзор.

Институт СРО сформирован в России 15 лет назад. Таким образом государство как бы передало часть своих функций по установлению норм и правил поведения в определенной сфере профессиональной деятельности особому субъекту — СРО. Подобные организации при производстве экспертных исследований уже существуют и показали свою рентабельность. Например, СРО по оценочной деятельности, в которой должны состоять все специалисты, занимающиеся оценкой недвижимого и движимого имущества. Предложения по организации подобного рода СРО в целях обеспечения качественного производства экспертиз на транспорте уже поступали. Для этих целей предлагалось создать ассоциацию высших учебных заведений на транспорте, которая бы и

составила основу СРО. В качестве организационного звена ставка сделана на транспортные вузы во главе с Российским университетом транспорта (РУТ (МИИТ)), так как именно в них сконцентрирована передовая научная база и квалифицированные педагогические кадры по разнообразным областям знаний в сфере транспорта. К тому же в РУТ (МИИТ) существует кафедра «Криминалистика и судебная экспертиза», занимающаяся вопросами экспертиз на транспорте. Созданная таким образом СРО позволила бы объединить в своем составе всех заинтересованных участников, сформировав органы управления и контроля за деятельностью ее членов — экспертов в сфере транспорта, но и самое важное — разработать необходимые программы переподготовки специалистов по создаваемым экспертным специальностям в области транспорта.

В качестве иной организационной альтернативы может выступить Ространснадзор, так как в соответствии с п. 2, 4 Правил аттестации экспертов, привлекаемых к осуществлению экспертизы в целях государственного контроля (надзора), муниципального контроля, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2328, и приказом Ространснадзора от 24 мая 2022 г. № ВБ-266фс «Об аттестации экспертов, привлекаемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)», в его функции входит определение областей экспертных знаний и соответствующих им видов экспертиз, которые необходимы для федерального государственного контроля (надзора) в сфере транспорта, а также установления критериев аттестации этих экспертов, в том числе с прохождением квалификационных экзаменов. Иными словами, Ространснадзор с середины 2022 г. наделен правом устанавливать квалификационные критерии по любому из видов экспертиз в сфере транспорта, в том числе и по тем, по которым официально отсутствуют экспертные специальности, но со значительной оговоркой, что это касается лишь тех лиц, которые изъявят добровольное желание на получение аттестации экспертов, привлекаемых Ространснадзором для государственного контроля (надзора). То есть если эксперт не прошел квалификационный экзамен в Ространснадзоре, то это не будет являться основанием для его отвода в качестве эксперта по уголовному или арбитражному делу. Поэтому будет наиболее правильным выйти с законотворческой инициативой о расширении функции Ространснадзора, не только в отношении лиц, которые планируют выступать в качестве экспертов по государственному контролю (надзору), но и в отношении всех остальных. При этом надо понимать, что в структуре Ространснадзора отсутствуют экспертные подразделения, а поэтому хотелось бы, чтобы функции обеспечения экспертной деятельности на транспорте не приобрели формальный характер. Несомненно, данная работа должна

проводиться совместно с экспертными подразделениями МВД и Минюста России, а также транспортными вузами, специализирующимися на подготовке экспертов, например РУТ (МИИТ).

Литература

1. Безопасность движения на железных дорогах : учебное пособие : в двух частях. — Часть 1. Основы безопасности / И. Е. Кологривая, О. В. Фролова — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2018.

References

1. Bezopasnost' dvizheniya na zheleznykh dorogakh [Traffic safety on railways]: uchebnoye posobiye : v dvukh chastyakh. — Chast' 1. Osnovy bezopasnosti / I. Ye. Kologrivaya, O. V. Frolova — Khabarovsk : Izd-vo DVGUPS, 2018.