Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 134—140.
Transport law and security. 2025; (4(56)): 134—140.

Научная статья
УДК 343.985

Железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе

Исаев Александр Владимирович,
кандидат технических наук, доцент,
Отдел страновых исследований, Центр арктических исследований,
Институт Европы Российской академии наук,
Москва, Россия

Худякова Ольга Николаевна,
эксперт автономной некоммерческой организации науки
и просвещения «Институт передовых исследований и экспертизы»,
Москва, Россия

Научный консультант — Городинец Федор Михайлович, доктор юридических наук, профессор Высшей школы юриспруденции и судебно-технической экспертизы Гуманитарного института Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

Аннотация. В настоящей статье рассматривается интеграция инженерно-технических познаний и юриспруденции в контексте расследования уголовных дел по ст. 263 УК РФ. Применение специальных познаний в правоприменении позволит избежать ошибок в расследовании конкретных уголовных дел, будет способствовать не только защите прав и свобод, но и обеспечит государственную безопасность реального сектора экономики. Большинство железнодорожно-транспортных экспертиз назначается Следственным комитетом РФ на транспорте по уголовным делам, возбужденным по ст. 263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена) УК РФ. Однако какие-либо методы и методики, за исключением методов расчета тормозного пути поезда, в экспертной практике отсутствуют. Научные разработки методов железнодорожно-транспортных экспертиз являются важными и актуальными.

Ключевые слова: уголовный процесс; уголовное право; железнодорожно-транспортные экспертизы; экспертные методы; правоприменение.

Для цитирования: Исаев А. В., Худякова О. Н. Железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 134—140.

Original article

Railway transport examinations in criminal proceedings

Aleksander V. Isaev,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Department of Country Studies, Center for Arctic Studies,
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia

Olga N. Khudyakova,
Expert of the autonomous non-commercial organization of science
and education "Institute of Advanced Research and Examination",
Moscow, Russia

Scientific supervisor: Fedor M. Gorodinets, Doctor of Law, professor at the Higher School of Jurisprudence and Technical Forensics of the Humanitarian Institute of Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

Abstract. The current paper has considered the integration of engineering and technical knowledge with jurisprudence in the context of criminal investigations under Article 263 of the Russian Criminal Code. The application of specialized knowledge in law enforcement will help avoid errors in the investigation of specific criminal cases, contribute not only to the protection of rights and freedoms, but also enforce national security for the real sector of the economy. Most railway transport examinations are commissioned by the Investigative Committee of the Russian Federation for Transport in criminal cases initiated under Article 263 of the Russian Criminal Code (violation of traffic safety regulations and the operation of rail, air, sea, inland waterway transport, and the underground). However, any methods or techniques, other than calculating a train's braking distance, are absent in forensic practice. Scientific development of methods in railway transport forensics are of great importance and relevance.

Keywords: criminal proceeding; criminal law; railway transport examinations; expert methods; law enforcement.

For citation: Isaev A.V., Khudyakova O.N. Railway transport examinations in criminal proceedings// Transport law and security. 2025; (4(56)):134—140.

© Исаев А. В., Худякова О. Н., 2025

Введение

Железнодорожный транспорт России, имея огромную протяженность сети, является универсальным видом перевозки грузов и пассажиров. При этом железная дорога является объектом повышенной опасности. Следует отметить, что случаи смертельного травмирования граждан (за исключением погибших и пострадавших в результате крушения/аварии) не относятся к транспортным происшествиям и в статистику Минтранса России не входят, зачастую термин «транспортное происшествие» трактуют расширенно и относят к нему также любые происшествия в инфраструктуре железнодорожного транспорта, в результате которых погибли или пострадали люди (приказ 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»).

Каждый год правоохранительные органы расследуют правонарушения, которые напрямую связаны с нарушением правил безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта. Нарушителями в данных делах выступают не только пассажиры, но и различные лица из числа работников инфраструктуры. Несоблюдение гражданами (как работниками железнодорожного транспорта, так и находящимися в инфраструктуре железнодорожного транспорта) локальных нормативных актов, должностных инструкций, правил эксплуатации и регламента может привести к несчастным случаям, а в отдельных случаях и к летальному исходу. Особое внимание следует обратить на случаи «зацепинга» (трейнсерфинга), когда молодые люди хватаются за внешние элементы движущегося транспорта: поручни, встают на автосцепку, залезают на крышу движущегося подвижного состава из хулиганских побуждений.

Также при переходе железнодорожных путей граждане пытаются перелезть через вагоны разными способами, игнорируя наличествующие в инфраструктуре штатные места для перехода через пути.

Для расследования подобных дел требуются специальные знания, что, как правило, создает предпосылки для передачи дел, возбужденных по ст. 263 УК РФ, эксперту для составления заключения, поскольку железнодорожно-технические экспертизы являются одним из ключевых способов установления обстоятельств при расследовании преступлений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, а также транспортными происшествиями на железных дорогах.

Объекты и методы

В качестве исследуемых материалов использовались стандартные объекты судебной экспертизы. При определении фактического расположения объектов железнодорожного транспорта использован метод конструктивных допущений. Методами исследования выступили: анализ нормативных и локальных актов, а также баз данных, материалов судебной практики.

Результаты

В ходе проведенного исследования были изучены нормативные правовые акты, действующие технологические базы данных, в которых содержатся сведения об объектах инфраструктуры и подвижном составе, материалы практической деятельности специалистов в этой сфере. Эксперт использует указанные данные для обеспечения полного и всестороннего научно-практического исследования. Более того, владение методами использования сведений из железнодорожных баз данных является необходимым условием профессиональной компетенции эксперта.

Обсуждение

В рамках железнодорожно-транспортной экспертизы рассматривается возможность попадания человека под воздействие электрического тока в

контактной сети подъема на вагон-цистерну, следующую в составе грузового поезда. При исследовании данного вопроса, эксперту надлежит получить качественные исходные данные, а именно:

— высота вагона от уровня головки рельса (УГР);
— высота контактного провода от УГР;
— рост пострадавшего.

В отношении третьего параметра особых проблем не наблюдается — судебные медики в своей экспертизе указывают рост трупа. Толщиной подошвы обуви можно пренебречь — этот параметр лежит в пределах 2—4 см, что при росте 160 см составляет 1,25—2,5%.

Определение высоты контактного провода от УГР тоже не представляет затруднений — для этого эксперту надлежит в соответствии со ст. 57 УПК РФ и ст. 17 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» подать ходатайство следователю о предоставлении таких данных, а следователю — направить запрос в дистанцию контактной сети (ЭЧ) службы энергоснабжения (Э) дирекции инфраструктуры (ДИ) соответствующей железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Что же касается установления высоты вагона, то здесь эксперт действует в определенном порядке:

1) из протокола осмотра места происшествия (ОМП) и фототаблицы к нему установить номер и тип вагона, на котором произошло травмирование;

2) по натурному листу поезда ф.ДУ-1 (составляется на бланке определенной формы или с помощью компьютера) проверить, совпадают ли номера поезда и вагона в натурном листе и в протоколе ОМП;

3) подать ходатайство следователю о предоставлении дополнительных материалов, а именно справки информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) ф.2651 и ф.2612 на интересующий вагон (запрашиваются следователем в эксплуатационном вагонном депо (ВЧДЭ) службы вагонного хозяйства (В) дирекции инфраструктуры (ДИ) соответствующей железной дороги — филиала ОАО «РЖД»);

4) по указанным справкам определить модель вагона;

5) по «002И-2006 ПКБ ЦВ. Альбом-справочник. Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм» определить высоту вагона данной модели от УГР;

6) составить схему, где за базу измерения принят УГР, и определить путем суммирования высоты вагона от УГР и роста пострадавшего положение головы последнего относительно контактного провода (рис. 1).

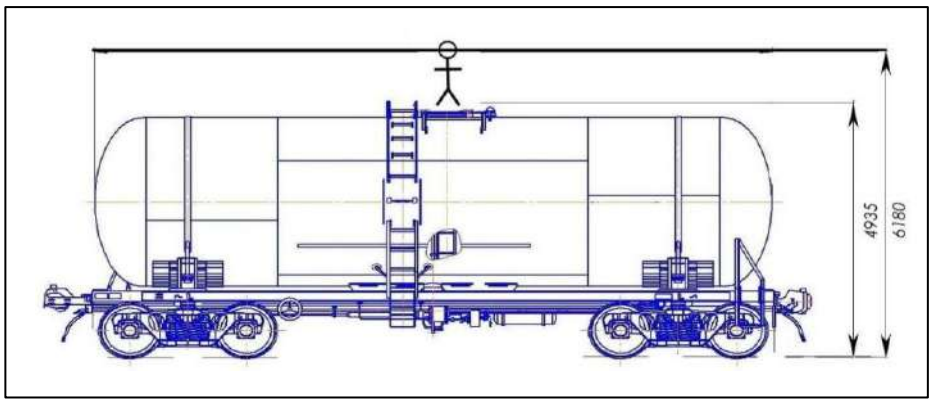

Рис. 1

Другим вариантом наглядной схемы травмирования может служить боковой вид места происшествия (рис. 2).

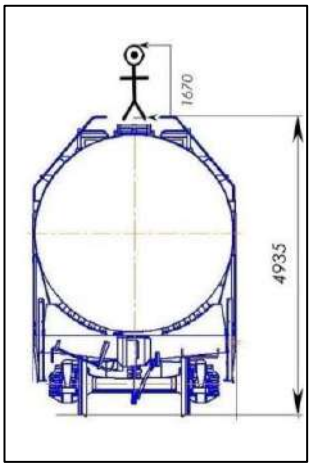

Рис. 2

Вариантом использования железнодорожных баз данных может служить один из случаев смертельного травмирования электропоездом женщины, вылезшей на пути из-под пассажирской платформы.

Согласно протоколу осмотра места происшествия, местонахождение трупа пострадавшей было в 1 м от торца пассажирской платформы. Машинист утверждал, что применил экстренное торможение, увидев пострадавшую, когда до нее было расстояние приблизительно 100 м.

Согласно справке о расшифровке файла поездки на кассете КЛУБ, составленной в ТЧЭ — ординаты начала торможения и остановки находились на 50 км 1 пк 52 м (49 полных км + 52 м) и 49 км 6 пк 52 м (48 полных км + 552 м) соответственно, а согласно справке Дирекции инфраструктуры — торец пассажирской платформы, который был принят следователем за базу измерения, находился на ординате 50 полных км + 20 м.

С целью устранения противоречий в данных, предоставленных работниками различных хозяйств российской железнодорожной монополии, экспертом было подано ходатайство следователю о предоставлении до-

полнительных данных. Следователь направил запрос в ТЧЭ (эксплуатационное локомотивное депо) о предоставлении сведений из ЕГИС ТПС (единой геоинформационной системы тягового подвижного состава) об указанной пассажирской платформе. Согласно этим данным торец платформы находился на ординате 50 км 1 пк 2 м (49 полных км + 2 м).

Вышеперечисленное в своей совокупности дает все основания утверждать, что ручка поездного крана машиниста была поставлена машинистом в положение экстренного торможения за 50 м до пострадавшей. С учетом пути восприятия, который рассчитывается как:

$$0{,}278 \times v \times t,$$

где v — скорость движения поезда в момент обнаружения пострадавшей [км/ч], а t — время восприятия [с], путь восприятия при скорости движения электропоезда 100 км/ч, определенной по справке о расшифровке файла поездки и времени восприятия, равно с 3 с, составил 102 м. Эти расчеты подтвердили правильность показания машиниста.

В данном случае работники железнодорожного транспорта неправильно использовали свои же данные из файла поездки, находящегося на кассете регистрации комплексного локомотивного устройства безопасности [Система КЛУБ-У. Руководство по эксплуатации 36991-00-00РЭ]. Согласно п. 3.3.2.1 Инструкции по эксплуатации КЛУБ-У исчисление ординат происходит или в формате «метры», или в формате «километр-пикет», и ордината с фиксированными географическими координатами при начале отсчета может быть равна как «0000,000 м», так и «0001 км 1 пк 00 м) Это обстоятельство лицами, составлявшими справку по расшифровке файла поездки и справку Дирекции инфраструктуры, учтено не было.

Для того чтобы достоверно установить ординаты объектов инфраструктуры (светофоров, платформ, переездов и т.п.), эксперту необходимо подать ходатайство следователю о предоставлении дополнительных данных, а следователю — направить запрос в эксплуатационное локомотивное депо (ТЧЭ) дирекции тяги (Т) железной дороги — филиала ОАО «РЖД» о предоставлении сведений из Единой геоинформационной системы тягового подвижного состава (ЕГИС ТПС) в отношении определяемого объекта инфраструктуры.

Далее, используя сведения из материалов дела вкупе с дополнительными данными, эксперт составляет схему, на которой наносит ординаты начала и конца торможения, торца платформы и трупа пострадавшей, и определяет наличие или отсутствие технической возможности предотвращения наезда.

Вышесказанное показывает, что эксперт-железнодорожник обязан иметь компетенции в области эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте, а также в хозяйстве тяги, путевом и вагонном хозяйствах.

Однако, к сожалению, имеются случаи назначения железнодорожной экспертизы экспертам из так называемого «некабинного состава» — лиц, не имеющих свидетельства на право управления тяговым подвижным составом (ТПС)/свидетельства помощника машиниста ТПС. «Некабинный состав», несмотря на полученное высшее образование по специальности «инженер путей сообщения», по причине отсутствия накопленного профессионального опыта управления подвижным составом, может совершать субъективные ошибки.

Результаты исследования в своей совокупности достаточны для формулирования следующих выводов.

1. В профессиональную компетенцию эксперта при осуществлении железнодорожно-транспортных экспертиз должны входить навыки использования сведений из определенных баз данных.

2. Сведения электронно-технологических баз надлежит использовать комплексно, сравнивая их со сведениями, содержащимися в иных материалах дела.

3. В заключении эксперта по делам, возбужденным по фактам смертельного травмирования на объектах железнодорожного транспорта (ч. 1 ст. 263 УК РФ), должны наличествовать графико-технические материалы, по которым можно установить наличие/отсутствие технической возможности травмирования пострадавшего.

Материалы настоящего исследования, а также предложенные методы способствуют повышению качества предварительного и судебного следствия, правильной постановке вопросов при назначении экспертиз и обеспечению комплексной безопасности на железнодорожном транспорте.