Предмет, объекты и виды судебных железнодорожно-технических экспертиз

Н.Н. Ильин

ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации», Москва 125080, Россия

Аннотация. Железнодорожно-технические судебные экспертизы являются одним из основных способов установления обстоятельств при раскрытии и расследовании преступлений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта либо транспортными происшествиями на железных дорогах. Данный род судебной экспертизы входит в класс транспортно-технических судебных экспертиз наряду с авиационно-технической, автотехнической и водно-технической. В криминалистической и экспертной литературе до сих пор не разработаны теоретические положения, касающиеся предмета железнодорожно-технических судебных экспертиз, их объектов и задач, как и методики проведения исследования. Объект судебной экспертизы является неотъемлемым и определяющим признаком родовой и видовой принадлежности экспертного исследования, источником сведений о тех или иных событиях. На основе изученной автором следственной и экспертной практики, специальной литературы и авторской формулировки предмета рассматриваемой экспертизы предложена классификация объектов железнодорожно-технических судебных экспертиз, выделены разновидности данного рода судебных экспертиз.

Ключевые слова: классификация судебных экспертиз, объект судебной экспертизы, предмет судебной экспертизы, железнодорожно-техническая судебная экспертиза

Для цитирования: Ильин Н.Н. Предмет, объекты и виды судебных железнодорожно-технических экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. 2020. Т. 15. № 2. С. 21–26.
<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2020-2-21-26>

Subject, Objects and Types of Railway Forensics

Nikolai N. Il'in

Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation, Moscow 125080, Russia

Abstract. Railway forensic examinations are one of the primary means to establish the circumstances in the detection and investigation of crimes connected to the safety of traffic and operation of railway transport or traffic accidents. This type of forensic expertise falls within the class of transport and technical forensic examinations together with aviation, auto-technical, and water-technical. The forensic and expert literature still has not developed any theoretical provisions concerning the subject of the railway forensics, its objects, tasks, as well as the methodology for conducting the study. The object of forensic expertise is an integral and defining feature of the generic and species identity of the expert study, a source of information about specific events. Based on the investigative and expert practice studied by the author, specialized literature, and the author's formulation of the subject of the examination under consideration the classification of objects of the railway forensic examinations is proposed, the types of this kind of forensic expertise are identified.

Keywords: classification of forensic examinations, object of forensic examination, subject of forensic examination, railway forensics

For citation: Il'in N.N. Subject, Objects and Types of Railway Forensics. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2020. Vol. 15. No. 2. P. 21–26. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2020-2-21-26>

Введение

Принцип научной обоснованности методов и методик, применяемых при экспертном исследовании, как справедливо отмечают С.А. Смирнова и А.И. Усов, является одним из главных условий осуществления судебно-экспертной деятельности [1]. Отсутствие методологических, а также недостаточная проработанность теоретических, прикладных и методических основ производства железнодорожно-технических судебных экспертиз не только негативно влияют на развитие данного направления деятельности правоохранительных органов, но и заставляют следователей и суд часто ставить перед экспертами вопросы юридического характера (например, о соответствии действий членов локомотивной бригады требованиям конкретных нормативно-правовых актов). В дальнейшем это может привести к необоснованным отказам в возбуждении уголовных дел, поверхностному расследованию и, как следствие, необоснованным приговорам. Приведем пример. Не согласившись с выводами городского суда, адвокат подал апелляционную жалобу на приговор, согласно которому гражданин Б. признан виновным в совершении нарушения правил движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Было отмечено, что в заключении эксперта присутствуют вопросы правового характера, а сам эксперт вышел за пределы своей компетенции¹.

Материалы и методы

Исследование основано на изучении материалов 24 уголовных дел и 30 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст. 263 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) (в части совершения преступлений на объектах железнодорожного транспорта), а также 36 экспертных заключений по судебной железнодорожно-технической экспертизе за период с 2010 по 2018 год.

Результаты и обсуждение

Каждая судебная экспертиза представляет собой прикладное исследование различных объектов и осуществляется в соответствии с методикой, определяемой спецификой ее предмета и кругом сведений из

конкретных областей специальных знаний, необходимых для ее производства. В самом общем виде предмет судебной экспертизы составляют фактические обстоятельства, которые исследуются и устанавливаются в различных видах судопроизводства с помощью специальных знаний [2, с. 83]. Содержание предмета судебной экспертизы конкретизируется через определения предметов судебных экспертиз различных родов и видов. Предмет рода судебной экспертизы представляет собой объем сведений, который определяет компетенцию эксперта в конкретной области исследования [3].

По мнению Ю.Г. Корухова, предмет рода судебной экспертизы включает сведения об объектах исследования и их свойствах, экспертных задачах, сформулированных в виде конкретных вопросов, поставленных перед экспертом, а также экспертных методах и методиках, применяемых в ходе изучения свойств объектов [4].

Соглашаясь с мнением А.М. Зинина и Н.П. Майлис, отметим, что содержание предмета судебной экспертизы необходимо рассматривать с двух позиций – теоретической (научной) и практической [5, с. 21]. Говоря о научном подходе понимания предмета судебной экспертизы, следует сказать, что его содержание в данном случае составляют закономерности формирования свойств объектов и их изменения в связи с совершением преступления [6, с. 37–38]. С практической точки зрения под предметом судебной экспертизы понимаются фактические данные (обстоятельства дела), устанавливаемые на основе специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла.

При анализе всех видов транспортных происшествий невозможно обойтись без выявления причин и условий, их вызывающих. Если взять за основу разработанную методику производства автотехнической экспертизы по исследованию в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» с помощью специальных знаний в области автотехники, то в рамках класса транспортно-технических судебных экспертиз будут устанавливаться факты и фактические обстоятельства на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения (авиационного машиностроения, автомобилестроения, судостроения, железнодорожного машиностроения), а также технической эксплуатации различных видов транспорта, охватывающих всю сово-

¹ См. Апелляционное постановление № 22-6469/2013 от 22.10.2013 по делу № 22-6469/2013. <https://sudact.ru/regular/doc/kRu7cewbv7IO/?regular-txt> (дата обращения: 20.12.2019).

купность взаимодействующих элементов: лицо, управляющее транспортным средством, – транспортное средство – пути сообщения – среда.

С точки зрения родового подхода предмет железнодорожно-технических экспертиз составляют факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области железнодорожного машиностроения и вагоностроения, эксплуатации железнодорожного транспорта, технического состояния локомотивов, вагонов, городского железнодорожного общественного транспорта, техники безопасности при их эксплуатации и ремонте, причин и механизма транспортных происшествий на железнодорожных путях; данные о параметрах и состоянии путей сообщения, а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения; событиях, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте (машинистов, помощников машинистов, кочегаров паровозов в депо²); возможностях предотвращения транспортного происшествия.

Исходя из предлагаемой формулировки предмета, система объектов железнодорожно-технических судебных экспертиз выглядит следующим образом.

1. Объект – место происшествия.

По нашему мнению, данный объект имеет самостоятельное закрепление, поскольку само понятие «транспортное происшествие» включает в себя не только транспортные средства, пути сообщения, средства регулирования движения и т. д., но и окружающую обстановку. С точки зрения криминалистики под местом происшествия понимается помещение или участок местности, в пределах которого обнаружены следы совершенного преступления [7, с. 546]. В данном случае объектом исследования может стать, например, участок железнодорожных путей, на котором произо-

шло происшествие, и примыкающая к нему местность.

2. Объекты – транспортные средства.

Понятие «железнодорожный транспорт» фигурирует в ст. 211 и ст. 263 УК РФ. Проанализировав действующее законодательство и специальную литературу в области железнодорожного транспорта, можно сделать вывод, что указанное понятие часто ассоциируется с понятием «железнодорожный подвижной состав», а сами термины воспринимаются как синонимы. Подобно другим видам транспорта, железнодорожный транспорт представляет собой производственно-технологический комплекс, включающий и железнодорожный подвижной состав, и необходимую для его эксплуатации инфраструктуру (пути сообщения, технические средства управления и организации движения, транспортные узлы). Однако, в отличие от воздушного транспорта, это закреплено нормативно (ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

Железнодорожный подвижной состав – это локомотивы (паровозы, электровозы, тепловозы, мотовозы, газотурбовозы, электротепловозы, гирозовы), грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав. Основой подвижного состава являются локомотивы, представляющее собой силовое тяговое средство.

3. Объекты – пути сообщения (железные дороги, мосты, тоннели), транспортные узлы (железнодорожные вокзалы и станции) и средства регулирования движения транспортных средств (железнодорожная сигнализация).

4. Объекты – документы:

- документы по технической эксплуатации транспортного средства (приказы, инструкции, правила, регламенты и т. д.);
- документы, содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства;
- материалы технического расследования транспортного происшествия (расшифровка скоростемерной ленты, модуля памяти или кассеты регистрации параметров движения железнодорожного подвижного состава);

² Приказ Минтранса России от 28.03.2007 № 36 «Об утверждении Перечня профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам».

- документы, содержащие сведения о транспортном происшествии (заключения или акты расследования транспортного происшествия, протоколы следственных действий, фототаблицы, схемы и т. д.);
- документы, содержащие сведения о лице, управляющем транспортным средством;
- документы, содержащие дополнительные сведения об обстоятельствах транспортного происшествия (например, метеорологическая документация).

5. Иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортно-го происшествия:

- фото- или видеоизображения, полученные с камер видеонаблюдения и содержащие информацию о движении транспортного средства или действиях лица, управляющего им;
- схемы с указанием имеющихся отступлений от норм содержания и повреждений транспортного средства и объектов инфраструктуры;
- различные устройства, предназначенные для сохранения характеристик движения транспортного средства, а также для обмена информацией и поддержания связи между лицом, управляющим транспортным средством, и лицом, координирующим его действия (например, средства радиосвязи).

Зарубежный опыт (например, Японии) показывает, что разработка и усовершенствование имеющихся электронных устройств управления подвижным составом имеют большое значение для выяснения отдельных обстоятельств, поскольку с помощью этих устройств фиксируются технические характеристики движения поезда, а также переговоры между членами локомотивной бригады и диспетчерским персоналом [8]. Представляет интерес система TravelBot, с помощью которой можно получать информацию о пассажирах в режиме реального времени, в том числе сведения о соответствующих нарушениях в поездках, которые автоматически извлекаются из сообщений в социальных сетях [9]; эта информация также может быть объектом экспертного исследования.

Основаниями классификации судебных экспертиз на роды и виды, по мнению Е.Р. Россинской, «является характер иссле-

дуемых объектов в совокупности с решаемыми задачами. В классы же объединяются роды судебных экспертиз, относящиеся к одной или близким отраслям специальных знаний, которые к тому же используют сходный инструментарий» [10, с. 116].

На основе изученной нами следственно-судебной и экспертной практик и специальной литературы [11–14] предлагаем разделить судебную железнодорожно-техническую экспертизу на следующие виды.

1. Железнодорожная экспертиза технического состояния, назначаемая в целях установления: технического состояния подвижного состава (работоспособности локомотивов и вагонов) и инженерного оборудования верхнего строения пути, их отдельных элементов; возможности эксплуатации в текущем состоянии; наличия потребности в ремонте и его качестве; технического состояния наземных средств управления, оборудования вокзалов и железнодорожных платформ. Данная экспертиза поможет ответить на вопросы об установлении причинной связи между технической неисправностью подвижного состава и транспортным происшествием.

2. Железнодорожная эксплуатационно-техническая экспертиза, назначаемая для решения вопросов, связанных с правилами технической эксплуатации подвижного состава; соответствия действий членов локомотивной бригады и служб, задействованных в управлении подвижным составом, требованиям нормативных актов (с технической точки зрения), а также иных обстоятельств. Данный вид экспертизы поможет установить причинную связь между техническими действиями членов локомотивной бригады, управляющих подвижным составом, и транспортным происшествием, а также другие обстоятельства, связанные с происшествием. В совокупности с экспертизой технического состояния устанавливаются техническая причина, механизм, обстоятельства и последствия железнодорожно-транспортного происшествия.

3. Железнодорожно-трассологическая экспертиза, в рамках которой изучаются следы, возникающие на местах происшествий на железнодорожном транспорте в результате воздействия на него других транспортных средств (локомотива, автомобиля) и различных объектов (например, шлагбаума, железнодорожной платформы, тоннеля и др.), людей, животных либо природных явлений.

4. Железнодорожно-метеорологическая экспертиза, в рамках которой исследуется воздействие природных явлений на движение подвижного состава и возникновение транспортного происшествия.

5. Железнодорожно-инженерная экспертиза, в рамках которой исследуются подвижной состав, пути сообщения и проектная документация с целью установления возникших ошибок проектирования, нарушения технического задания и неверного применения нормативной документации.

Иную классификацию железнодорожно-транспортных судебных экспертиз приводит А.В. Исаев [15]. Однако, по нашему мнению, описанные им «группы» данных судебных экспертиз являются несколько спорными. Во-первых, предлагаемые автором железнодорожно-технические судебные экспертизы представляют собой деление исключительно по видам решаемых задач (экспертизы по установлению транспортного события или происшествия, определению технической возможности остановки поезда, технической причины его повреждения, установлению стоимости восстановительного ремонта), что входит в разрез с общим подходом к классификации судебных экспертиз (объекты, методы и задачи исследования). Во-вторых, экспертные задачи связаны только с одной группой исследуемых объектов – подвижным составом, в то время как существуют и другие объекты, указанные нами выше.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Смирнова С.А., Усов А.И. Повышение научной обоснованности методического обеспечения судебной экспертизы – один из важных международных трендов // Теория и практика судебной экспертизы. 2017. Т. 12. № 2. С. 11–17. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2017-12-2-11-17>
2. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И., Зинин А.М. Теория судебной экспертизы (судебная экспертология). Учебник / Под ред. Е.Р. Россинской. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2017. 368 с.
3. Бурвиков Н.В. К вопросу о понятии предмета судебной экспертизы // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. 2017. Вып. 2. Ч. 2. Юридические науки. С. 58–62.
4. Корухов Ю.Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение // Эксперт-криминалист. 2013. № 1. С. 16–17.
5. Зинин А.М., Майлис Н.П. Судебная экспертиза. Учебник для студентов вузов. М.: Юрайт: Право и закон, 2002. 318 с.

Краткие выводы

Таким образом, можно сделать вывод, что основной единицей классификации всех судебных экспертиз является род, имеющий видовое деление, что связано с определенными задачами и объектами исследования. Вместе с тем следует полагать, что, несмотря на научные споры по поводу вариативности деления судебных экспертиз на классы, транспортно-технические судебные экспертизы вполне обоснованно претендуют на выделение в класс судебных экспертиз. Это связано с общностью специальных знаний, служащих источником формирования теоретических и методических основ судебных экспертиз, что рассматривается в совокупности с предметом, объектами и решаемыми задачами.

Думается, что предложенная нами классификация железнодорожно-технических судебных экспертиз наиболее полно охватывает технологические особенности и эксплуатационные свойства объектов, направляемых в экспертные учреждения для проведения исследования. Эта классификация позволяет дифференцированно подойти к разработкам методов и методик, применяемых при производстве транспортно-технических судебных экспертиз исходя из их родовой принадлежности. В то же время данный подход может быть эффективно использован при назначении комплексных экспертиз и решении большого перечня задач.

REFERENCES

1. Smirnova S.A., Usov A.I. Enhancing the Scientific Validity of Methodological Support in Forensic Science: An Important International Trend. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2017. Vol. 12. No. 2. P. 11–17. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2017-12-2-11-17>
2. Rossinskaya E.R., Galyashina E.I., Zinin A.M. *Theory of Forensic Science (Forensic Expertology)* / E.R. Rossinskaya (ed). 2nd ed. Moscow: Norma, 2017. 368 p. (In Russ.)
3. Burvikov N.V. To the Question of the Concept of the Subject of the Judicial Examination. *News of the Tula State University. Economic and Legal Sciences*. 2017. Issue 2. Part 2. Legal Science. P. 58–62. (In Russ.)
4. Korukhov Yu.G. Concept of “Subject of Expertise” and Its Practical Significance. *Expert-Criminalist*. 2013. No. 1. P. 16–17. (In Russ.)
5. Zinin A.M., Maylis N.P. *Forensic Examination: Textbook for Higher Education Students*. Moscow: Yurayt: Pravo i Zakon, 2002. 318 p. (In Russ.)

6. Курс криминалистики. Раздел «Судебная экспертиология». Ч. 1. / Под ред. В.Е. Корнухова. Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1996. 151 с.
7. Аверьянова Т.В., Россинская Е.Р., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г. Криминалистика. Учебник. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма: Инфра-М, 2019. 928 с.
8. Ota N. Disaster Prevention Technology to Improve Safety of Railway // *Japanese Railway Engineering*. 2019. Issue 203. P. 18–21.
9. Gault P., Cottrill C.D., Corsar D., Edwards P., Nelson J.D., Markovic M., Mehdi M., Sripadac S. TravelBot: Utilising Social Media Dialogue to Provide Journey Disruption Alerts // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2019. Vol. 3. 100062. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100062>
10. Россинская Е.Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз // *Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. 2014. № 3. С. 114–121.
11. Большая энциклопедия транспорта. В 8 томах. Т. 4. Железнодорожный транспорт / Под ред. Н.С. Конарева. 2-е изд. М.: Большая Рос. энцикл., 2003. 1039 с.
12. Кудрявцев В.А. Управление движением на железнодорожном транспорте. М.: Маршрут, 2003. 200 с.
13. Селиванов А.Н. Справочная книга криминалиста. М.: Норма: Инфра-М, 2000. 727 с.
14. Справочник по судебным экспертизам для следователей. Практическое пособие для студентов высших учебных заведений / Под ред. А.И. Бастрыкина. М.: ЮНИТИ, 2017. 231 с.
15. Исаев А.В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте // *Вестник Московского университета МВД России*. 2019. № 1. С. 54–56.
6. *Course of Criminalistics. Section: Forensic Expertology. Part 1* / V.E. Kornoukhov (ed). Krasnoyarsk: Krasnoyarsk University, 1996. 151 p. (In Russ.)
7. Averyanova T.V., Rossinskaya E.R., Belkin R.S., Korukhov Yu.G. *Criminalistics. Textbook*. 4th ed. Moscow: Norma: Infra-M, 2019. 928 p. (In Russ.)
8. Ota N. Disaster Prevention Technology to Improve Safety of Railway. *Japanese Railway Engineering*. 2019. Issue 203. P. 18–21.
9. Gault P., Cottrill C.D., Corsar D., Edwards P., Nelson J.D., Markovic M., Mehdi M., Sripadac S. TravelBot: Utilising Social Media Dialogue to Provide Journey Disruption Alerts. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2019. Vol. 3. 100062. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100062>
10. Rossinskaya E.R. Genesis and Problems of Development of New Kinds and Types of Forensic Examinations. *Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*. 2014. No. 3. P. 114–121. (In Russ.)
11. Konarev N.S. (ed). *A Big Encyclopedia of Transport. In 8 volumes. Vol. 4. Railway Transport*. Moscow: Big Russian Encyclopedia, 2003. 1039 p. (In Russ.)
12. Kudryavtsev V.A. *Railway Traffic Management*. Moscow: Marshrut, 2003. 200 p. (In Russ.)
13. Selivanov A.N. *Reference Book of a Criminalist*. Moscow: Norma: Infra-M, 2000. 727 p. (In Russ.)
14. *Handbook on Forensic Examinations for Investigators. Practical Guide for Students of Higher Education* / A.I. Bastykin (ed). Moscow: YuNITI, 2017. 231 p. (In Russ.)
15. Isaev A.V. Features of Manufacture of Judicial-Engineering Expertise in Railway Transport. *Journal of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2019. No. 1. P. 54–56. (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Ильин Николай Николаевич – к. юр. н., заведующий кафедрой судебно-экспертной и оперативно-разыскной деятельности Московской академии Следственного комитета Российской Федерации; e-mail: nick703@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Il'in Nikolai Nikolaevich – Candidate of Law, Head of the Department Forensic and Operational-Investigative Activities, Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation; e-mail: nick703@yandex.ru

Статья поступила: 23.12.2019
После доработки: 01.02.2020
Принята к печати: 25.03.2020

Received: December 23, 2019
Revised: February 01, 2020
Accepted: March 25, 2020