

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Московская академия Следственного комитета
Российской Федерации»

На правах рукописи

ИЛЬИН Николай Николаевич

**ТРАНСПОРТНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ В УГОЛОВНОМ
СУДОПРОИЗВОДСТВЕ РОССИИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

Специальность 5.1.4. Уголовно-правовые науки

**Диссертация на соискание ученой степени
доктора юридических наук**

Научный консультант:
доктор юридических наук,
профессор, почетный работник
высшего профессионального
образования Российской Федерации,
Заслуженный деятель науки
Российской Федерации
Россинская Елена Рафаиловна

Москва – 2023

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. СУДЕБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ В СИСТЕМЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НАУК	31
§ 1. Уголовно-правовые основы использования специальных знаний в области транспорта при расследовании преступлений	31
§ 2. Криминалистическое исследование транспорта как новый раздел криминалистической техники	48
§ 3. Судебные транспортные экспертизы: сущность, классификация и основы формирования частной теории	65
ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ЧАСТНОЙ ТЕОРИИ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ. СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ	94
§ 1. Предметы и объекты судебных транспортных экспертиз	94
§ 2. Задачи судебных транспортных экспертиз	121
§ 3. Методология судебных транспортных экспертиз	135
§ 4. Процесс экспертного исследования и его стадии при производстве судебных транспортных экспертиз	161
ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ	190
§ 1. Виды учреждений и частных экспертов по производству судебных транспортных экспертиз	190
§ 2. Проблемы экспертной дидактики в области производства судебных транспортных экспертиз	207
§ 3. Проблемы комплексности при производстве судебных транспортных экспертиз	230
ГЛАВА 4. ОСОБЕННОСТИ СОБИРАНИЯ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ	253
§ 1. Особенности собирания исходных данных при производстве осмотра места происшествия, обыска и выемки	253
§ 2. Особенности собирания исходных данных при производстве следственного эксперимента	277
§ 3. Особенности собирания исходных данных при производстве допроса	306
ГЛАВА 5. НАЗНАЧЕНИЕ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ	329
§ 1. Особенности назначения судебных транспортных экспертиз по уголовным делам	329
§ 2. Заключение эксперта по судебным транспортным экспертизам и его оценка	344

§ 3. Использование результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании по уголовным делам и предупреждении преступлений	367
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	391
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	402
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1. Статистические данные о проведенных судебных транспортных экспертизах	473
ПРИЛОЖЕНИЕ № 2. Результаты анкетирования сотрудников следственных отделов (управлений) на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, проводимого в целях исследования практики назначения судебных транспортных экспертиз	477
ПРИЛОЖЕНИЕ № 3. Примерный перечень вопросов на разрешение судебных транспортных экспертиз и некоторые учреждения по их производству	494
ПРИЛОЖЕНИЕ № 4. Образец постановления о назначении судебной транспортной экспертизы (на примере воздушно-транспортной экспертизы)	504
ПРИЛОЖЕНИЕ № 5. Примерный фрагмент исследовательской части заключения эксперта, в котором обеспечивается связь между исходными данными и исследуемым объектом (по изучению исправности тормозных систем вагонных тележек подвижного состава поезда (метро))	508

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования.

Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин довольно конкретно определил жизненный курс в нашей стране, направленный, в том числе, на укрепление обороноспособности государства и обеспечение безопасности во всех сферах жизнедеятельности общества. Вектор такого развития закреплен в Указе Президента Российской Федерации от 02 июля 2021 года № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», в котором отмечается, что достижение целей обеспечения государственной и общественной безопасности осуществляется путем реализации государственной политики, направленной на решение многих задач, среди которых является повышение безопасности дорожного движения (п. 18 ч. 47 Указа).

Несмотря на меры, предпринимаемые для предупреждения транспортных происшествий, они все же продолжают происходить. К сожалению, но в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) ежегодно гибнет большое количество людей¹: в 2018 году произошло 168099 ДТП (погибло 18214 человек), в 2019 году – 164358 ДТП (погибло 16981 человек, в 2020 году – 145073 ДТП (погибло 16152 человека), в 2021 году – 133331 ДТП (погибло 14874 человека), в 2022 году – 126705 ДТП, (погибло 14172 человека). По данной проблеме на одном из совещаний с руководством Правительства Российской Федерации предельно четко высказался Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин, отметив, что на дорогах погибает такое количество людей, которое вполне сопоставимо с гибелью людей при ведении военных действий².

¹ Статистика дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 09.03.2023).

² Россия не может терять в ДТП столько же людей, как во время войны [Электронный ресурс]: <https://ria.ru/20211008/dorogi-1753683858.html> (дата обращения: 09.03.2023).

Согласно информационно-аналитическому обзору, подготовленному Научным центром безопасности дорожного движения МВД России, за 2022 год произошло 941 ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, в которых погибли 19 человек и 976 получили ранения³.

Вопросы, связанные с обеспечением безопасности движения других видов транспортных средств, также требуют серьезного внимания, поскольку общественно опасные последствия аварий и инцидентов с участием воздушных судов, судов внутреннего водного и морского транспорта, а также подвижного состава железнодорожного транспорта носят катастрофический характер. Так, к огромному сожалению, 2021 год для России стал также рекордным, как и 2020 год по количеству авиакатастроф: произошли 33 авиационных происшествия⁴ (на самом деле их было значительно больше – в данном случае имеются в виду происшествия с участием зарегистрированных воздушных судов). С начала специальной военной операции на Украине в России резко участились случаи падения военных самолетов⁵, а также использования транспортных средств без человека в салоне (на борту), управляемых дистанционным путем.

Многочисленные жертвы, включая детей, а также разрушения, приводящие к крупному материальному ущербу и неблагоприятным экологическим последствиям, возникающие в результате транспортных происшествий, всегда вызывают значительный общественный резонанс при их наступлении. Свежими в памяти остаются трагические катастрофы, связанные с крушением теплохода «Булгария» 2011 года, железнодорожным происшествием в Московском метрополитене 2014 года, крушением

³ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. С. 88.

⁴ Состояние безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. – М., 2021. С. 10 [Электронный ресурс]: URL: <https://mak-iac.org/upload/iblock/1c1/bp-20-2.pdf> (дата обращения: 09.03.2023).

⁵ Эксперт рассказал, почему в России участились крушения военных самолетов [Электронный ресурс]: <https://www.amic.ru/news/proisshestviya/ekspert-rasskazal-pochemu-v-rossii-uchastilis-krusheniya-voennyh-samoletov-510925> (дата обращения: 09.03.2023).

самолета Ту-154 над г. Сочи 2016 года, пожаром на борту воздушного судна SSJ100 в Шереметьево 2019 года. Эти, а также другие транспортные происшествия никогда не остаются без внимания Председателя Следственного комитета Российской Федерации Александра Ивановича Бастрыкина. Их расследование он берет на личный контроль, требуя тщательного выяснения всех обстоятельств происшедшего, устранения причин и условий, которые способствовали возникновению масштабных аварий или совершению резонансных по иным мотивам преступлений.

Анализ статистических данных о количестве осужденных лиц за совершение преступлений, предусмотренных главой 27 УК России, в отношении которых вынесены обвинительные приговоры, показывает, что их число из года в год не уменьшается. Так, с 2012 года по 2022 год число осужденных увеличилось почти в 5 раз (с 14572 до 64101)⁶.

При возникновении транспортного происшествия, связанного с нарушением правил движения и эксплуатации различных видов транспортных средств, когда по неосторожности причиняется крупный ущерб, тяжкий вред здоровью человека или наступает его смерть, решается вопрос о возбуждении уголовного дела. Наиболее часто транспортное средство является предметом преступлений, предусмотренных главой 27 УК России, а также предусмотренных ст. 238 УК России.

В силу объективных причин расследование вышеназванных преступлений невозможно представить в отрыве от специальных технических знаний в области конкретного вида транспорта. Изучение практики показывает, что по таким уголовным делам назначаются судебные транспортные экспертизы, которые фактически являются единственной высоко эффективной формой использования специальных знаний для установления как отдельных обстоятельств события преступления, так и его реконструкции в целом.

⁶ Статистика Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 09.03.2023).

Вместе с тем необходимо обратить внимание на существующие в настоящее время проблемы, связанные с недостаточной теоретической подготовкой следователей в вопросах понятия и использования специальных знаний в области транспорта в уголовном судопроизводстве, отсутствием устоявшейся практики назначения судебных транспортных экспертиз, отсутствием экспертных кадров в государственных судебно-экспертных учреждениях, в целом нехваткой специалистов в этой области науки и техники, недостаточным научно-методическим обеспечением данного направления.

Участие при производстве следственных действий специалистов в области транспорта, которыми в большинстве случаев являются представители образовательных и научных организаций, минимально. Это объясняется трудностями в их привлечении, в том числе финансовыми затратами. Во многих случаях работа такого специалиста связана с содействием следователю при собирании исходных данных для последующего назначения судебной транспортной экспертизы.

Необходимо отметить, что следователи допускают различного рода ошибки при назначении и оценке результатов судебных транспортных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Однако существует и другая проблема – в производстве самих экспертиз, поскольку лица, которые их осуществляют, являются, как правило, преподавателями вузов, сотрудниками научных организаций. Они обладают только специальными знаниями в области транспорта или сопутствующих видов деятельности, которые обеспечивают штатное функционирование транспортной системы; они не готовы к тем процессуальным условиям, которые диктует юридическая наука и правоприменительная практика. Как правило, у экспертов-транспортников отсутствуют знания в области судебной экспертологии, уголовного процесса, криминалистики; зачастую они проводят исследования исключительно по документам, оставляя за пределами познания материальные объекты

и их совокупности. Заключение эксперта в большинстве случаев представляют собой некий отчет; выводы иногда ничем не обоснованы и не подкреплены используемыми материалами. В данном случае следует говорить о необходимости полноценной уголовно-процессуальной и технико-криминалистической подготовки таких экспертов.

Ко всему прочему, до настоящего времени отсутствуют методики производства судебных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта, кроме автотехнических экспертиз, степень научно-методической разработанности которых представляет приятное исключение и служит методологической основой для разработки аналогичного судебно-экспертного аппарата по иным направлениям судебных транспортных экспертиз.

Недостаточная проработанность теоретических и общих методологических вопросов, а также организационная разобщенность судебных транспортных экспертиз являются одними из главных причин отсутствия у этой сферы судебно-экспертной деятельности единой теоретической основы и методической базы. Указанное обстоятельство негативно влияет на работу правоохранительных органов, вынуждая следователей и суд зачастую ставить перед экспертами вопросы юридического характера (в большей степени это касается судебных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта).

В совокупности приведенные факты свидетельствуют о существовании серьезной научной проблемы, заключающейся в противоречии теории и практики: с одной стороны, неразработанная концепция частной теории судебных транспортных экспертиз не позволяет устранить теоретические проблемы и противоречия, а, с другой, – отсутствие единого подхода в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз приводит к негативным последствиям в следственной и экспертной практике. Данные обстоятельства обуславливают актуальность и необходимость

формирования частной теории судебных экспертиз данного класса, что также подтверждаются результатами анкетирования следователей Следственного комитета Российской Федерации.

В связи с этим требуют научного решения проблемы теоретического, методического и организационного характера, касающиеся:

- единой концепции судебных транспортных экспертиз;
- организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз;
- использования результатов судебных транспортных экспертиз в расследовании преступлений.

Степень научной разработанности темы исследования.

Частная теория судебных транспортных экспертиз в настоящее время отсутствует. Лишь в 90-е гг. прошлого века Р. С. Белкин указал на необходимость существования самостоятельного класса судебных экспертиз по исследованию транспорта (правда, назван «класс судебных инженерно-транспортных экспертиз»).

Теоретические и практические вопросы, связанные с тактикой назначения и методикой производства судебных автотехнических экспертиз были предметом диссертаций И. И. Чавы (1991 г.), Ю. Б. Суворова (1993 г.), М. В. Беляева (2016 г.), Г. И. Сафонова (2017 г.); вопросы, связанные с использованием специальных знаний в области судебных транспортных экспертиз при расследовании отдельных видов транспортных преступлений рассмотрены в диссертациях Н. С. Корчана (1991 г.), Ж. Г. Куттыкужанова (1995 г.), Э. Т. Сидорова (1999 г.), А. А. Коссовича (2003 г.), А. Д. Коленко (Владивосток, 2004 г.), В. А. Городокина (Челябинск, 2009 г.), А. А. Митрофановой (Иркутск, 2017 г.), В. И. Тарасовой (Санкт-Петербург, 2019 г.), а также в отдельных работах В. Д. Кормы, Е. П. Ищенко, А. И. Чучаева, В. Е. Эминова и других ученых.

Признавая несомненную теоретическую и практическую значимость всех вышеуказанных работ, следует обратить внимание, что в основном

работы посвящены использованию специальных знаний в области судебных автотранспортных (автотехнических) экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий; концептуальные основы частной теории судебных транспортных экспертиз учеными не рассматривались. Кроме того, до настоящего времени не были изучены вопросы теории и практики судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз. В данной диссертации синтезированы специальные знания различных родов судебных транспортных экспертиз с целью формирования единой частной теории.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является судебная, следственная и экспертная практика назначения, производства, оценки и использования результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании по уголовным делам.

Предмет исследования составляют закономерности отображения информации, следов и признаков, возникших в результате совершения транспортных преступлений (происшествий), а также закономерности обнаружения, фиксации, изъятия, исследования и использования результатов их анализа в расследовании, на основе изучения которых строится и функционирует система знаний, составляющих научную основу частной теории судебных транспортных экспертиз.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз, обеспечивающих формирование научно обоснованных концептуальных положений для совершенствования практики назначения, производства и использования их результатов в уголовном судопроизводстве.

Для достижения указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- рассмотрено уголовно-правовое и криминалистическое обоснование необходимости назначения и производства судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений;
- разработана концепция частной теории судебной транспортной экспертизы, определена ее содержательная часть и система, включающая ряд составляющих элементов;
- предложена классификация судебных транспортных экспертиз;
- определены базовые теоретические понятия судебных транспортных экспертиз (предмет, объект, задачи);
- сформированы методические основы судебных транспортных экспертиз: предложена система экспертных методов и определены их особенности в целях решения стоящих перед экспертами задач;
- предложены общие подходы процесса экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз и определена компетенция эксперта;
- рассмотрены виды учреждений и частных экспертов по производству судебных транспортных экспертиз и обоснованы предложения по введению должностей экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз, на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов;
- выявлены проблемы экспертной дидактики и разработаны предложения по совершенствованию подготовки экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз;
- рассмотрены проблемы комплексности судебных транспортных экспертиз и выявлены их отличительные особенности;
- изучены особенности собирания исходных данных в ходе следственных действий, необходимых для производства судебных транспортных экспертиз;

- выделены особенности назначения судебных транспортных экспертиз;
- изучены особенности составления заключения эксперта в области судебных транспортных экспертиз и сформулированы предложения по его оценке;
- выделены совокупность фактических данных, которые могут быть установлены с помощью судебных транспортных экспертиз, а также возможности профилактической деятельности экспертов в данной области.

Методология и методы исследования. Методологической основой диссертационного исследования послужил диалектический метод научного познания, с помощью которого рассмотрены проблемы теории и практики судебных транспортных экспертиз в уголовном судопроизводстве в их единстве и взаимосвязи. Наряду с этим применялись различные общенаучные и частнонаучные методы исследования (формально-логический метод и системно-структурный метод, сравнение, анализ, синтез, дедукция, индукция, обобщение, аналогия и др.) при установлении уголовно-правового и криминалистического обоснования необходимости создания объединенного класса судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений; разработке концепции теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии, ее структурных элементов и авторских определений; создании различных классификаций (родов, видов и подвидов судебных транспортных экспертиз, их объектов, задач, выводов эксперта, транспортных следов); разработке рекомендаций по назначению судебных транспортных экспертиз и использованию их результатов по уголовным делам. Кроме того, использовались специальные методы социологии в целях получения достоверных результатов в процессе исследования (статистический анализ и анкетирование), а также общеэкспертные и частные методы судебной экспертологии.

Теоретическую базу исследования составили положения уголовного права, уголовного процесса, криминалистики, судебной экспертологии,

а также ряда технических наук, связанных с изучением различных объектов транспорта, что позволило подойти к решению рассматриваемой проблемы с помощью комплексного подхода.

Были использованы основополагающие теоретические положения, содержащиеся в трудах в области криминалистики и судебной экспертизы (Т. В. Аверьяновой, Ф. Г. Аминова, О. Ю. Антонова, Р. С. Белкина, А. А. Бессонова, А. Ю. Бутырина, А. И. Винберга, А. Ф. Волынского, Г. Л. Грановского, О. П. Грибунова, В. И. Елинского, А. М. Зинина, Е. П. Ищенко, С. М. Колотушкина, В. Д. Кормы, Ю. Г. Корухова, И. Ф. Крылова, Н. П. Майлис, Т. Ф. Моисеевой, Е. Р. Россинской, Ю. Б. Суворова, Т. В. Толстухиной, А. И. Усова, А. Р. Шляхова и др.), уголовного права и криминологии (А. В. Бриллиантова, А. И. Коробеева, С. В. Маликова, А. В. Наумова, А. И. Рарога, А. И. Чучаева и др.) и уголовного процесса (А. И. Бастрыкина, В. П. Божьева, Б. Я. Гаврилова, А. В. Ендольцевой, Ю. К. Орлова, О. В. Химичевой и др.).

В процессе исследования диссертант опирался на идеи, концепции, подходы теоретического и методологического характера видных ученых в области судебной автотехнической экспертизы: В. А. Иларионова, Ю. Б. Суворова, И. И. Чавы и др.

Кроме того, диссертантом были использованы труды ученых по технике и эксплуатации транспорта: А. Н. Алексеева, В. В. Афанасьева, О. Г. Богаткина, Б. В. Зубкова, М. Ф. Давиденко, Н. Д. Коломийчука, О. Ф. Машошина, В. А. Логиновского, Р. В. Сакач и др.

Нормативную базу исследования составили Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральный закон от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», иные

федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты органов исполнительной власти, регулирующие вопросы в сфере транспорта, работу государственных судебно-экспертных учреждений, постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации, а также международные нормативные правовые акты в сфере транспорта.

Эмпирическую базу исследования составили:

а) сводные данные о проведенных судебных автотехнических экспертизах за период 2015–2022 гг. (по сведениям ЭКЦ МВД России), о назначенных судебных авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических экспертизах (по сведениям следственных управлений Следственного комитета Российской Федерации). Названия судебных экспертиз употреблены в соответствии с их наименованием следственными органами при расследовании преступлений;

б) статистические показатели осужденных лиц, в отношении которых вынесены вступившие в законную силу обвинительные приговоры за 2011–2022 гг. по ст.ст. 263–271.1 УК России, приведенные Судебным департаментом при Верховном суде Российской Федерации;

в) результаты изучения 199 материалов уголовных дел и 186 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст.ст. 238, 263, 264, 266, 267 и 268 УК России;

г) результаты изучения 433 заключений эксперта (по судебной авиационно-технической экспертизе – 62, по судебной автотехнической экспертизе – 204, по судебной водно-технической экспертизе – 89, по судебной железнодорожно-технической экспертизе – 78). Период изученных материалов составил с 2012 по 2022 гг. В примерах, приводимых в тексте диссертации, названия судебных экспертиз употреблены в соответствии с их наименованием в изученных нами материалах уголовных дел;

д) результаты анкетирования 174 следователей и следователей-криминалистов следственных управлений на транспорте Следственного

комитета Российской Федерации, в т. ч. обучающихся на курсах повышения квалификации на базе Московской академии Следственного комитета. Названия судебных экспертиз в направленных следователям анкетах употреблены в соответствии с их наименованием в изученных нами материалах уголовных дел.

При написании диссертации использован опыт работы диссертанта в экспертно-криминалистическом подразделении системы МВД России в качестве эксперта и специалиста, а также опыт педагогической работы при реализации программы «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» на факультете повышения квалификации Московской академии Следственного комитета.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые на монографическом уровне разработаны концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя научно обоснованная характеристика; впервые сформулирована криминалистическая дефиниция транспортных следов в контексте системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

Автором предложен новый раздел криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта.

В зависимости от вида транспорта и среды, в которой он задействован, в совокупности с методиками исследования и решаемыми задачами, уточнена родовая и впервые сформулирована видовая классификация судебных транспортных экспертиз. Определены существенные для следственной и экспертной практики классификации исследуемых объектов и решаемых задач, приведены методы экспертного исследования

и сформулированы отличительные признаки комплексных судебных транспортных экспертиз.

В диссертации определена компетенция судебного эксперта в области судебных транспортных экспертиз: дана характеристика его специальных знаний и обозначен круг решаемых им задач. Сделан вывод о том, что эксперты в области судебных транспортных экспертиз при постановке перед ними вопросов о соответствии действий конкретных лиц требованиям нормативных актов могут решать их только с технической точки зрения на основе использования специальных знаний области транспортного машиностроения и связанных с каждым его видом техническими науками.

О новизне работы свидетельствуют также предложения по подготовке судебных экспертов для производства судебных транспортных экспертиз, а также критериев оценки заключения эксперта.

В результате проведенного исследования был сделан вывод об особой природе объекта познавательной деятельности класса судебных транспортных экспертиз, что и позволяет отделить его от других существующих классов судебных экспертиз.

Научная новизна диссертации нашла отражение **в основных положениях, выносимых на защиту:**

1. Уголовно-правовое и криминалистическое обоснование необходимости создания объединенного класса судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений на основе наличия общности характера специальных знаний, природы изучения объекта, сложности события транспортного происшествия (с учетом отраслевой (видовой) специфики транспорта), единого алгоритма собирания исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы.

1.1. Роль самостоятельного класса судебных транспортных экспертиз в установлении предмета преступления (например, типа транспортного средства), а также отдельных признаков объективной стороны состава преступления с технической точки зрения: а) деяния (например, соответствие

действий лица, управляющего транспортным средством, требованиям нормативных правовых актов), б) причинной связи между деянием и наступившими последствиями, в) времени (например, навигационного периода) и места совершения преступления (например, типа пути сообщения).

1.2. Криминалистическая дефиниция транспортных следов – это материальные изменения окружающей обстановки в контексте системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

1.3. Новый раздел криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта, включающий:

- научные основы криминалистического учения о транспорте (в широком смысле, а не только применительно к транспортному средству);
- механизм транспортного происшествия (преступления);
- систему транспортных следов и их признаков, используемых в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления);
- закономерности отображения информации о событии транспортного происшествия (преступления) и его участниках;
- использование специальных знаний в области транспорта для обнаружения, фиксации, изъятия транспортных следов, а также возможности экспертного исследования в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления).

2. Концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии.

2.1. Предмет частной теории судебных транспортных экспертиз составляют закономерности формирования и развития судебных

транспортных экспертиз, закономерности исследования объектов рассматриваемого класса на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками, охватывающими систему «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства» (факультативными элементами могут быть «пешеходы» и «пассажиры»).

2.2. Объект частной теории судебных транспортных экспертиз – это совокупность явлений и процессов транспортного происшествия, где задействованы транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры, характеризующиеся общими свойствами, а также деятельность по производству судебных транспортных экспертиз.

2.3. Общая задача частной теории судебных транспортных экспертиз – разработка научных основ, связанных с понятием и классификацией судебных транспортных экспертиз, их предметов, объектов, задач и общих подходов по исследованию транспортных средств и транспортной инфраструктуры, а также обстоятельств происшествий, в которых они задействованы.

Частные (специальные) задачи теории судебных транспортных экспертиз:

- изучение закономерностей формирования, развития каждого рода судебных транспортных экспертиз, расширения их возможностей; унификация понятийного аппарата (употребление единых терминов, специальных аббревиатур и сокращений и т. д.);
- формирование новых видов (подвидов) судебных транспортных экспертиз при появлении новых объектов либо усовершенствованием экспертных методов и методик (для автотранспортной экспертизы);

- развитие комплексного подхода применения специальных знаний при производстве судебных транспортных экспертиз;
- разработка технологического, методического и программного обеспечения для судебных транспортных экспертиз;
- мониторинг практики производства судебных транспортных экспертиз и разработка методов и методик оценки заключения эксперта, способствующих их полноценному использованию в процессе доказывания по уголовному делу;
- разработка программ подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз.

2.4. На основе видов транспорта, среды, в которой они задействованы, нормативных правовых актов и документов, регулирующих движение и эксплуатацию транспортных средств и функционирование объектов транспортной инфраструктуры, разработана научная классификация судебных транспортных экспертиз. Основной единицей классификации является род, который имеет виды и подвиды в зависимости от объектов исследования и решаемых задач.

Род 1. Экспертизы объектов автомобильного транспорта (автотранспортные экспертизы).

Род 2. Экспертизы объектов внутреннего водного (речного) и морского транспорта (воднотранспортные экспертизы).

Род 3. Экспертизы объектов воздушного транспорта (воздушно-транспортные экспертизы).

Род 4. Экспертизы объектов рельсового транспорта (железнодорожно-транспортные экспертизы).

Приведенная классификация отражает сущность судебных транспортных экспертиз как класса в целом, позволяет объединить знания в данной области и в то же время разграничить судебные экспертизы и области знаний (по предмету, объектам и методикам), исследующие различные виды транспорта с технической точки зрения, по родам и видам.

Это необходимо для разработки типовых экспертных методик по производству судебных транспортных экспертиз каждого рода, предназначенных для решения типовых задач (например, установление технического состояния судов внутреннего водного транспорта), а также частных экспертных методик для решения конкретных задач (например, установление влияния среды на движение воздушных судов).

3. Предмет, объекты и задачи судебных транспортных экспертиз.

3.1. Предмет судебных транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками, охватывающими совокупность элементов «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

3.2. Объекты судебных транспортных экспертиз: а) место происшествия, б) транспортные средства, в) пути сообщения и средства регулирования движения транспортных средств, г) документы, д) иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия.

3.3. Задачи судебных транспортных экспертиз: а) диагностические (ситуационные) задачи по установлению причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия; б) диагностические задачи технического состояния транспортных средств; в) диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств; г) диагностические задачи технического состояния транспортных путей сообщения; д) диагностические задачи технического состояния средств регулирования движения транспортного средства; е) диагностические задачи по установлению характера действий лица, управляющего транспортным средством (нормативно-технические); ж) диагностические

(реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства; з) диагностические задачи условий среды; и) диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных; к) диагностические (классификационные) задачи по определению типа транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.

4. Методология и экспертные технологии судебных транспортных экспертиз.

4.1. Основными методами исследования при производстве судебных транспортных экспертиз являются общенаучные методы (логические, чувственно-рациональные, математические, методы информационно-компьютерных технологий, эвристические), требующие использования специальной терминологии, закрепленной в различных нормативных правовых актах в сфере транспорта, применения формул и проведения расчетов, а также специальные методы технической диагностики. Особое место при производстве исследования занимает моделирование.

4.2. Процесс экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз состоит из последовательно сменяющих друг друга стадий, имеющих свои особенности.

4.2.1. При производстве раздельного исследования, обеспечивая связь между исходными данными, содержащимися в материалах уголовного дела, и исследуемыми объектами, изучается каждый отдельный элемент системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

4.2.2. В ходе сравнительного исследования сопоставляются сведения, содержащиеся в документах о транспортном происшествии, и повреждения, зафиксированные при осмотре различных объектов; диагностические признаки объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе; анализируемые обстоятельства события транспортного происшествия, изложенные в материалах уголовного дела; действия лиц (с технической точки зрения), зафиксированные в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных актах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание.

4.2.3. Экспертный эксперимент при производстве судебной транспортной экспертизы является одним из способов проверки возможности возникновения следов транспортного происшествия и моделирования некоторых элементов его события.

5. Компетенция экспертов в области производства судебных транспортных экспертиз.

5.1. Эксперты в области судебных транспортных экспертиз на основе использования специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками решают вопросы технического характера.

5.2. Экспертами выявляется техническая причинно-следственная связь, под которой понимается объективно существующая связь, устанавливаемая на основе анализа исходных данных с учетом объективных закономерностей, между:

– техническими (технологическими) действиями (бездействием) лиц, управляющих транспортным средством (пилот, водитель, судоводитель, машинист); лиц, имеющих отношение к осуществлению безопасности движения, управлению и эксплуатации транспортного средства, связанные с его использованием, обслуживанием, хранением и ремонтом;

- возникшей неисправностью транспортного средства,
- действиями пешеходов и пассажиров,
- состоянием путей сообщения,
- средой, повлиявшей на возникновение транспортного происшествия (погодные условия, осадки и др.), и наступившими техническими последствиями (наезд, столкновение, опрокидывание, затопление, разрушение и т. д.).

6. Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз.

6.1. Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз как элемент частной теории заключается в научной разработке рекомендаций, направленных на создание условий, необходимых при производстве экспертных исследований, в структуру которого входят:

- учреждения и частные эксперты по производству судебных транспортных экспертиз;
- профессиональная деятельность и подготовка судебных экспертов (повышение квалификации);
- организация производства комплексных судебных транспортных экспертиз;
- организационные основы участия экспертов и специалистов в подготовке материалов при назначении судебных транспортных экспертиз (собираение исходных данных).

6.2. Для обеспечения содействия в расследовании преступлений либо транспортных происшествий обоснована необходимость введения должностей экспертов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов.

6.3. Особенности подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз:

- для производства судебных автотранспортных экспертиз – в рамках реализации основных профессиональных образовательных

программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» в высших учебных заведениях или дополнительного профессионального образования (ДПО) на базе специализированных высших учебных заведений или государственных судебно-экспертных учреждений;

– для производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз – в рамках дополнительного профессионального образования посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки).

6.4. Судебные транспортные экспертизы имеют преимущественно комиссионный (комплексный) характер. В комиссию экспертов следует включать лицо, обладающее не только специальными знаниями в области конкретного вида транспорта, но и имеющее опыт работы в нем, а также опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшее в их расследовании.

7. Рекомендации по назначению судебных транспортных экспертиз и использованию их результатов по уголовным делам.

7.1. При назначении судебной транспортной экспертизы необходимо представить:

– окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия или заключение служебного расследования о причинах транспортного происшествия на водном или железнодорожном транспорте;

– протокол осмотра места происшествия с прилагаемыми фототаблицей (видеограммой) и план-схемой;

– сведения из протоколов допросов лиц, в которых содержится информация о фактах транспортного происшествия;

– протокол следственного эксперимента с результатами установленных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

Необходимым разделом в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы являются «Исходные данные».

7.2. Собираение исходных данных при производстве следственных действий, с обязательным привлечением специалиста в области транспорта, является подготовительным этапом при назначении судебных транспортных экспертиз. К проведению следственных действий необходимо привлекать специалиста из того учреждения, в которое будет назначена судебная транспортная экспертиза.

7.3. Особенности составления заключения эксперта в области судебной транспортной экспертизы и его оценки:

7.3.1. В заключении эксперта в обязательном порядке отражаются:

- перечень используемых сокращений и обозначений;
- разъяснение специальных терминов;
- фрагменты материалов уголовного дела и служебного расследования, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы;
- выдержки нормативных правовых актов, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы.

7.3.2. Рекомендации по оценке заключения эксперта в области судебных транспортных экспертиз:

- при несовпадении результатов заключения эксперта с основной версией следователя и другими доказательствами, подтверждающими причастность лица к совершению преступления, следует осуществить допрос эксперта, назначить дополнительную и (или) повторную судебные экспертизы;
- для оказания помощи в оценке заключения эксперта и допросе эксперта может привлекаться специалист из соответствующей сферы транспорта;

– при отсутствии методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз эксперты обязаны в своих заключениях указывать применяемые методы и методические подходы исследования.

7.4. Совокупность фактических данных, устанавливаемых с помощью судебных транспортных экспертиз:

– отдельные обстоятельства события транспортного преступления или происшествия (например, время, место, механизм транспортного происшествия);

– обстоятельства, способствовавшие совершению преступления (транспортного происшествия);

– обстоятельства, содержащие информацию об отдельных элементах системы «транспортное средство – лицо, управляющее транспортным средством – пути сообщения – средства регулирования движения – лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта – условия эксплуатации транспортного средства».

7.5. Профилактическая деятельность судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы заключается в установлении:

– нарушений, связанных с организацией движения транспортного средства, проявляющейся в мероприятиях правового и технического характера, а также распорядительных действиях по управлению движением транспортного средства на пути сообщения;

– нарушений, связанных с подготовкой лица, управляющего транспортным средством, а также наличием права на его управление;

– влияния погодных и иных условий на возникновение причины транспортного происшествия с целью корректировки движения (места и времени) транспортного средства;

– обстоятельств, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортного средства, путей сообщений с целью определения возможности предотвращения транспортного происшествия.

Теоретическая и практическая значимость работы связана с решением научной проблемы и предложением новых научно обоснованных результатов, имеющих важное значение для борьбы с преступлениями, и определяется разработкой частной теории судебных транспортных экспертиз. Представленные в диссертации выводы и предложения будут способствовать как развитию существующих научных взглядов о данной теории, так и совершенствованию новых ее концептуальных положений.

Сформулированные в рамках проведенного диссертационного исследования предмет, объект и задачи судебных транспортных экспертиз призваны восполнить пробелы в судебной экспертологии.

Знание основных понятий и методического обеспечения будет положительным образом влиять на качество работы судей, следователей, следователей-криминалистов, экспертов при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз, в т. ч. комплексных, а также при оценке заключений эксперта, о чем свидетельствует внедрение полученных результатов в практическую деятельность различных органов и организаций (учреждений).

Положения, содержащиеся в диссертации, создают предпосылки для совершенствования организации и производства судебных транспортных экспертиз, формирования и развития системы методического обеспечения экспертных исследований; они могут быть использованы при подготовке экспертов, специализирующихся в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз, а также следователей, занимающихся расследованием транспортных преступлений и случаев оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте.

Полученные результаты могут использоваться в учебном процессе при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Теория судебной экспертизы», «Трасология и трасологическая экспертиза», «Автотехническая экспертиза», «Транспортно-трасологическая экспертиза», «Расследование

преступлений, совершенных на объектах транспорта» и «Участие специалиста в процессуальных действиях».

Достоверность результатов исследования заключается в обоснованности полученных результатов, согласованности и непротиворечивости сформулированных теоретических выводов данным, представленным в различных источниках по данной теме, поскольку диссертационное исследование основывается на результатах изучения научных и учебных трудов, статистической информации, нормативных правовых актов и иных источников, в том числе исследований, проведенных другими учеными; обеспечивается выбором соответствующей методологии исследования; подтверждается результатами анкетирования следователей и следователей-криминалистов следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, а также анализом использованной судебной, следственной и экспертной практики, связанной с преступлениями, при расследовании которых назначались и проводились судебные транспортные экспертизы.

Апробация результатов исследования.

Диссертационное исследование подготовлено на кафедре судебно-экспертной и оперативно-разыскной деятельности факультета подготовки криминалистов Московской академии Следственного комитета, где было проведено его рецензирование и обсуждение.

Основные положения диссертации, выводы и рекомендации неоднократно представлялись на международных, всероссийских и межвузовских научно-практических конференциях, круглых столах, проходивших в высших учебных заведениях Российской Федерации: в Московском университете МВД России имени В. Я. Кикотя (2018 г., 2020-2023 гг.); ВНИИ МВД России (2022 г.), Московском государственном юридическом университете имени О.Е. Кутафина (МГЮА) (2017-2023 гг.); Воронежском государственном университете (2018 г.), ЭКЦ МВД России (2019 г.); Российском государственном университете правосудия (2019 г.,

2021 г., 2023 г.); Московской академии Следственного комитета (2019 г., 2022 г.); Санкт-Петербургском государственном университете (2020 г.), Башкирском государственном университете (2019 г., 2022 г.); Академии ФСИН России (2019 г.), Академии управления МВД России (2022 г.), Санкт-Петербургском юридическом институте Университета прокуратуры Российской Федерации (2022 г.), Информационном агентстве «Эксперты безопасности» (2023 г.), а также высших учебных заведениях иностранных государств: Гомельском государственном университете им. Франциска Скорины (2018 г.); Академии МВД Республики Беларусь (2018 г., 2020 г.); Российско-Таджикском (Славянском) университете Республики Таджикистан (2019-2020 гг.); Алматинской академии МВД Республики Казахстан (2020 г.), Институте повышения квалификации и переподготовки Следственного комитета Республики Беларусь (2023 г.).

Основные положения диссертационного исследования получили освещение в 72 опубликованных работах общим объемом 68,7 п.л., из них основные результаты исследования изложены в 2-х монографиях, 2-х учебниках (соавторство разделено), 2-х учебных пособиях (в одном соавторство разделено, в другом соавторство не разделено), методических рекомендациях (соавторство не разделено).

Из 65 опубликованных статей – 4 статьи в изданиях, индексируемых в международных базах данных, 32 – в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Отдельные положения работы внедрены в практическую деятельность технико-криминалистического управления Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) Следственного комитета Российской Федерации, следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, ООО «Регион Транспорт Групп» (при производстве судебных железнодорожно-транспортных

экспертиз), АНО «Научно-исследовательский институт судебных экспертиз и криминалистики» (при производстве судебных воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз), АНО «Главленретротранс» (при производстве транспортных экспертиз с целью воссоздания (реставрации и восстановлении) исторических транспортных средств) а также в учебный процесс Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, Московской академии Следственного комитета, Государственного социально-гуманитарного университета, что подтверждается соответствующими актами о внедрении.

Кроме того, подготовленная диссертантом монография «Теоретические основы частной теории судебных транспортных экспертиз» явилась победителем в номинации «Судебно-экспертная деятельность» Международного конкурса «Научная книга», организованного Академией управления МВД России в 2019 году.

В 2020 году диссертант принимал участие в научно-исследовательской работе по заказу методико-криминалистического управления Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) Следственного комитета Российской Федерации, по результатам которой для следователей подготовлены методические рекомендации по назначению судебных транспортных экспертиз.

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования. Диссертация состоит из пяти глав, включающих шестнадцать параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ГЛАВА 1. СУДЕБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ В СИСТЕМЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НАУК

§ 1. Уголовно-правовые основы использования специальных знаний в области транспорта при расследовании преступлений

В Уголовном кодексе Российской Федерации встречаются слова «транспорт», «общественный транспорт», «пассажирский транспорт» «транспортные средства», которые не согласуются между собой, а также с действующим законодательством в сфере транспорта. Например, термин «транспорт» используется в ст.ст. 207⁷, 211, 213, 214, 228.1, 263, 268 УК России, однако корректно, с нашей точки зрения, он употреблен только в названии ст. 211 УК России, где транспортное средство является частью широкого понятия «транспорт».

Именно по этой причине с целью необходимой унификации понятийного аппарата следует привести основную терминологию как для уголовно-правового значения⁸, так и для криминалистического. Например, в Уголовном кодексе Российской Федерации предлагаем привести терминологию и разграничить понятия «транспорт», «транспортное средство», «объекты транспортной инфраструктуры» в соответствии с пп. 5 и 11 ст. 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Юридическая наука при изучении преступления как разностороннего явления дает ему собственную характеристику (уголовно-правовую, криминологическую, криминалистическую). Изучение научных и учебных

⁷ В примечании 2 к ст. 207 УК России указано, что под объектами социальной инфраструктуры понимаются «организации систем здравоохранения, образования, дошкольного воспитания, предприятия и организации, связанные с отдыхом и досугом, сферы услуг, пассажирского транспорта».

⁸ См., например, Белокобыльский Н. Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ // Вестник Московского университета. Серия. 11. Право. 2012. № 4. С. 101–111.

трудов позволило нам прийти к выводу о том, что исследователями транспортные средства рассматривались в качестве предмета преступления, элемента места происшествия и объекта экспертного исследования.

Уголовно-правовым вопросам посвятили многие свои работы А. И. Коробеев, А. И. Чучаев, С. В. Маликов, а также другие ученые, которые затрагивали проблемы различных видов транспортных преступлений⁹. Вместе с тем изучение различных литературных источников показало, что, например, нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта за последние два десятилетия практически не становились объектом научного исследования; рассматривались лишь некоторые уголовно-правовые аспекты: понятие и система транспортных преступлений, их общая характеристика, проблемы наказуемости, причины и предупреждение транспортных преступлений, пути совершенствования законодательства в области уголовной ответственности¹⁰.

⁹ См., например, Чучаев А. И., Маликов С. В. Нравственные и правовые аспекты ответственности за причинение вреда беспилотными транспортными средствами // Транспортное право. 2022. № 3. С. 16-20, Маликов С. В., Чучаев А. И. Орнитологическая безопасность полетов: криминологическая и уголовно-правовая оценка // Уголовное право. 2021. № 8 (132). С. 59-69, Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 6 (115). С. 160-168, Чучаев А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2018. 252 с., Коробеев А. И., Чучаев А. И. Нарушение безопасности робомобилей как самостоятельное общественно опасное деяние // Уголовное право. 2019. № 3. С. 37-48, Коробеев А. И., Чучаев А. И. транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5. С. 48-58, Коробеев А. И., Чучаев А. И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10 (107). С. 172-189, Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6 (103). С. 117-124, Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства на путях, дорогах России: проблемы уголовной ответственности // Ученые записки юридического факультета. 2021. № 2. С. 15-18, Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография / А. И. Коробеев. – М.: Юрлитинформ, 2015. 486 с., Чучаев А. И. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения: характеристика законодательных новелл // Уголовное право. 2021. № 5 (129). С. 62–68, Чучаев А. И. Формирование норм об обеспечении условий безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2022. № 11 (147). С. 58–66.

¹⁰ См., например, Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Указ. соч., Тарасик Н. М., Кустов А. М. Об уголовно-правовом аспекте

Анализ судебной и следственной практики свидетельствует, что судебные транспортные экспертизы зачастую назначаются при расследовании преступлений, предусмотренных ст.ст. 238, 263, 264 УК России; иногда они проводятся при расследовании приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК России), нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК России), а также некоторых преступлений против военной службы (ст.ст. 350, 351, 352 УК России). В настоящей диссертации судебные транспортные экспертизы, в основном, будут рассматриваться в контексте расследования преступлений, предусмотренных ст. 263 УК России), а также оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте (ст. 238 УК России).

Изучение следственной практики показало, что у следователей возникают трудности в установлении отдельных признаков объективной стороны состава преступления.

Одной из отличительных черт преступления, содержащегося в ст. 263 УК России, выступает довольно непростая структура его события. Это объясняется тем, что, с одной стороны, имеют место преступные нарушения предусмотренных законодательством правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а, с другой стороны, результатом этих нарушений являются конкретные общественно-опасные последствия. В этой связи к обязательным признакам объективной стороны состава данного

расследования преступлений на водном транспорте, имеющих повышенную общественную опасность // Успехи в химии и химической технологии. 2014. Т. 28. № 7. С. 74–76, Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. – Красноярск: СибЮИ ФСКН России, 2012. 228 с., Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. 278 с., Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. Указ. соч.

преступления относятся: общественно опасное деяние, общественно опасные последствия, причинная связь между деянием и последствиями¹¹.

Исходя из диспозиции ч. 1 ст. 263 УК России, деяние в данном случае представляет собой нарушения установленных различными нормативными правовыми актами (международными¹², законами¹³, подзаконными актами¹⁴) и нормативными документами правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства, выражающееся в неисполнении (отказ от осуществления лицом своих обязанностей) или ненадлежащем исполнении установленных соответствующих правил управления транспортным средством для каждого вида транспорта. Такие нарушения, как пишет А. И. Коробеев, могут выразиться, например, в превышении скорости движения судна, небезопасном обгоне с малой дистанцией или неподходящими условиями, несвоевременном сигнализировании, неприменении радиолокационной информации для установления безопасной дистанции расхождения встречных судов, оставлении вахты и др.¹⁵.

Отметим, что факт нарушения требований конкретных нормативных правовых актов и нормативных документов в области движения и эксплуатации транспортных средств устанавливается следователем, однако без результатов судебной транспортной экспертизы сделать это будет довольно сложно. Кроме того, в п. 1 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной

¹¹ Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Указ. соч. С. 60–76.

¹² Например, Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 года, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года.

¹³ Например, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации № 81-ФЗ от 30 апреля 1999 года, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации № 24-ФЗ от 07 марта 2001 года, Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ.

¹⁴ Например, приказ Минтранса России от 31 июля 2009 года № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»».

¹⁵ Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Указ. соч. С. 258.

экспертизе по уголовным делам» обращено внимание судов на «необходимость наиболее полного использования достижений науки и техники в целях всестороннего и объективного исследования обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу, путем производства судебной экспертизы...».

Несмотря на то, что эксперт является лицом, обладающим специальными знаниями в области науки, техники, искусства и ремесла, ему иногда ставятся правовые вопросы, которые он решать не должен¹⁶. Из приведенных нами классификаций задач судебных транспортных экспертиз (см. § 3 главы 2 диссертации) можно выделить следующие, как нам кажется, спорные и дискуссионные умозаключения: может ли эксперт решать вопросы о факте нарушения правил движения и эксплуатации транспорта; о том, какими нормативными актами должны руководствоваться лица при осуществлении своих действий, в чьи обязанности входило совершение того или иного действия и т. п.

Данные вопросы неоднократно рассматривались исследователями, правда, применительно к судебным автотехническим экспертизам¹⁷. Если обратиться к методикам производства судебной автотехнической экспертизы в различных экспертных учреждениях¹⁸, то можно заметить, что эксперт решает только технические вопросы, которые входят в область его

¹⁶ Ильин Н. Н. Компетенция эксперта при производстве транспортно-технических судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2018. № 4. С. 16–18.

¹⁷ См., например, Иоффе В. С., Милешин Н. А. Компетенция эксперта-автотехника в установлении причинных связей дорожно-транспортных происшествий. 1977. № 10. С. 52–56; Милешин Н. А. Возможности установления причин опрокидывания автобуса при дорожно-транспортном происшествии. 1983. № 21. С. 74–81; Васильев А. Ю. К вопросу об установлении причинной связи при комплексном медико-автотехническом исследовании // Избранные вопросы судебно-медицинской экспертизы. – Хабаровск, 2007. № 81. С. 58–61; Городокин В. А. О компетенции эксперта-автотехника при определении причинных связей // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2008. № 8 (108). С. 41–48.

¹⁸ Судебная автотехническая экспертиза. Ч. II / Ответственный редактор докт. техн. наук В. А. Иларионов. М.: Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз (ВНИИСЭ). 1980. 163 с.; Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств; Ч. 1 / Под ред. канд. техн. наук Ю. М. Дильдина. Общая редакция канд. техн. наук В. В. Мартынова. – М.: ИНТЕРКРИМ-ПРЕСС. 2010. С. 4–40.

специальных знаний. Иногда следователь или суд при назначении подобных экспертиз фактически перекладывают свои обязанности на эксперта по установлению каких-либо юридических фактов и событий, что не входит в предмет судебных транспортных экспертиз. Так, при расследовании преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 238 УК России, была назначена судебная автотехническая экспертиза. Следователю необходимо было установить, какими нормативными актами и техническими требованиями должны руководствоваться должностные лица при осуществлении пассажирских перевозок и соблюдались ли все необходимые требования, предъявляемые к таким перевозкам, в данной организации, для чего и назначил экспертизу в негосударственное судебно-экспертное учреждение¹⁹. Думается, что в рамках данной судебной экспертизы перед экспертом следует ставить именно вопросы из области техники (например, определение скорости движения транспортного средства, определение технической возможности предотвращения наезда транспортного средства на пешехода и т. д.).

То же самое касается и других родов судебных транспортных экспертиз. Так, по уголовному делу, возбужденному 31 мая 2014 года по факту катастрофы вертолета Ми-8, была назначена комплексная воздушно-транспортная экспертиза, на разрешение которой помимо технических вопросов (какова причина падения, имелись ли неисправности либо недостатки в технической подготовке вертолета Ми-8, в связи с чем не сработала система предупреждения о достижении вертолетом заданной минимальной высоты и т. д.) стоял вопрос о том, что «если нарушения были

¹⁹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренного ч. 3 ст. 238 УК России по факту произошедшего на 665-м км Федеральная автомобильная дорога «М-5 Урал» ДТП, в результате которого 9 человек погибли и 3 человека получили телесные повреждения различной степени тяжести, расследованном Бессоновским МСО СУ СК России по Пензенской области // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. – М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

допущены членами экипажа указанного вертолета, то находились ли они в прямой причинно-следственной связи с гибелью экипажа и пассажиров»²⁰.

Вопрос о возможности установления экспертом факта нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта следует рассматривать с позиции уголовного права. Для начала следует рассмотреть значение слова «нарушение». В одном из толковых словарей можно встретить, что «нарушение» есть «уклонение от соблюдения правил, норм, законов; действие вопреки правилам, нормам, законам»²¹. В соответствии с существующей теорией совокупность общеобязательных правил поведения, установленных и санкционированных государством, образует основу права. Сущность нарушения правила заключается в невыполнении нормативного предписания²². Применительно к ст.ст. 263 и 264 УК России такие правила-предписания обязательны для выполнения лицом, управляющим транспортным средством (пилот, судоводитель, локомотивная бригада, водитель), перечень которых содержится в различных нормативных правовых актах в сфере транспорта. Под нарушением правила с точки зрения уголовного права, о котором говорится в ст.ст. 263 и 264 УК России, понимается «виновное совершение действий, противоречащих правовой регламентации безопасности движения или эксплуатации железных дорог, авиации и водного транспорта, либо невыполнение или ненадлежащее выполнение правил безопасности их функционирования»²³. Таким образом,

²⁰ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, по факту катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA22423 в районе озера Мунозеро в Терском районе Мурманской области // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. – М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации. [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

²¹ Большой толковый словарь русских существительных: свыше 15 000 имен существ., идеограф. описание, синонимы, антонимы / [авт.-сост.: Л. Г. Бабенко и др.] ; под общ. ред. Л. Г. Бабенко. – М.: АСТ-Пресс Книга, 2005.

²² Аветисян С. С. Соучастие в преступлениях со специальным составом. Монография. – М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2004. С. 254.

²³ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (научно-практический) / под ред. А. И. Чучаева. – М.: Проспект, 2019. С. 1181–1185.

решение вопроса о факте нарушения правил движения и эксплуатации транспорта, по нашему мнению, является правовым, а потому экспертом решаться не должен.

Обратимся к сайту Российского федерального центра судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации, в котором содержится информация о том, что одной из задач судебной автотехнической экспертизы является «Определение соответствия действий водителя транспортного средства требованиям Правил дорожного движения и иным нормативным документам, регламентирующим обеспечение безопасности дорожного движения»²⁴. Указанная задача может трактоваться в нескольких аспектах при формулировании вопросов эксперту:

1. Вопрос связан с квалификацией действий водителя и не входит в компетенцию эксперта-автотехника. Если следовать логике, то эксперту предоставляется возможность решать задачу, связанную с тем, есть ли в действиях водителя состав административного правонарушения или преступления. Представляется, что эксперт в данном случае будет выходить за пределы своей компетенции.

2. Вопрос связан с техническим аспектом и входит в компетенцию эксперта-автотехника. В данном случае можно провести аналогию с производством технико-криминалистической экспертизы документов, когда перед экспертом формулируется вопрос об определении подлинности документа, а именно: является ли денежный билет поддельным? По методике производства технико-криминалистической экспертизы документов необходимо ставить вопрос в следующей редакции: изготовлен ли денежный билет Европейского союза достоинством (номиналом) 100 евро с серийным номером X 01234567891 образца 2002 года выпуска в соответствии с требованиями, предъявляемыми к производству государственных банковских билетов и ценных бумаг Европейского союза? Поэтому эксперт-

²⁴ Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/possib/auto.php> (дата обращения: 02.02.2023).

автотехник решает вопрос именно о соответствии действий водителя установленным требованиям с технической точки зрения, а следователь на основании заключения эксперта и собранных доказательств квалифицирует содеянное и устанавливает все обстоятельства по делу. Так, по факту дорожно-транспортного происшествия поступило заявление адвоката с просьбой провести автотехническое и транспортно-трассологическое исследование. Перед специалистом один из вопросов звучал следующим образом: «Требованиями каких пунктов Правил дорожного движения РФ следовало руководствоваться водителям автомобиля ВАЗ-21102 и мотоцикла Сузуки в данной дорожно-транспортной ситуации, и соответствовали ли их действия требованиям этих пунктов Правил дорожного движения РФ?». После проведенного исследования специалист, установив скорость движения транспортного средства, пришел к выводу о том, что «... действия водителя мотоцикла Сузуки не соответствовали требованиям п. 10.1 (абз. 2) ПДД РФ...»²⁵.

Представляется, что вопрос о факте нарушения правил движения и эксплуатации транспорта должен ставиться в формулировке о соответствии или несоответствии действий лица, управляющего транспортным средством, требованиям конкретных нормативных правовых актов с технической точки зрения, т. е. экспертным путем будет устанавливаться сущность его действий. Он может быть сформулирован следующим образом: «Соответствовали ли действия пилотов с технической точки зрения при эксплуатации и обслуживании воздушного судна до полета, при выполнении полета, посадки и высадки пассажиров требованиям нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации». Иными словами, экспертом будут исследоваться не сами правила движения, а объективные технические условия, т. е. обстоятельства произошедшего транспортного происшествия.

²⁵ Пример автотехнической экспертизы № 4 (заключение специалиста) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.cmki.ru/avtotehnicheskaya-ekspertiza/primer4.shtml> (дата обращения: 22.03.2023).

Таким образом, при расследовании транспортных преступлений обязательному установлению подлежат нормативные акты и технические требования, которыми необходимо было руководствоваться лицом, управляющим транспортным средством, лицам, ответственным за работу конкретного вида транспорта, а также те из них, которые были нарушены. Следует обратить внимание на то, что эксперт при производстве судебной транспортной экспертизы не должен решать вопросы юридического характера. Так, при расследовании преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК России, по факту аварии теплохода, который затонул при неблагоприятных метеоусловиях, столкнувшись с сильным боковым ветром, была назначена судебная воднотранспортная экспертиза. Один из вопросов заключался в установлении нормативных актов, которыми обязан был руководствоваться судоводитель при движении теплохода. По результатам исследования эксперты пришли к выводу, что судоводителем нарушены требования нормативных документов в области безопасности судоходства²⁶.

Полагаем, что относительно разрешения приведенной выше судебной экспертизы необходимо ставить вопросы именно технического характера: о соответствии действий судоводителя при эксплуатации и обслуживании судна требованиям нормативных правовых актов в области морского и внутреннего водного транспорта, наличии технической возможности предотвращения транспортного происшествия и др.

Еще одним обязательным признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК России, является причинная связь между деянием и наступившими последствиями²⁷, к числу которых законодатель относит причинение крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью

²⁶ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Сургутским следственным отделом Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

²⁷ Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Указ. соч. С. 60–76.

человека или наступление смерти человека по неосторожности. Наличие данной связи обуславливает возможность для привлечения лица к уголовной ответственности, а ее отсутствие исключает такую возможность.

На основании проведенного исследования нами была выявлена и решена проблема, связанная с возможностью установления причинной связи между деянием и наступившими последствиями при производстве судебной транспортной экспертизы, которая уже исследовалась учеными, правда, применительно к судебным автотехническим экспертизам²⁸.

Полностью поддерживая точку зрения В. Л. Петровых о допустимости исследования причинно-следственных связей в рамках производства судебных автотехнических экспертиз²⁹, заключим, что следователю невозможно самостоятельно установить причины и условия, способствовавшие совершению транспортного преступления (происшествия). В данном случае именно судебная экспертиза как одна из эффективных форм применения и использования специальных знаний позволяет решить указанный вопрос, что дает ей преимущество перед следственными и другими процессуальными действиями³⁰. В этой связи В. Л. Петровых справедливо указывает на то, что лишь с помощью судебной автотехнической экспертизы возможно получить объективные данные для установления обстоятельств транспортного происшествия, чтобы правильно

²⁸ См., например, Васильев А. Ю. К вопросу об установлении причинной связи при комплексном медико-автотехническом исследовании // Избранные вопросы судебно-медицинской экспертизы: мат-лы науч. исследований кафедр судебной медицины г. Хабаровска, Минюста. (Хабаровск, 2 июля 2006 г.). – Хабаровск: ДВГМУ, 2007. Вып. 8. С. 58–61, Городокин В. А. О компетенции эксперта-автотехника при определении причинных связей // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». 2008. № 8. С. 41–48, Замиховский М. И. Установление причинно-следственной связи в судебной автотехнической экспертизе // Судебная экспертиза. 2009. № 4. С. 81–95.

²⁹ Петровых В. Л. К вопросу установления причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2016. № 2. С. 13–16.

³⁰ Ильин Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта) // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2022. Т. 6. № 4. С. 362.

осуществить квалификацию содеянного, что особенно важно в спорных дорожно-транспортных ситуациях³¹.

Ученые в области уголовного права отмечают, что трудности, которые возникают при установлении причинной связи, нередко способствуют использованию специальных знаний³². Именно при такой формулировке содержания вопроса, по нашему мнению, и возникает необходимость установления при помощи судебной транспортной экспертизы причин и характера наступивших последствий в результате транспортного происшествия, вызванного нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, поскольку его причинами могут стать³³:

- действия (бездействие) лица, управляющего транспортным средством и (или) отвечающего за его ремонт;
- нарушения безопасности самим потерпевшим или третьими лицами;
- техническая неисправность транспортного средства;
- метеорологические условия.

Думается, что правильное установление причинно-следственной связи (с технической точки зрения на основе специальных знаний) при производстве судебных транспортных экспертиз поможет следователю отграничить схожие преступления друг от друга, на что обращено внимание в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 09 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

³¹ Петровых В. Л. К вопросу установления причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Указ. соч. С. 13–16.

³² Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник / М. П. Журавлев, А. В. Наумов, С. И. Никулин [и др.] ; под ред. А. И. Рарога. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2017. С. 98.

³³ См., например, Дмитриев В. И. Обеспечение безопасности плавания судов: учебное пособие. – М.: МОРКНИГА, 2018. С. 209–210.

В соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 196 УПК России экспертами могут устанавливаться причины смерти. В таком случае судебная экспертиза назначается и производится в обязательном порядке. Поэтому на практике довольно часто следователи, назначая ту или иную судебную транспортную экспертизу, ставят перед экспертами именно вопрос об установлении причинно-следственной связи.

Сложность установления процесса причинной связи, как отмечают ученые в области уголовного права, зачастую требует применения специальных знаний, поэтому следователь и суд в таком случае назначают различные экспертизы³⁴. В соответствии с положениями уголовного права причинно-следственную связь можно представить следующим образом – это объективно существующая связь между преступлением (по конструкции объективной стороны он должен быть материальным) и наступившими общественно опасными последствиями, наличие которых является необходимым условием для привлечения лица к уголовной ответственности. В том случае, если вред, причиненный объекту преступления, обусловлен не деянием лица, а действиями третьих лиц либо влиянием различных внешних факторов, то совершенное деяние не может быть признано преступным³⁵.

Разъяснение по поводу компетенции эксперта-автотехника содержится также в п. 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», согласно которому определено, что «Судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов,

³⁴ Уголовное право России. Части общая и особенная: учебник / М. П. Журавлев [и др.]; под ред. А. И. Рарога. 7-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2012. С. 82.

³⁵ Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. Изд. 6-е, перераб. и доп. – М.: Издательство «Проспект», 2018.

связанных с ДТП. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения)»³⁶. Об этом также пишет О. П. Грибунов³⁷.

Таким образом, причинно-следственная связь при производстве судебных транспортных экспертиз должна устанавливаться именно между техническими причинами происшествия и наступившими техническими последствиями. Например, неисправность тормозной системы транспортного средства как техническая причина явилась техническим последствием в виде его опрокидывания. На основе заключения эксперта следователь будет собирать доказательства по установлению вины конкретного человека.

Исходя из потребностей практики, предлагается сформулировать понятие технической причинно-следственной связи, которая, как нам видится, входит в предмет судебных транспортных экспертиз.

Техническая причинно-следственная связь – это объективно существующая связь между: а) техническими (технологическими) действиями (бездействием) лиц, управляющих транспортным средством (пилот, водитель, судоводитель, машинист), имеющих отношение к осуществлению безопасности движения, управлению и эксплуатации транспортного средства, связанные с его использованием, обслуживанием, хранением и ремонтом (например, авиационный механик, деятельность которого направлена на выполнение ремонтных работ шасси, двигательных установок, приборного оборудования самолетов и вертолетов и т. д.), б) возникшей неисправностью транспортного средства, в) действиями пешеходов и пассажиров, г) состоянием путей сообщения, д) средой,

³⁶ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 22.03.2023).

³⁷ Грибунов О. П. Доказательственное значение судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Законодательство и практика. 2022. № 2 (49). С. 22.

повлиявшей на возникновение транспортного происшествия (погодные условия, осадки и др.), и наступившими техническими последствиями (наезд, столкновение, опрокидывание, затопление, разрушение и т. д.), устанавливаемая на основе анализа исходных данных с учетом объективных закономерностей.

Вместе с тем следует отметить, что далеко не каждая техническая причина может явиться следствием происшествия. Например, в процессе подготовки к полету действия экипажа не в полной мере соответствовали техническим требованиям безопасности, однако они не явились причиной авиационного происшествия. В данном случае техническая причинно-следственная связь будет отсутствовать³⁸.

Правильное установление технической причинно-следственной связи в рамках производства судебных транспортных экспертиз поможет следователю отграничить схожие преступления друг от друга. Например, если в ходе предварительного расследования будет установлено, что действия водителя транспортного средства в виде наезда и столкновения, повлекшие указанные в ст. 264 УК России последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, а, например, при его ремонте, то они «должны квалифицироваться по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда»³⁹.

³⁸ Ильин Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта) // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2022. Т. 6. № 4. С. 359–365.

³⁹ В соответствии с п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 22.03.2023).

Как видно из приведенных примеров, вопрос о компетенции эксперта в настоящее время до сих пор является актуальным, поскольку и следователи, и суд при назначении судебных экспертиз сами создают условия для того, чтобы заключение эксперта в последующем было признано в качестве недопустимого доказательства, хотя у последнего всегда имеется возможность отказаться от решения вопросов в соответствии с п. 6 ч. 3 ст. 57 УПК России (когда вопросы выходят за пределы специальных знаний эксперта).

Зачастую нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта друг от друга отделены значительным временем и местом совершения, а последствия от их нарушения наступают совершенно в ином месте через продолжительное время. Так, время преступления на внутреннем водном транспорте традиционно связано с навигационным периодом, в течение которого осуществляется безопасное плавание судов и работа гидротехнических сооружений, обеспечивающих судоходство⁴⁰. В зависимости от бассейна данный срок включает в себя конец апреля – начало мая по ноябрь года. Например, время морского судоходства определяется во многом климатическими условиями расположения водного объекта и колеблется от 11 месяцев в южной части Каспийского моря до 6–7 месяцев в Белом море. Круглогодично осуществляется судоходство в районе Черного моря⁴¹.

Определяя в качестве места преступления транспортный комплекс, О. П. Грибунов утверждал, что «применительно к преступлениям, совершаемым на транспорте, основным компонентом обстановки являются данные о месте совершения преступления. <...> ...место совершения преступления того или иного вида предопределяет специфику его механизма.

⁴⁰ Навигационный период (продолжительность навигации). Энциклопедия статистических терминов. Т. 4. Экономическая статистика. – М.: Федеральная служба государственной статистики, 2013. С. 338.

⁴¹ Там же.

В ряде случаев именно этот элемент преступной деятельности выступает как детерминирующий для всего процесса совершения преступного деяния»⁴².

С помощью судебной воднотранспортной экспертизы можно определить предмет преступления (например, тип аварийного судна (маломерное, прогулочное, спортивное парусное), которое должно быть зарегистрировано в установленном порядке и пройти технический осмотр). Это необходимо для осуществления правильной квалификации (например, ч. 1 или ч. 1.1 ст. 263 УК России)⁴³.

Анализ заключений эксперта по судебным транспортным экспертизам позволил прийти к выводу о том, что при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 263 УК России, может быть также поставлен вопрос, направленный на определение конкретного участка пути сообщения (например, участка плавания, относящегося к определенному типу водного пространства), для последующего установления соответствия действий лица, управляющего транспортным средством, требованиям, применяемым при его движении (например, плавании в определенной акватории)⁴⁴.

Все вышеизложенное позволяет сделать обоснованный вывод о взаимосвязи наук уголовного права и судебной экспертологии, доказательством которого служат приведенные в настоящем параграфе теоретические тезисы, подтвержденные примерами следственной практики, о возможности установления отдельных признаков объективной стороны состава преступления с помощью судебной экспертизы.

Использование специальных знаний в области транспорта при расследовании преступлений не ограничивается уголовно-правовыми

⁴² Грибунов О. П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 5-2С. 61.

⁴³ Ильин Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта). Указ. соч. С. 363.

⁴⁴ Ильин Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики. – М.: Юрлитинформ, 2020. С. 75.

основами. Далее нам бы хотелось раскрыть исследуемый вопрос с точки зрения криминалистического аспекта.

§ 2. Криминалистическое исследование транспорта как новый раздел криминалистической техники

Исследование транспорта в криминалистике и судебной экспертологии является относительно новым направлением. Как правило, его понятие ассоциируется с транспортными средствами. По нашему мнению, происходит необоснованное сужение понятий «транспорт» и «транспортное средство», поскольку транспорт является многокомпонентным и комплексным понятием, что делает особенной, сложной природу его изучения как объекта познавательной деятельности. При этом ни научная литература, ни законодательные акты не содержат общего определения понятия «транспорт». В широком смысле транспорт – это производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения; в узком – механизм, предназначенный для перевозки людей и (или) грузов⁴⁵.

В различных нормативных правовых актах и иных документах раскрывается термин «транспортное средство»:

1) воздушные суда, суда, используемые на внутренних водных путях, суда в целях торгового мореплавания, железнодорожный подвижной состав, транспортные средства автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта (ст. 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»);

2) автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, иные транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, на управление

⁴⁵ См., например, Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. Указ. соч. С. 67. Аналогичные определения содержатся в различных толковых словарях.

которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»);

3) механические средства, приводимые в движение двигателем (постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения»).

Довольно интересный подход избрал Ф. Х. Кульмашев, который в своей докторской диссертации под транспортным средством (применительно к автомобильному транспорту) понимает объект междисциплинарного правового, криминалистического, а также практического исследования для «поиска, фиксации, изъятия, предварительного (следственного), судебно-экспертного и судебного исследования, ... носителя собираемой, оцениваемой, проверяемой информации, используемой для установления обстоятельств дела, выявления и изобличения виновных»⁴⁶. Далее он отмечает, что различные виды автотранспортных средств, являющихся следообразующими и следовоспринимающими объектами, в том числе находящиеся связанными с другими объектами и следами, требуют использование специальных знаний о методах, методиках, технологиях обнаружения, фиксации, изъятия, их предварительного и судебно-экспертного исследования⁴⁷.

По нашему мнению, с криминалистической точки зрения транспортное средство следует считать самоходное (несамоходное) средство,

⁴⁶ Кульмашев Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений: дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2006. С. 16.

⁴⁷ Кульмашев Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений. Указ. соч.

конструктивно и функционально предназначенное для эксплуатации по конкретному пути сообщения (вода, воздух, дорога, в том числе железная); приводимое в движение лицом, им управляющим, посредством двигателя, либо иного устройства (механизма), либо с помощью технологии беспилотного управления; используемое для перевозки пассажиров и грузов; объединенное общностью свойств о фактах, составляющих содержание события транспортного происшествия, исследуемых на основе специальных знаний. В настоящей диссертации транспортное средство является одним из основных элементов взаимосвязанной системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства», с помощью которой можно изучить транспортный процесс в целом, а также его отдельные составляющие с экспертной точки зрения. Это важно, поскольку на транспортный процесс оказывают влияние различные факторы: человеческие, технические, природно-климатические.

К сожалению, но большинство современных работ по рассматриваемой теме связано преимущественно с дорожно-транспортными происшествиями, а также использованием специальных знаний в области автотехники при их расследовании, что, на наш взгляд, необоснованно сужает сущность главы 27 УК России, в которой фигурируют также железнодорожный, воздушный, морской, внутренний водный транспорт и метрополитен. Например, в достаточно новом учебном пособии⁴⁸ (см. главу 13 «Расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта») описываются особенности расследования только дорожно-транспортных происшествий, в том числе с использованием результатов судебной автотехнической экспертизы. Преступления, связанные, например,

⁴⁸ См., например, Криминалистическое обеспечение национальной безопасности. Учебное пособие / под ред. Е. П. Ищенко. М.: Юрлитинформ, 2019. 480 с.

с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, в последние несколько десятилетий практически не становились объектом научного исследования⁴⁹, в то время как на практике возникают трудности при их расследовании. Данные обстоятельства определяют потребность в научных исследованиях рассматриваемой темы.

Вместе с тем стоит обратить внимание на следующие проблемы, которые требуют научного разрешения:

во-первых, учеными транспортное средство некоторым образом рассматривается в отрыве от других не менее важных элементов системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства»;

во-вторых, в качестве объекта судебной экспертизы рассматривается не только транспортное средство, но и другие предметы материального мира, а также следы, оставляемые на месте происшествия, являющиеся основным источником информации о нем⁵⁰. Представляется, что трасология является

⁴⁹ Криминалистическое изучение воднотранспортных происшествий, как правило, ограничивается исследованиями, посвященными осмотру места происшествия (см., например, Мавлюдов А. К. Осмотр места происшествия по делам об авариях на водном транспорте. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1985. 106 с., Гусев А. В. Применение батиметрии в криминалистических целях // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2019. № 3. С. 51–54, Гусев А. В. Особенности использования эхолота дна гидросферы в криминалистических целях // Общество и право. 2020. № 2. С. 88–92, Загарских В. О. Проблемные вопросы расследования преступлений, связанных с движением и эксплуатацией водного транспорта // Следственная деятельность: проблемы, их решение, перспективы развития: мат-лы II Всерос. молодежной науч.-практ. конф. (Москва, 23 ноября 2018 г.). – М.: Московская академия Следственного комитета, 2019. С. 288–290), особенностям допроса (см., например, Захаров С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. – М.: Юрид. лит., 1977. 128 с.), назначению судебных экспертиз (см., например, Захаров С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. Указ. соч., Калайдова А. С. Технические средства записи и носители информации в криминалистической характеристике транспортных преступлений // Транспортное право. 2007. № 3. С. 34–41).

⁵⁰ Майлис Н. П. Судебная трасология: Учебник для студентов юридических вузов. – М.: Издательство «Экзамен», Право и закон, 2003. С. 51; Майлис Н. П. Трасология и трасологическая экспертиза: Курс лекций. – М.: РГУП, 2015. С. 50–58.

своего рода фундаментом для частной теории судебных транспортных экспертиз.

В различных учебных и научных публикациях рассматриваемому вопросу уделяется немало внимания. К примеру, во всех учебниках по криминалистике посвящен самостоятельный раздел – криминалистическое исследование следов транспортных средств или транспортная трасология.

В этой связи стоит обратить внимание на важное, с нашей точки зрения, обстоятельство. Начиная с 1938 года, когда И. Н. Якимов в коллективном пособии отметил криминалистическую важность встречающихся на практике следов транспортных средств от колесных шин⁵¹, традиция изучения только таких следов в рамках транспортной трасологии сохраняется.

При изучении литературы нами сделан вывод о том, что все авторы, раскрывая содержание транспортной трасологии, ограничиваются рассмотрением следов, происходящих лишь от автотранспортных средств. Так, по мнению одних ученых, транспортная трасология, основу которой составляют область специальных знаний из общей трасологии и сведения из ее раздела, где анализируются следы транспортных средств, изучает закономерности отображения информации о событии дорожно-транспортного происшествия и его участниках в следах, способы их обнаружения, фиксации, изъятия и исследования. Установление фактических данных по следам ДТП с целью определения его механизма в целом или отдельных элементов на основе специальных знаний в области судебной трасологии составляет предмет транспортной трасологии⁵².

⁵¹ Криминалистика. Техника и тактика расследования преступлений / Н. А. Бобров, А. И. Винберг, С. А. Голунский, В. И. Громов и др.; под ред. А. Я. Вышинского. – М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1938. С. 197.

⁵² Киселевич И. В. Транспортно-трасологическая экспертиза: учеб. пособие для вузов / И. В. Киселевич, Т. В. Демидова, М. В. Беляев. – М.: Издательство Юрайт, 2016. С. 5.

Похожую точку зрения высказывает и М. В. Беляев⁵³. В дополнение к содержанию транспортной трасологии ученый выделяет предмет и объект диагностических транспортно-трасологических исследований. К последней категории он относит «транспортные средства, пешеходов, предметы окружающей обстановки, сохранившие на себе следовую информацию о дорожно-транспортном происшествии, материалы уголовного дела, а также информационно-справочные данные, позволяющие установить обстоятельства происшествия»⁵⁴.

Даже более современные работы также не содержат информации по исследованию других видов транспортных средств и, тем более, объектов транспортной инфраструктуры⁵⁵.

В данном случае можно заключить следующее: практически все авторы, используя термин «транспортная трасология», как нам представляется, необоснованно сужают рассмотрение криминалистического исследования следов транспорта, в частности, транспортных средств, поскольку не охватываются не только другие их виды, но и не изучается содержание других следов приведенной выше системы изучения транспортного процесса. Кроме того, определение транспортной трасологии (опять же применительно к автомобильным транспортным средствам) нашло свое закрепление в Межгосударственном стандарте ГОСТ 34791–2021 «Судебно-трасологическая экспертиза. Термины и определения», где среди идентифицируемых объектов в зависимости от вида трасологической экспертизы выделяются лишь транспортные средства, которые исследуются в рамках транспортно-трасологических экспертиз (п. 8 ГОСТ). Задачами таких экспертиз являются отождествление конкретного транспортного

⁵³ Беляев М. В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2016. С. 9.

⁵⁴ Там же. С. 9–10.

⁵⁵ См, например, Хрусталева В. Н. Транспортная трасология: предварительное исследование следов транспортных средств: учебное пособие / В. Н. Хрусталева, А. В. Калякин, Л. Б. Сыромля. – М.: КНОРУС, 2023. 214 с.

средства, а также установление механизма образования следов (п. 135 ГОСТ).

В одном из учебников по трасологии и трасологической экспертизе все же выделяется классификация транспортных средств, в которой указывается четыре вида: наземный, подземный, воздушный и водный⁵⁶. Далее одним из соавторов (В. А. Ярмаком) отмечается, что транспортные средства подземного транспорта, являясь рельсовыми, следов при движении не оставляют, так же как и водного, а воздушные транспортные средства оставляют следы только при взлете и посадке. Образуются следы, по его мнению, лишь от самоходных и несамоходных наземных безрельсовых транспортных средств, которые и являются предметом исследования при различных ДТП, а также при совершении преступлений, где транспортные средства используются в качестве орудий или средств преступления, или являются предметом преступного посягательства⁵⁷. Об этом также писал И. Ф. Крылов, который отмечал, что следы при расследовании транспортных преступлений могут использоваться в широком понимании этого термина⁵⁸.

Действительно, на момент публикаций того времени не существовало современных методов и средств, позволяющих исследовать следы других видов транспортных средств, однако сегодня достижения науки позволяют это делать. Так, при движении большинства видов судов внутреннего водного и морского транспорта образуется кильватерный след в виде возмущенной полосы воды, остающейся за кормой, сохраняющийся в течение длительного времени на протяжении нескольких километров⁵⁹.

⁵⁶ Трасология и трасологическая экспертиза. Учебник / И. В. Кантор (отв. редактор), В. А. Ярмак, Н. Ю. Жигалов, П. П. Смольяков (отв. секретарь). – М: ВА ИМЦ ГУК МВД России, 2002. С. 245.

⁵⁷ Там же. 246

⁵⁸ Криминалистическое учение о следах / И. Ф. Крылов – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. С. 118.

⁵⁹ Толковый Военно-морской Словарь, 2010 [Электронный ресурс]: URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/sea/> (дата обращения: 22.03.2023).

В этой связи И. Ф. Шишкиным разработано новое направление в трасологии – исследование следов на воде – трасология в акваториях⁶⁰. Ученые в области радиолокации водной поверхности отмечают, что гидродинамические волны и турбулентный кильватерный след могут быть выявлены с помощью штатной береговой или судовой радиолокационной станции, работающей в специальном режиме⁶¹, либо методов дистанционного зондирования. Эти следы используются в целях обнаружения судна, в т. ч. замаскированного, установления координат его местонахождения и параметров движения (направление и скорость движения⁶²), определения правильного расхождения судов, что особенно важно при расследовании транспортных происшествий. В данном случае следы на водной поверхности отражают характер движения и маневрирования конкретного судна за предшествующее время. Таким образом, современный уровень развития этого направления позволяет говорить о нем, как о вполне сформировавшемся научном направлении со своей теорией, методами и средствами⁶³. О работе с географическими координатами и расстояниями при расследовании преступлений довольно подробно пишет в своей монографии А. А. Бессонов⁶⁴. В этой связи следует заключить, что достижения цифровизации и использование современных

⁶⁰ Шишкин И. Ф., Сергушев А. Г. Трасология – научное направление о следах на воде // Вестник Российской академии естественных наук. № 4. 2011. С. 41–43.

⁶¹ См., например, Шишкин И. Ф., Сергушев А. Г. Радиолокационные методы для трассологических наблюдений // Навигация и управление движением: Материалы докладов V конференции молодых ученых «Навигация и управление движением» / Научный редактор д.т.н. О. А. Степанов. Под общей редакцией академика РАН В. Г. Пешехонова. – Санкт-Петербург: ЦНИИ «Электроприбор», 2004. С. 156–161.

⁶² Корабли и корабельные следы [Электронный ресурс]: URL: <http://oceanfromspace.scanex.ru/index.php/ocean/ships> (дата обращения: 22.03.2023).

⁶³ См., например, Ушаков И. Е. Радиолокационные методы и средства получения информации о состоянии морской поверхности: дис. ... доктора технических наук. – Санкт-Петербург, 2001. 231 с.

⁶⁴ Бессонов А. А. Искусственный интеллект и математическая статистика в криминалистическом изучении преступлений: монография. – М.: Проспект. 2021. С. 88–99.

технологий не только помогают в раскрытии и расследовании преступлений, но и свидетельствуют о развитии самой науки криминалистики⁶⁵.

Обнаружение воздушного судна и определение его принадлежности к определенному классу или типу возможно осуществлять по оставленным конденсационным следам с помощью созданных специализированных информационных систем⁶⁶.

Как известно, понятие «след» в трасологии является основным. Применительно к теме нашей диссертации таким ключевым понятием является «транспортный след». В данном случае необходимо разобраться с его сущностью. Согласно п. 33 ГОСТ Р 59857-2021 «Автомобильные транспортные средства. Автотехническая и автотовароведческая экспертиза. Термины и определения» след есть «Материальное отражение, содержащее информацию о морфологии и функциональных свойствах участвовавших в дорожно-транспортном происшествии объектов и о механизме такого события».

Помимо общепринятой классификации следов по механизму следообразования, где все следы подразделялись на поверхностные и объемные, которые также могут быть статическими и динамическими, И. Ф. Крылов предложил классифицировать следы транспортных средств на четыре группы: 1) следы, помогающие объективному восстановлению отдельных обстоятельств или общего характера исследуемого события; 2) следы, позволяющие установить групповую принадлежность (групповую идентификацию) транспортного средства; 3) следы, позволяющие осуществить индивидуальную идентификацию транспортных средств; 4) следы, причинно связанные с транспортными средствами⁶⁷.

⁶⁵ Степаненко Д. А. Цифровизация как фактор и условие развития современной криминалистики // Российский следователь. 2023. № 4. С. 16.

⁶⁶ Золотухин В. К., Криницкий Ю. В., Дайуб А. А. Обнаружение и распознавание воздушных объектов с помощью многоканальных оптико-электронных систем // Военная мысль. № 4. 2011. С. 55–64.

⁶⁷ Криминалистическое учение о следах / И. Ф. Крылов. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. С. 121.

В основном к следам транспортных средств ученые относят «материально фиксированные отображения внешнего строения отдельных частей транспорта, отделившиеся части деталей транспорта и вещества, используемые при эксплуатации транспорта»⁶⁸. В то же время, как утверждает О. Н. Сафаргалиева⁶⁹, начиная с 1960-х гг., большинство советских ученых-криминалистов стало склоняться к мысли о рассмотрении в трасологии следов в широком понимании, с точки зрения любых изменений в материальной обстановке, связанных с событием преступления⁷⁰.

На основе изучения практики расследования различных преступлений, связанных с автотранспортными средствами Ф. Х. Кульмашев предложил, как нам представляется, содержательную классификацию следов транспортных средств (применительно к автотранспортному) по различным основаниям, среди которых:

– «по роли автотранспортного средства в механизме преступного поведения (деятельности): 1) следы автотранспортного средства как предмета преступления, 2) следы автотранспортного средства как орудия преступления, 3) иные;

– по отдельным видам преступлений: 1) следы угона автотранспортных средств, 2) следы уничтожения автотранспортных средств, 3) иные;

– по механизму образования: 1) следы, образующие в состоянии покоя автотранспортного средства, 2) следы, образующие при движении автотранспортного средства;

⁶⁸ Трасология и трасологическая экспертиза. Указ. соч. С. 246.

⁶⁹ Сафаргалиева О. Н. О понятии и содержании следов в криминалистике // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2010. № 2 (23). С. 161–162.

⁷⁰ О. Н. Сафаргалиева приводит работы следующих ученых: Турчин Д. А. Исследование места происшествия (технические, тактические и психологические вопросы осмотра): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Л., 1968. С. 22; Турчин Д. А. Теоретические основы криминалистического учения о материальных следах: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1989. С. 51; Ильченко Ю. И. Тактические приемы исследования места происшествия: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1966. С. 18; Криминалистическое учение о следах. Указ. соч.

– по видам воздействия на автотранспортное средство: 1) следы ремонта, 2) следы видоизменения, 3) следы управления, 4) следы уничтожения, 5) иные следы»⁷¹.

Далее ученый обоснованно делает вывод о том, что только «комплексное исследование автотранспортных средств и связанных с ними следов есть необходимое условие получения соответствующего криминалистического продукта высокой степени качества»⁷². Об этом писал еще много лет назад И. Ф. Крылов, который отмечал, что «ошибочно поступил бы следователь, все свое внимание обративший исключительно на следы-отпечатки, которые составляют лишь часть следов, какие могут быть выявлены и могут сыграть свою роль в расследовании дела... Более эффективные результаты достигаются при комплексном изучении следов, оказавшихся на месте происшествия, на преступнике и на жертве преступления. Это объясняется существующей между ними взаимосвязью, взаимозависимостью»⁷³. В этой связи мы не разделяем мнение О. Н. Сафаргалиевой, рассматривающей в качестве методологического основания при формулировании криминалистического понятия следа не механизм взаимодействия материальных объектов, а только деятельность субъекта преступления⁷⁴.

М. В. Беляев предлагает диагностические исследования следов столкновения транспортных средств на месте дорожно-транспортного происшествия относить к трасологическим и автотехническим, причем, по его мнению, в трасологии будут изучаться не только следы частей транспортного средства, но и непосредственно сами части узлов

⁷¹ Кульмашев Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений. Указ. соч. С. 23–24.

⁷² Там же. С. 24.

⁷³ Криминалистическое учение о следах. Указ. соч. С. 120.

⁷⁴ Сафаргалиева О. Н. О понятии и содержании следов в криминалистике. Указ. соч. С. 163.

и механизмов, отделившихся при ДТП⁷⁵. В данном случае следует частично согласиться с приведенным мнением. С одной стороны, в рамках трасологии действительно исследуются следы транспортных средств, и эксперт-трасолог является вполне компетентным специалистом при решении вопроса, связанного с установлением механизма ДТП. С другой стороны, следователем при установлении обстоятельств ДТП, как правило, именно перед экспертом-автотехником ставятся вопросы, связанные с техническим состоянием транспортных средств, определением траектории и характеристик их движения и др. Наряду с этим ставится вопрос и о механизме слеодообразования, поэтому специально назначать трасологическую экспертизу в данном случае не стоит.

Резюмируя все вышеизложенное можно сделать вывод о том, что транспортные следы (в широком понимании) следует рассматривать исключительно в контексте предложенной нами взаимосвязанной между собой системы познания транспортного процесса и обстоятельств транспортного происшествия: «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства». В обоснование нашего тезиса приведем следующий аргумент. Изучение транспортного процесса и его составляющих осуществляется на основе специальных знаний в области технических и естественных наук, позволяющих, с одной стороны, изучить закономерности функционирования и взаимосвязь элементов системы транспортного процесса, а с другой стороны – закономерности отображения возникающей информации в виде следов, составляющих основу механизма транспортного происшествия. Однако след в данном случае является послеобразующим и вспомогательным компонентом, поскольку

⁷⁵ Беляев М. В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. С. 55–56.

информация обо всех элементах, составляющих механизм транспортного происшествия, содержится преимущественно в технических средствах управления транспортом, документах и т. д. Эксперт в области транспорта воспринимает следы как источник информации применительно не к трасологии, а к физико-математическим формулам и расчетам для всех объектов, участвующих в транспортном процессе. В то же время виды следов и сам механизм их образования имеют основополагающее значение при производстве комплексных судебных экспертиз.

Не зная информации об одном элементе системы, эксперт-транспортник не сможет познать другой объект. Например, без данных о метеорологических условиях (элемент «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства») и информации о переговорах пилота с диспетчером управления воздушным движением (элемент «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта») не будет решен вопрос о влиянии на процесс полета воздушного судна (элемент «транспортное средство») и наличия технической возможности у пилота предотвратить его падение («лицо, управляющее транспортным средством»). Каждый из всех вышеназванных элементов обладает определенными свойствами (техническими и эксплуатационными: скорость, масса, грузоподъемность, вместимость транспортного средства и др.; технологическими, связанными с процессом изготовления и строением объектов транспорта; психофизиологическими, связанные, с реакцией водителя на возникшую ситуацию в процессе движения и др.). А. И. Усов в одной из своих публикаций (применительно к компьютерно-техническим и комплексным психолого-лингвистическим экспертизам) справедливо пишет о том, что «сложные объекты судебной экспертизы необходимо рассматривать как систему. Все элементы данной системы взаимосвязаны, упорядочены, организованы и в совокупности обладают свойствами, не присущими ни одной из составляющей его частей. Использование системного подхода в производстве судебных экспертиз

позволит избежать ошибок, ведущих к недостоверным выводам»⁷⁶. Данный тезис полностью применим к рассматриваемым нами судебным транспортным экспертизам.

Более того, мы предлагаем изменить существующее представление о транспортной трасологии и трасологической экспертизе следов транспортных средств. Обоснование нашего предложения видится следующим. Во-первых, изучение следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика) согласно приказам МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» и Минюста России от 27 декабря 2012 года № 237 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» входит в судебную автотехническую экспертизу. Во-вторых, в современных условиях развития науки и техники ограничиваться принадлежностью только к одному виду транспорта в рамках производства судебной трасологической экспертизы будет неверным. Руководствуясь существующей экспертной практикой, считаем обоснованным, что в рамках судебной трасологической экспертизы должны исследоваться преимущественно следы-отображения всех типов транспортных средств, в связи с чем необходимо: 1) внести соответствующие изменения в упомянутые выше приказы, 2) осуществлять подготовку экспертов-трасологов на основании сформулированного предложения.

⁷⁶ Усов А. И. Некоторые аспекты использования системного подхода к исследованию объектов судебной экспертизы / А. И. Усов, Е. С. Карпухина, В. О. Кузнецов // Теория и практика судебной экспертизы. 2022. Т. 17. № 2. С. 6–17.

Наряду с этим, на основе изучения специальной литературы по технической эксплуатации и ремонту транспортных средств, соответствующих нормативных документов и анализа заключений эксперта по всем родам судебных транспортных экспертиз, стоит предложить классификацию следов для транспортных средств и путей сообщения, образующихся в результате транспортного происшествия:

1. В зависимости от происхождения:

а) следы, возникшие в результате ошибок проектирования, нарушения технического задания и (или) неверного применения нормативной документации;

б) следы, возникшие в процессе изготовления;

в) следы, возникшие в процессе эксплуатации и ремонта.

2. В зависимости от механизма образования, которые могут быть образованы в виде конкретных повреждений.

3. В зависимости от непосредственной принадлежности к транспортному происшествию:

а) следы соприкосновения транспортного средства с каким-либо препятствием или другим транспортным средством⁷⁷;

б) следы пожара (взрыва);

в) следы обстановки места транспортного происшествия;

г) следы воздействия внешней среды.

Таким образом, следует подвести следующие итоги:

1) расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта связано с необходимостью точного установления в ходе предварительного следствия нарушения требований нормативных актов конкретным лицом, а также причинной связи между нарушениями и наступившими последствиями. Без результатов судебной транспортной экспертизы сделать это довольно сложно;

⁷⁷ Особенности расследования преступлений, совершаемых на транспорте: курс лекций / сост. А. В. Бульжкин. – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2010. С. 121.

2) транспортные следы (в широком понимании) следует рассматривать исключительно в контексте предложенной нами взаимосвязанной между собой системы познания транспортного процесса и обстоятельств транспортного происшествия: «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства». В данном случае эксперт в области транспорта воспринимает следы как источник информации применительно не к трасологии, а к физико-математическим формулам и расчетам.

Все вышеизложенное позволяет нам прийти к обоснованному выводу о необходимости выделения самостоятельного раздела в криминалистической технике, посвященного изучению транспортных средств, следов и других объектов.

По утверждению Ф. Х. Кульмашева⁷⁸, первым, кто высказал и обосновал мнение о целесообразности и необходимости разработки самостоятельного криминалистического учения о транспортном средстве, стал профессор В. А. Образцов, который предложил провести комплексное исследование всех видов преступлений, где задействованы транспортные средства, разработать общее учение, а также частные по отношению к нему учения о каждом виде транспорта⁷⁹.

В. Д. Корма в своей докторской диссертации, посвященной криминалистическому учению о техногенных источниках повышенной опасности, отметил важность изучения транспортных средств и указал на то,

⁷⁸ Кульмашев Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений. Указ. соч. С. 8.

⁷⁹ Образцов В. А. О перспективах развития системы частных криминалистических теорий в свете идей Р. С. Белкина // 50 лет криминалистике. К 80-летию со дня рождения Р. С. Белкина материалы междунар. науч. конф. , Воронеж, 24–25 июня. – Воронеж, 2002. С 186–193.

что учение о транспортном средстве является результатом обобщения понятий отдельных видов преступлений, связанных с транспортными средствами, которые выступают в качестве объекта исследования в разных науках⁸⁰. Наряду с общим учением, по его мнению, должны быть разработаны частные криминалистические учения об автомобильном, железнодорожном, водном и воздушном транспортных средствах⁸¹.

В этой связи Ф. Х. Кульмашев поддержал данную идею и избрал для себя самостоятельное, но взаимосвязанное с упомянутым выше учением – криминалистическое учение об автотранспортном средстве⁸². В своей работе ученым подробно раскрыты основные направления научного исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений в криминалистической теории и методике расследования.

Мы далеки от термина «транспортная криминалистика», равно как и «компьютерная криминалистика», «медицинская криминалистика», «техническая криминалистика», «ядерная криминалистика» и др., поскольку наука криминалистика едина. Но вместе с этим, по нашему мнению, в ней может быть выделен самостоятельный раздел (учение), посвященный изучению транспорта как комплексному понятию. И в данном криминалистическом учении использование специальных знаний в области транспорта должно занять достойное место. Содержание криминалистического учения о транспорте может включать:

- научные основы криминалистического учения о транспорте (в широком смысле, а не только применительно к транспортному средству);
- механизм транспортного происшествия (преступления);

⁸⁰ Корма В. Д. Основы криминалистического учения о техногенных источниках повышенной опасности: дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2006. С. 13.

⁸¹ Там же. С. 13–14.

⁸² Кульмашев Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений. Указ. соч. С. 9.

- систему транспортных следов и их признаков, используемых в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления);
- закономерности отображения информации о событии транспортного происшествия (преступления) и его участниках;
- использование специальных знаний в области транспорта для обнаружения, фиксации, изъятия транспортных следов, а также возможности экспертного исследования в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления).

§ 3. Судебные транспортные экспертизы: сущность, классификация и основы формирования частной теории

В соответствии с новой номенклатурой научных специальностей диссертационным советам, созданным по защите диссертаций на соискание ученых степеней по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки, предоставлено право рассматривать диссертации по большому спектру вопросов. Наряду с проблемами уголовного права, криминологии, уголовно-процессуального права, уголовно-исполнительного права, оперативно-разыскной деятельности, криминалистики к их числу относится самостоятельный блок, связанный с наукой судебной экспертологией. Неслучайно, что Председателем Следственного комитета Российской Федерации А. И. Бастрыкиным обращено особое внимание на положительное решение Министерства науки и высшего образования Российской Федерации о включении в паспорт вышеуказанной научной специальности вопросов по судебной экспертологии. Он отметил, что теоретические, методические и организационные вопросы судебно-экспертной деятельности ввиду их актуальности в настоящее время должны отдельно рассматриваться

в новых диссертациях⁸³. В данном случае, как вполне обоснованно пишут Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина и А. М. Зинин, речь идет не о разделении криминалистической науки и судебной экспертологии, а о выделении из нее новой науки, как ранее выделилась из криминалистики теория оперативно-разыскной деятельности в полном соответствии с процессами дифференциации научного знания⁸⁴.

Одна из насущных задач судебной экспертологии, как отмечает Е. Р. Россинская, является разработка частных теорий отдельных родов и видов судебных экспертиз⁸⁵.

В настоящее время научным сообществом рассматриваемый нами класс судебных экспертиз именуется «инженерно-транспортными». Его наименование в таком виде нам представляется весьма спорным. Так, в криминалистической энциклопедии под редакцией Р. С. Белкина инженерно-транспортные экспертизы представляют собой самостоятельный класс судебных экспертиз, «использующих данные и методы технических наук в исследовании дорожных условий, транспортных средств и процессов, в т. ч. действий отдельных участников дорожного движения в целях установления их свойств, причинной связи между событиями, соответствия нормам»⁸⁶. Схожее определение содержится также в военно-юридическом энциклопедическом словаре, в котором указано, что в рамках производства инженерно-судебных транспортных экспертиз помимо вышеуказанных

⁸³ Председатель Следственного комитета Российской Федерации А.И. Бастрыкин провел организационное заседание нового диссертационного совета [Электронный ресурс]: URL: http://academy-skrf.ru/about_the_university/news/detail.php?ID=1957 (дата обращения: 10.01.2023).

⁸⁴ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология): учебник / Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина, А. М. Зинин; под ред. Е. Р. Россинской. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Норма», 2017. С. 54.

⁸⁵ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход): монография / под ред. Е. Р. Россинской, Е. И. Галяшиной. – М.: Проспект, 2017. С. 91.

⁸⁶ Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. М.: Мегатрон XXI, 2000. С. 99.

обстоятельств исследуются еще и причинные связи между событиями⁸⁷. Некоторые авторы в своих публикациях также употребляют термин «инженерно-транспортные экспертизы»⁸⁸.

Подобный подход к данному понятию встречается и в других источниках по криминалистике и судебной экспертизе под редакциями различных авторов. Например, в одной из своих работ Е. Р. Россинская пишет о том, что «практическая реализация интеграционной концепции⁸⁹ подготовки судебных экспертов в области судебных инженерно-технических экспертиз (пожарно-технической, автотехнической и взрывотехнической) реализована в Московском государственном техническом университете (МГТУ) им. Н. Э. Баумана»⁹⁰. Исходя из этого, можно предположить, что вышеуказанные судебные экспертизы относятся к одному направлению – инженерно-техническим экспертизам. Думается, что это не совсем так, поскольку они имеют разные объекты, задачи и методы исследования.

Весьма спорной нам представляется точка зрения Н. В. Бурвикова, предлагающего именовать класс «Судебная экспертиза инженерно-технических объектов», куда, по его мнению, должны входить экспертиза транспортных средств и их следов, а также экспертиза путей сообщения, которая почему-то ограничивается только двумя видами: экспертиза автомобильных и железнодорожных путей. В этом же классе находятся

⁸⁷ Военно-юридический энциклопедический словарь. Серия «Право в Вооруженных Силах – консультант» / под ред. А. В. Кудашкина, К. В. Фатеева, С. С. Харитоновна. М.: «За права военнослужащих», 2007. Вып. 82. С. 174.

⁸⁸ Исаев А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте // Вестник Московского университета МВД России. 2019. С. 54–56.

⁸⁹ Предусматривает унифицированный подход к изучаемым общепрофессиональным дисциплинам, дифференцированное определение дисциплин специализации в зависимости от родов судебных экспертиз.

⁹⁰ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. – 4-е изд., доп. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2020. С. 111.

экспертизы оружия, орудий и инструментов, мебели, компьютерных средств и др.⁹¹

В учебнике по судебной экспертизе И. Н. Сорокотягина и Д. А. Сорокотягиной класс судебных инженерно-транспортных (транспортных) экспертиз вообще не выделен. Обозначенная ими «автотехническая экспертиза дорожно-транспортного происшествия» представлена в классе инженерно-технических экспертиз⁹². Судебные экспертизы по исследованию других видов транспортных средств в приведенном учебнике отсутствуют.

Не выдерживает критики классификация судебных экспертиз, предложенная П. С. Кузнецовым в учебном пособии, предназначенном для студентов, аспирантов, преподавателей высших учебных заведений, практических работников, назначающих судебные экспертизы, и специалистов, которые их проводят. Автор выделяет самостоятельный класс судебных инженерно-технических экспертиз, куда, по его мнению, входят пожарно-технические, автотехнические, технологические и компьютерно-технические экспертизы⁹³. Похожая точка зрения содержится в учебнике «Экспертиза в судопроизводстве» под редакцией Е. Р. Россинской. К одной группе судебных экспертиз, по мнению авторов учебника, относятся инженерно-технические, инженерно-технологические и инженерно-транспортные экспертизы⁹⁴.

Обращаясь к этимологии слов «инженер» и «инженерный», необходимо отметить, что в переводе с латинского на русский язык *ingenium* означает «природные свойства, ум, остроумная выдумка,

⁹¹ Бурвиков Н. В. Системные построения в судебной экспертизе: дис. ... канд. юрид. наук. Тула, 2014. С. 125–126.

⁹² Сорокотягин И. Н. Судебная экспертиза: учебник и практикум для вузов / И. Н. Сорокотягин, Д. А. Сорокотягина. – М.: Издательство Юрайт, 2020. С. 229–240.

⁹³ Кузнецов П. С. Судебная экспертиза: Учебное пособие. – Екатеринбург: Изд-во УрГЮА, 2007. С. 10.

⁹⁴ Экспертиза в судопроизводстве: учебник для бакалавров / под ред. Е. Р. Россинской. – М.: Проспект, 2016. С. 145.

изобретательность»⁹⁵. С. И. Ожегов также дает схожее определение, указывая, что слово «инженерный» означает связь с технической деятельностью⁹⁶.

Сама инженерная деятельность имеет техническую направленность, которая нацелена на «превращение природного в социально значимое с целью удовлетворения определенных потребностей людей, в силу чего сама техника выступает как преодоление природы посредством человеческого сознания. Инженерная деятельность аккумулирует производственный опыт и использует научные знания, отличается высокой степенью интеллектуального творчества, протекает преимущественно в социальной среде и зависима от внешних, социокультурных факторов»⁹⁷.

Специфика класса рассматриваемых судебных экспертиз состоит в том, что сама природа изучения его объекта познавательной деятельности представляется особой, в некотором смысле сложной, поскольку транспорт является многокомпонентным и комплексным понятием, о чем говорилось ранее. В основе процесса познания транспорта как объекта исследования, в первую очередь, лежит изучение законов технических и естественных наук, позволяющих понять закономерности функционирования и взаимосвязи элементов вышеназванной системы, а во вторую очередь, закономерности отображения возникающей информации, следов и признаков, составляющих основу механизма транспортного происшествия⁹⁸.

Таким образом, вместо термина «инженерно-транспортные экспертизы» предлагаем использовать новое наименование класса судебных

⁹⁵ Этимологический словарь современного русского языка / Сост. А. К. Шапошников: в 2 т. Т. 1. – М.: Флинта: Наука, 2010. С. 354.

⁹⁶ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 72500 слов и 7500 фразеол. выражений / Российская АН. Ин-т рус. Яз.; Российский фонд культуры. – М.: Азъ. Ltd, 1992. С. 252.

⁹⁷ Негодаев И. А. Инженерная деятельность и как вид технической деятельности [Электронный ресурс]: URL: http://society.polbu.ru/negodaev_engineeringphilo/ch10_all.html (дата обращения: 22.03.2023).

⁹⁸ Сафонов Г. И. Закономерности отражения механизма ДТП в следах преступления // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. № 4. 2015. С. 43.

экспертиз по исследованию причин, механизма и обстоятельств транспортного происшествия, технического состояния транспортных средств и техники безопасности при их эксплуатации, объектов транспортной инфраструктуры, а также обстоятельств, которые способствовали возникновению транспортного происшествия, на основе использования специальных знаний в области транспортного машиностроения и эксплуатации транспортных средств, а также различных областей техники – «судебные транспортные экспертизы»⁹⁹. Следует полагать, что данный термин является более точным по сравнению с предыдущим, поскольку в рамках рассматриваемого класса судебных экспертиз с технической точки зрения на основе использования специальных знаний исследуются транспортные средства, объекты транспортной инфраструктуры и обстоятельства происшествия, в которых они задействованы. Науки, специальные знания которых используют эксперты, могут быть классифицированы на изучающие непосредственно технические средства с точки зрения их устройства, функционирования и способа изготовления (например, технология машиностроения, механика, электротехника и др.), а также в зависимости от сферы применения технических объектов: энергетика, транспорт, строительство и т. д.¹⁰⁰ В процессе проведения исследования экспертами изучаются взаимосвязанные элементы системы транспортного процесса «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

⁹⁹ В одной из работ по теме исследования мы придерживались определения «транспортно-технические экспертизы» (см., например, Ильин Н. Н. О понятии инженерно-транспортных экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2018. Т. 13, № 4. С. 19–23).

¹⁰⁰ Ивлев В. В., Сырцова А. О. Техника и технические науки, принципы классификации // Промразвитие: научный журнал [Электронный ресурс]: URL: <http://promdevelop.ru/science/tehnika-tehnicheskie-nauki-printsipy-klassifikatsii/> (дата обращения: 22.03.2023).

Несмотря на научные споры по поводу классового деления судебных экспертиз как наиболее меняющейся категории, судебные транспортные экспертизы вполне обоснованно претендуют на самостоятельный класс судебных экспертиз, объединяющий все виды транспорта. По нашему мнению, это можно объяснить следующими аргументами:

1) наличием общности характера специальных знаний, служащих источником формирования теоретических, методических и организационных основ судебных экспертиз, рассматриваемых в совокупности с предметом, объектами и решаемыми задачами;

2) природой изучения объекта, поскольку «транспорт» является многокомпонентным и комплексным понятием. Сформулированная нами система позволяет изучить транспортный процесс как в целом, так и отдельные его составляющие;

3) сложностью события транспортного происшествия, для установления обстоятельств которого существует единый (с учетом отраслевой (видовой) специфики транспорта) алгоритм собирания и фиксации исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы.

Ранее по результатам состоявшейся конференции, проходившей в Московском государственном юридическом университете имени О. Е. Кутафина (МГЮА), мы писали о том, что возникла необходимость в пересмотре класса судебных транспортных экспертиз (правда нами тогда он назывался класс «транспортно-технических судебных экспертиз»¹⁰¹). Это было связано с неразработанностью многих вопросов теоретического и организационно-методического характера¹⁰².

¹⁰¹ В настоящее время нами уточнено понятие рассматриваемого класса судебных экспертиз, в связи с чем мы придерживаемся понятия «судебные транспортные экспертизы».

¹⁰² Ильин Н. Н. К вопросу о создании частной теории инженерно-транспортных судебных экспертиз // Материалы VII Международной научно-практической конференции «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях» (г. Москва, 17–18 января 2019 года). – М.: Проспект, 2019. С. 178– 81.

Несмотря на то, что класс судебных экспертиз является наиболее динамичной и изменчивой структурной единицей в классификации, сегодня мы можем констатировать устоявшийся факт, что судебные транспортные экспертизы вполне обоснованно претендуют на самостоятельный класс судебных экспертиз, поскольку у него существует единый характер специальных знаний (безусловно, с учетом отраслевой специфики транспорта), служащий источником формирования теоретических и методических основ по их производству.

Вместе с тем следует заметить, что в научных и учебных трудах по судебной экспертологии до проведения нами диссертационного исследования не были разработаны теоретические положения, касающиеся предметов судебных транспортных экспертиз в целом, их объектов и задач, методологии и процесса экспертного исследования. Исключение составляет лишь осуществляемая с 60-х гг. прошлого столетия судебная автотехническая экспертиза¹⁰³, которая в настоящее время является достаточно разработанной, о чем свидетельствует большое количество научных работ различного характера¹⁰⁴, а также ее производство в государственных экспертных учреждениях МВД и Минюст России в соответствии с утвержденными методиками. Безусловно, как справедливо пишет Е. А. Попов, судебная автотехническая экспертиза «оказывает содействие следствию и суду в установлении обстоятельств дорожно-транспортного преступления и причин, способствующих наступлению весьма негативных последствий»¹⁰⁵. Более того, была предпринята попытка создать частную теорию судебной автотехнической экспертизы

¹⁰³ Григорян В. Г. Новые объекты исследования судебных автотехнических экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. Том № 14. № 2. 2019. С.85.

¹⁰⁴ 49 рецензируемых статей по автотехнической экспертизе [Электронный ресурс]: URL: <http://forensicscience.ru/2017/11/25/49-recenziruemyx-statej-po-avtotexnicheskoj-ekspertize/> (дата обращения: 09.03.2023).

¹⁰⁵ Попов Е. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2018. С. 5.

М. И. Замиховским¹⁰⁶. Однако автотехническая¹⁰⁷ экспертиза является лишь одним из родов класса судебных транспортных экспертиз, которая фактически самостоятельно выделилась из него.

Конечно, о судебной транспортной экспертизе можно говорить как о новом классе судебных экспертиз, для чего, как пишет Е. Р. Россинская, «необходимо руководствоваться общей теорией судебной экспертологии при формировании новых классов, родов и видов судебных экспертиз, учитывая закономерности их возникновения, а также закономерности экспертных методов и методик в процессе интеграции и дифференциации научного знания»¹⁰⁸. Далее Е. Р. Россинская отмечает, что «появление новых объектов, видоизменение существующих могут привести к укрупнению рода экспертизы и выделению его в отдельный класс, а сформированным род внутри класса считается тогда, когда согласно методологической функции теории судебной экспертологии четко сформулирован ее предмет, определены круг исследуемых объектов и основные задачи, решаемые экспертом, а также разработаны методические подходы или сами методики экспертного исследования»¹⁰⁹. А. А. Протасевич указывает на то, что использование новых методов и исследование новых объектов являются перспективным направлением использования специальных знаний¹¹⁰.

Наряду с необходимостью разработки теоретических положений судебных транспортных экспертиз следует изучить характер специальных знаний (как предлагает Е. Р. Россинская¹¹¹), определяющих компетенцию

¹⁰⁶ Замиховский М. И. Частная теория судебно-автотехнической экспертизы // *Lex Russica*. – М.: Издательство МГЮА. № 1. 2009. С. 257–267.

¹⁰⁷ Исходя из авторской концепции о формировании класса транспортных судебных экспертиз, «автотехническая экспертиза», по мнению диссертанта, переименовывается в «автотранспортную».

¹⁰⁸ Россинская Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз // *Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*. № 3. 2014. С. 114–121.

¹⁰⁹ Там же. С. 117–119.

¹¹⁰ Протасевич А. А. Использование специальных знаний: история, состояние и перспективы развития // *Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения*. 2022. № 1 (35). С. 111.

¹¹¹ Россинская Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз. Указ. соч. С. 120–121.

и компетентность эксперта, который будет проводить исследование. Представляется, что одним из обязательных условий дальнейшего формирования и развития класса судебных транспортных экспертиз является разработка методического¹¹² и организационного обеспечения для всего класса, а затем – для отдельных их родов и видов.

Говоря о разработке и совершенствовании относительно новых направлений рассматриваемого класса судебных экспертиз, необходимо отметить, что в государственных судебно-экспертных учреждениях исследования объектов водного, воздушного и железнодорожного транспорта не проводятся. Следовательно в каждом конкретном случае, как писал Р. С. Белкин, приходится обращаться за помощью к частным экспертам соответствующей специальности и формулировать вопросы с учетом возникшей ситуации, ориентируясь на единую направленность задач судебной экспертизы¹¹³. В. А. Назаров также отмечает тот факт, что «сведения об этих экспертизах, к сожалению, все чаще стали появляться в прессе и телевидении. В системе Минюста и МВД такие экспертизы не проводятся и, как правило, в качестве экспертов выступают специалисты ведомств конкретной отрасли»¹¹⁴.

Представляется, что данное обстоятельство может привести к ошибочному представлению о сущности рассматриваемого класса судебных экспертиз, а также компетенции эксперта при проведении им исследований. В настоящей диссертации более подробно будут рассматриваться судебные экспертизы по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта.

¹¹² Неретина Н. С. Проблемы производства новых родов и видов судебных экспертиз: методические и методологические аспекты // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2018. № 7. С. 76–83.

¹¹³ Криминалистика: учебник для вузов / Под ред. Р.С. Белкина. Указ. соч. С. 421–423.

¹¹⁴ Назаров В. А. Назначение и проведение экспертизы в уголовном процессе: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1998. С. 42.

Основой формирования результатов нашего научного исследования, связанного, в том числе, с созданием частной теории судебных транспортных экспертиз, явилась общая теория судебной экспертизы, которая, по мнению А. И. Усова, представляет собой совокупность «мировоззренческих и праксиологических принципов, научно-обоснованных концепций, категориальных понятий, методов, связей, отношений, призванных отразить то общее, что свойственно всем судебным экспертизам при всех их частных второстепенных различиях»¹¹⁵. Как справедливо указывает Н. С. Неретина, «формирующиеся теоретические концепции частных теорий судебных экспертиз находят свой источник в практической экспертной деятельности, а практическая экспертная деятельность, в свою очередь, создает область для использования, применения теоретических знаний и концепций возникновения и развития родов и видов экспертиз»¹¹⁶.

Представляется, что закономерности, выявленные в ходе настоящего диссертационного исследования, определяют развитие судебных транспортных экспертиз, способствуют возникновению новых родов (видов) и совершенствованию уже существующих, отражают свойства и признаки исследуемых объектов (транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры) на основе использования методов технических наук, позволяют выделить комплексный характер судебных транспортных экспертиз. Рассмотрение данных вопросов возможно в рамках самостоятельной частной теории, в основе которой лежит совокупность теоретических положений о закономерностях формирования и развития судебных транспортных экспертиз, закономерностях исследования их объектов на основе специальных знаний в области транспорта.

Процесс формирования частной теории класса судебных транспортных экспертиз проходит те же этапы, что и развитие общей теории судебной

¹¹⁵ Усов А. И. Концептуальные основы судебной компьютерно-технической экспертизы: дис. ... докт. юрид. наук. М., 2002. С. 84–85.

¹¹⁶ Неретина Н. С. Методологические, правовые и организационные аспекты формирования и развития новых родов и видов судебных экспертиз: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. С. 64.

экспертологии: накопление эмпирического материала, отбор и заимствование из базовой науки методов и методик, которые могут быть использованы при производстве судебной экспертизы; систематизация экспертных задач; уточнение базовых понятий (предмет, объект, задачи, методология)¹¹⁷. Поскольку класс судебных транспортных экспертиз является относительно новым, то система частной теории может отличаться от других, наиболее разработанных классов (например, судебных экономических экспертиз¹¹⁸) и включать в себя не все элементы, присущие частным теориям судебной экспертизы. К настоящему времени нами включены и разработаны следующие элементы частной теории судебных транспортных экспертиз:

– общие положения (понятие и классификация судебных транспортных экспертиз, их предметы, объекты и задачи с точки зрения науки и практической деятельности);

– судебно-экспертные технологии (методология судебных транспортных экспертиз, процесс экспертного исследования и его стадии при производстве судебных транспортных экспертиз);

– правовое обеспечение (компетенция эксперта-транспортника, назначение судебных транспортных экспертиз, оценка заключения эксперта-транспортника и его использование при расследовании преступлений);

– организационное обеспечение (подготовка материалов при назначении судебных транспортных экспертиз, учреждения по их производству, подготовка судебных экспертов).

Таким образом, частную теорию судебных транспортных экспертиз¹¹⁹ можно представить как *учение о закономерностях формирования и развития судебных транспортных экспертиз, закономерностях исследования объектов рассматриваемого класса, осуществляемых на основе специальных*

¹¹⁷ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 78–79.

¹¹⁸ Савицкий А. А. Экономические экспертизы в судопроизводстве России: теория и практика: дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2021. 543 с.

¹¹⁹ Ильин Н. Н. Концепция частной теории судебных транспортных экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 1. С. 22–29.

знаний в области конкретного вида транспортного машиностроения и связанных с каждым из них техническими науками, охватывающих совокупность взаимосвязанных элементов системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

Для воздушного, водного и железнодорожного транспорта элемент «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» (например, диспетчеры; лица, ответственные за ремонт и (или) выпуск в эксплуатацию транспортное средство) приведенной структуры является одним из основополагающих, поскольку напрямую связан с элементами «транспортное средство» и «лицо, управляющее транспортным средством». Факультативными элементами могут быть «пешеходы» и «пассажиры».

Предмет частной теории судебных транспортных экспертиз составляют объективные закономерности формирования и развития отдельных их родов и видов; создания теоретических и организационных основ их производства, разработки методического обеспечения экспертного исследования, а также программы подготовки экспертов в соответствующей области. В одной из наших работ также приводились определения предмета для каждого рода судебных транспортных экспертиз¹²⁰.

Объект частной теории судебных транспортных экспертиз представляет собой совокупность явлений и процессов транспортного происшествия, в которых задействованы транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры, характеризующиеся общими свойствами, а также деятельность по производству судебных транспортных экспертиз.

Задачи частной теории судебных транспортных экспертиз как области научного знания в свою очередь можно разделить на общие и частные. Как

¹²⁰ Ильин Н. Н. Предмет транспортно-технических судебных экспертиз // Судебная экспертиза. Выпуск 1 (61): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2020. С. 76.

считает С. Ф. Бычкова, общая задача судебной экспертизы заключается в «определении создания научной базы с целью функционирования и развития области использования специальных знаний в судопроизводстве»¹²¹. Данную точку зрения дополняет и Т. В. Аверьянова, которая предлагает уточнить, что специальные знания в данном случае относятся именно к судебной экспертизе¹²².

Таким образом, общей задачей частной теории судебных транспортных экспертиз является разработка научных основ, связанных с понятием и классификацией судебных транспортных экспертиз, их предметов, объектов, задач и общих подходов по исследованию транспортных средств и транспортной инфраструктуры, а также обстоятельств происшествий, в которых они задействованы.

К частным (специальным) задачам теории судебных транспортных экспертиз следует отнести:

- изучение закономерностей формирования, развития каждого рода судебных транспортных экспертиз, расширения их возможностей; унификация понятийного аппарата (употребление единых терминов, специальных аббревиатур и сокращений и т. д.);
- формирование новых видов (подвидов) судебных транспортных экспертиз при появлении новых объектов либо усовершенствованием экспертных методов и методик (для автотранспортной экспертизы);
- развитие комплексного подхода применения специальных знаний при производстве судебных транспортных экспертиз;
- разработку технологического, методического и программного обеспечения для судебных транспортных экспертиз;
- мониторинг практики производства судебных транспортных экспертиз и разработка методов и методик оценки заключения эксперта,

¹²¹ Бычкова С. Ф. Становление и тенденции развития науки о судебной экспертизе. – Алма-Ата, 1994. С. 44.

¹²² Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 163.

способствующих их полноценному использованию в процессе доказывания по уголовному делу;

– разработку программ подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз.

Помимо предложенного наименования класса судебных экспертиз и сформулированных элементов частной теории, одной из задач нашего исследования явилась научная разработка классификации судебных транспортных экспертиз¹²³. Думается, что этот вопрос является проблемным не только в теории, но и на практике, поскольку из-за неполного и неточного представления о рассматриваемом классе судебных экспертиз следователями и судом может быть ограничен круг вопросов при назначении исследования, а экспертами могут быть представлены выводы с неправильными формулировками (более подробно см. 5 главу диссертации).

Классификация судебных экспертиз, как верно отмечает О. Г. Дьяконова, «имеет большое теоретическое и практическое значение, влияет на совершенствование научных знаний, накопление уже существующих и получение новых, а также повышает уровень правового регулирования в данной сфере общественных правоотношений, исключая ошибки и неточности в назначении судебных экспертиз»¹²⁴. Представляется, что классификация судебных транспортных экспертиз должна расширяться в соответствии с потребностями следственной и судебной практики по мере изучения исследуемых объектов и создания новых экспертных методик с использованием современных возможностей науки и техники.

В зависимости от различных видов транспортных происшествий названные Р. С. Белкиным судебные инженерно-транспортные экспертизы подразделяются на автотранспортные, воднотранспортные, воздушно-

¹²³ Ильин Н. Н. Проблемы классификации судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2020. № 3. С. 6–8.

¹²⁴ Дьяконова О. Г. Теоретические основы судебной экспертологии: монография. – М.: Проспект, 2017. С. 328.

транспортные и железнодорожно-транспортные экспертизы. Аналогичные классификации приводятся и другими учеными¹²⁵.

В настоящее время утвердилась предложенная А. Р. Шляховым система уровней классификации судебных экспертиз, включающая в себя классы, роды, виды и разновидности (подвиды)¹²⁶. Однако Е. Р. Россинская обращает внимание на то обстоятельство, что существующая классификация и по сей день является предметом частых дискуссий в научном сообществе¹²⁷. В этой связи О. Ю. Антонов приводит обоснованное мнение Е. Р. Россинской о том, что необходима именно унифицированная научная классификация судебных экспертиз по родам и видам¹²⁸.

Классификация судебных экспертиз построена по родовому признаку А. Р. Шляховым, исходя из предмета, объекта и методов экспертного исследования¹²⁹. В том случае, когда имеется совокупность знаний, являющихся теоретической и методологической основой судебных экспертиз, то, по мнению ученого, можно говорить о формировании класса¹³⁰. Приведенную составляющую для классификации использовали также Т. С. Волчецкая¹³¹, Ю. Г. Корухов¹³², Н. П. Майлис и А. М. Зинин¹³³,

¹²⁵ Артюшенко Д. В. Проблемы родовой классификации судебных экспертиз // Актуальные проблемы российского права. – М.: МГЮА им. О. Е. Кутафина, 2011. № 3. С. 234.

¹²⁶ Шляхов А. Р. Труды по судебной экспертизе. – М.: Наука, 2006. С. 205–206; Шляхов А. Р. Классификация судебных экспертиз и типизация их задач. – М., 1977.

¹²⁷ Россинская Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). № 3. 2014. С. 114.

¹²⁸ Антонов О. Ю. Влияние идей профессора Е. Р. Россинской на развитие классификации судебных экспертиз // В сборнике: Развитие криминалистики и судебной экспертизы в трудах профессора Е. Р. Россинской. Материалы Международной научно-практической конференции, к юбилею ученого, эксперта, педагога. 2019. С. 31.

¹²⁹ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. – М.: Норма, 2009. С. 311.

¹³⁰ Шляхов А. Р. Труды по судебной экспертизе. Указ. соч. С. 205.

¹³¹ Основы судебной экспертологии: учеб. пособие / Т. С. Волчецкая. – Калининград: Изд-во Калинингр. гос. ун-та, 2004. С. 34.

¹³² Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования. Учебник / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, А. И. Бородулин, В. Н. Григорьев и др.; Под ред.: Т. В. Аверьяновой, Р. С. Белкина. – М.: Новый Юрист, 1997. С. 160.

¹³³ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 55–58.

выделяя при этом среди классов судебных экспертиз и инженерно-транспортные экспертизы. Впоследствии Р. С. Белкин предлагал к трем вышеназванным элементам добавить еще один – характер специальных знаний¹³⁴.

По мнению Е. Р. Россинской, основаниями классификации судебных экспертиз на роды и виды «является характер исследуемых 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»¹³⁵. Похожую точку зрения высказывает и Д. В. Артюшенко, который считает, что «общность специальных знаний как критерий выделения классов судебных экспертиз может быть охарактеризована с помощью объектов исследования, взятых в совокупности с методами»¹³⁶. Другие ученые¹³⁷ основаниями для классификации считали методы экспертного исследования, что, по мнению многих, является не совсем точным.

Спорным представляется умозаключение Н. В. Бурвикова, который полагает, что в основу классификации судебных экспертиз должен быть положен объект экспертизы¹³⁸. Очевидно, что сам по себе объект без решаемых в отношении него задач не может отражать сущности конкретного рода (вида) судебной экспертизы. Кроме того, данный автор приводит весьма любопытную точку зрения А. Г. Скомороховой, по мнению которой, на основе предмета, объекта и методики исследования судебные экспертизы могут подразделяться на «традиционные и иные криминалистические,

¹³⁴ Белкин Р. С. Курс криминалистики: в 3 т. – М., 1997. Т. 2. С. 324.

¹³⁵ Россинская Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз. Указ. соч. С. 116.

¹³⁶ Артюшенко Д. В. Проблемы родовой классификации судебных экспертиз. Указ. соч. С. 229.

¹³⁷ См., например, Судебная экспертология. Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз: Учебное пособие / А. И. Винберг, Н. Т. Малаховская; Отв. ред.: Б. А. Викторов. – Волгоград: НИиРИО ВСШ МВД СССР, 1979. 183 с.

¹³⁸ Бурвиков Н. В. Системные построения в судебной экспертизе. Указ. соч. С. 148.

методики которых были разработаны после 60-гг.»¹³⁹. К последней группе она предлагает отнести инженерно-транспортные экспертизы. В данном случае следует не согласиться с вышеизложенным утверждением, поскольку все судебные транспортные экспертизы, за исключением автотехнической экспертизы, не имеют в настоящее время собственных методик проведения исследований.

В основе нашей научной классификации судебных транспортных экспертиз лежат виды транспорта, среда, в которой он задействован, нормативные акты и документы, на основании которых регулируется движение и эксплуатация транспортных средств и функционирование объектов транспортной инфраструктуры (кстати, они непосредственно изучаются экспертами для дачи ответов на некоторые вопросы).

Таким образом, в зависимости от вида транспорта и среды, в которой он задействован, нормативных актов и документов, регулирующих движение и эксплуатацию транспортных средств в совокупности с методиками исследования и решаемыми задачами, класс судебных транспортных экспертиз можно разделить на следующие роды, которые являются основной единицей классификации судебных экспертиз и связаны с определенными задачами и объектами исследования:

Род 1. Экспертизы объектов автомобильного транспорта (автотранспортные экспертизы).

Род 2. Экспертизы объектов внутреннего водного (речного) и морского транспорта (воднотранспортные экспертизы).

Род 3. Экспертизы объектов воздушного транспорта (воздушно-транспортные экспертизы).

Род 4. Экспертизы объектов рельсового транспорта (железнодорожно-транспортные экспертизы).

¹³⁹ Бурвиков Н. В. ссылается на работу А. Г. Скомороховой «Экспертизы, проводимые в системе правоохранительных органов: классификационный перечень, задачи, тенденции развития / Информационный бюллетень № 3. Академия управления МВД России. М., 1997».

Что касается классификации судебной автотранспортной экспертизы, то в 70-х гг. прошлого столетия А. Р. Шляховым она, именуясь автотехнической, стала подразделяться на виды и подвиды в зависимости от предмета, объектов и частных методик исследования¹⁴⁰.

С учетом предмета доказывания и специальных знаний судебная автотранспортная (автотехническая) экспертиза классифицируется учеными на следующие виды:

«– экспертиза технического состояния транспортных средств (технико-диагностическая экспертиза);

– экспертиза обстоятельств и механизма различных видов ДТП;

– транспортно-трассологическая экспертиза (исследование следов и повреждений транспортных средств, а также на месте ДТП);

– инженерно-психофизиологическая экспертиза состояния и действий водителя транспортного средства и других участников ДТП (или эргономическая экспертиза состояния и действий водителя транспортного средства и других участников ДТП)¹⁴¹;

– экспертиза состояния дороги, дорожных условий и условий окружающей (внешней) среды»¹⁴².

По нашему мнению, транспортно-трассологическая экспертиза является комплексной и не должна входить в число самостоятельных видов не только автотранспортной экспертизы, но и других родов судебных транспортных экспертиз.

Вместе с тем некоторые ученые отмечают, что инженерно-психофизиологическая экспертиза относится все же к другому классу

¹⁴⁰ Шляхов А. Р. Классификация судебной экспертизы // Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1977, № 28. С. 43–45.

¹⁴¹ Саакян А. Н. О разновидностях судебной автотехнической экспертизы // Проблемы совершенствования автотехнической экспертизы. Сборник научных трудов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1976. № 19. С. 5–13.

¹⁴² Судебная автотехническая экспертиза. Ч. II / Ответственный редактор докт. техн. наук В. А. Иларионов. – М.: Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз (ВНИИСЭ). 1980. 163 с.

судебных экспертиз, что, с нашей точки зрения, является вполне справедливым аргументом, поскольку эксперт-автотехник не обладает специальными знаниями по установлению социально-психологических характеристик водителя, влияющих на качество выполнения профессиональных функций¹⁴³. Похожую точку зрения высказывает и Г. И. Сафонов¹⁴⁴. По мнению С. С. Шипшина, наряду с другими экспертизами судебная инженерно-психофизиологическая экспертиза водителя – участника ДТП должна входить в класс судебно-психологических экспертиз¹⁴⁵. Очевидно, что собственных знаний у эксперта-автотехника будет недостаточно для решения вопроса о психофизиологическом состоянии водителя. Представляется, что такой вид исследования необходимо проводить либо в рамках судебной психологической (психофизиологической) экспертизы, либо комплексной, совместно с автотранспортной экспертизой.

Интересна точка зрения Ю. Б. Суворова, который считает, что в класс инженерно-судебных транспортных экспертиз входят воздушно-транспортные, водно-транспортные, железнодорожно-транспортные и дорожно-транспортные экспертизы. К последней он относит пять видов: ситуалогическую (обстоятельств ДТП), технико-диагностическую, автодорожную, транспортно-трассологическую и инженерно-психофизиологическую¹⁴⁶. С данной классификацией в целом стоит согласиться,

¹⁴³ Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/possib/auto.php> (дата обращения: 02.02.2023).

¹⁴⁴ Сафонов Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2017. С. 9.

¹⁴⁵ Шипшин С. С. Новый взгляд на систему судебно-психологической экспертизы // Актуальные проблемы теории и практики судебной экспертизы. Доклады и сообщения на международной конференции «Восток-Запад: партнерство в судебной экспертизе». Нижний Новгород 6–10 сентября 2004 г. – М.: Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации (РФЦЭСЭ при Минюсте России), 2004. С. 222–225.

¹⁴⁶ Суворов Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: Учебное пособие для вузов. – М.: Издательство «Экзамен», издательство «Право и закон», 2004. С. 31.

поскольку она отражает сущность рассматриваемого класса судебных экспертиз и учитывает не только тип транспортного средства, но и путь сообщения, по которому оно движется, правда, это касается только автотехнической (дорожно-транспортной) экспертизы. Исключение составляет лишь инженерно-психологическая экспертиза, о которой изложено выше.

Ввиду сложности природы рассматриваемого класса судебных экспертиз видовое деление каждого рода судебных транспортных экспертиз представляется следующим образом: а) по объектам, б) по решаемым задачам. Виды судебных транспортных экспертиз имеют также множество подвидов.

Видовая классификация судебных транспортных экспертиз по объектам:

Вид 1. Экспертизы транспортных средств.

Подвиды:

1. Экспертизы автотранспортных средств:

1.1. Экспертиза автомобилей.

1.2. Экспертиза транспортных средств уличного (городского) наземного безрельсового электрического транспорта.

1.3. Экспертиза самоходных машин.

1.4. Экспертиза мототранспортных средств.

1.5. Экспертиза средств индивидуальной мобильности.

2. Экспертизы судов:

2.1. Экспертиза судов внутреннего водного транспорта.

2.2. Экспертиза судов морского транспорта.

3. Экспертизы воздушных судов:

3.1. Экспертиза пилотируемых воздушных судов.

3.2. Экспертиза беспилотных воздушных судов.

4. Экспертизы подвижного состава:

4.1. Экспертиза железнодорожного подвижного состава.

4.2. Экспертиза подвижного состава уличного (городского) наземного электрического транспорта.

4.3. Экспертиза подвижного состава внеуличного транспорта.

Вид 2. Экспертизы путей сообщения.

Подвиды:

1. Экспертиза автомобильных дорог.

2. Экспертизы путей сообщения внутреннего водного и морского транспорта:

2.1. Экспертиза внутренних водных путей.

2.2. Экспертиза морских путей.

3. Экспертизы путей сообщения воздушного транспорта:

3.1. Экспертиза взлетно-посадочных полос.

3.2. Экспертиза воздушных коридоров.

4. Экспертизы путей сообщения:

4.1. Экспертиза железнодорожных путей общего и необщего пользования.

4.2. Экспертиза трамвайных путей.

4.3. Экспертиза путей внеуличного транспорта.

Вид 3. Экспертизы технических средств регулирования движения транспортных средств.

Подвиды:

1. Экспертизы технических средств регулирования движения автотранспортных средств.

2. Экспертизы технических средств регулирования движения судов внутреннего водного и морского транспорта.

3. Экспертизы технических средств регулирования движения воздушных судов.

4. Экспертизы технических средств регулирования движения подвижного состава рельсового транспорта.

Видовая классификация судебных транспортных экспертиз по решаемым задачам:

Вид 1. Экспертизы технического состояния транспортных средств, путей сообщения и средств регулирования движения (транспортно-технические экспертизы).

Подвиды:

- 1.1. Автотехническая экспертиза.
- 1.2. Водно-техническая экспертиза.
- 1.3. Воздушно-техническая экспертиза.
- 1.4. Железнодорожно-техническая экспертиза.

В рамках производства транспортно-технических экспертиз исследуются техническое состояние транспортных средств, путей сообщений и средств регулирования движения; причины и время возникновения дефектов, их влияние на осуществление возможности движения транспортных средств в текущем состоянии по конкретным путям сообщения; наличие потребности в ремонте и его качестве. Данные экспертизы помогут ответить на вопросы об установлении причинной связи между технической неисправностью транспортного средства, пути сообщения, средствами регулирования движения и транспортным происшествием.

Вид 2. Экспертизы по исследованию и оценке действий лица, управляющего транспортным средством (транспортно-эксплуатационные экспертизы). Такие экспертизы направлены для решения вопросов, связанных с правилами движения и эксплуатации (управления) транспортного средства; определением соответствия действий конкретных лиц, задействованных в управлении транспортным средством, требованиям нормативных актов с технической точки зрения, а также иных связанных с этим обстоятельств.

Подвиды:

2.1. Водительская экспертиза (экспертиза управления автотранспортным средством).

2.2. Судоводительская экспертиза (экспертиза управления судном внутреннего водного и морского транспорта).

2.3. Летная экспертиза (экспертиза управления воздушным судном).

2.4. Железнодорожно-эксплуатационная (экспертиза управления подвижным составом рельсового транспорта).

Вид 3. Экспертизы условий воздействия окружающей (внешней) среды (экспертизы среды или транспортно-метеорологические экспертизы). В рамках таких экспертиз исследуется воздействие природных явлений на движение транспортного средства и возникновение транспортного происшествия.

Подвиды:

3.1. Экспертиза влияния среды на движение автотранспортных средств.

3.2. Экспертиза влияния среды на движение судов внутреннего водного и морского транспорта.

3.3. Экспертиза влияния среды на движение воздушных судов.

3.4. Экспертиза влияния среды на движение подвижного состава.

Вид 4. Экспертизы по исследованию ошибок проектирования и нарушения технического задания по изготовлению транспортного средства, пути сообщения и средств регулирования движения (транспортно-инженерные экспертизы).

Подвиды:

4.1. Автоинженерная экспертиза.

4.2. Водноинженерная экспертиза.

4.3. Воздушно-инженерная экспертиза.

4.4. Железнодорожно-инженерная экспертиза.

Говоря о приведенных подвидах инженерных экспертиз каждого рода рассматриваемого класса судебных экспертиз, следует отметить, что они являются вспомогательными при установлении отдельных обстоятельств

совершенного преступления. Так, по обвинению Ф. в совершении преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 2 ст. 238, ч. 2 ст. 268 УК России, была назначена судоводительская судебная экспертиза, в рамках которой не были установлены причины опрокидывания катера, приведшего к гибели нескольких человек. С помощью проведенной комплексной транспортно-инженерной экспертизы установлено, что Ф. управлял именно водным транспортным средством. Все представленные государственным обвинителем в судебном заседании доказательства не дали суду оснований для вывода о том, что Ф. управлял не водным транспортом. Таким образом, представленными доказательствами не было доказано, что Ф. являлся субъектом преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК России, т. е. был другим участником движения, а потому в силу прямого указания закона он не мог нести уголовную ответственность по указанной статье¹⁴⁷.

В то же время некоторыми учеными, по нашему мнению, ошибочно трактуются некоторые роды (виды) судебных транспортных экспертиз или приводимые ими классификации выглядят несколько спорными. Так, в диссертационном исследовании М. А. Позднякова указывается, что на разрешение судоводительской экспертизы могут ставиться вопросы, связанные с установлением глубины моря в точке с географическими координатами¹⁴⁸. Анализ специальной литературы в области навигации и судовождения позволил разграничить судебные судоводительские и гидрологические экспертизы, последняя из которых как раз и решает вопросы по изучению глубины водного пространства¹⁴⁹;

¹⁴⁷ Приговор Якутского городского суда Республики Саха (Якутия) по делу № 1-185-2015 от 27 апреля 2015 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/2VBjC9RwMXVJ/> (дата обращения: 22.03.2023).

¹⁴⁸ Поздняков М. А. Использование специальных знаний при расследовании незаконной добычи водных биоресурсов с использованием иностранных морских судов: дис. ... канд. юрид. наук. – Белгород, 2019. С. 120.

¹⁴⁹ Ильин Н. Н. Использование результатов водно-технической судебной экспертизы при расследовании преступлений // Судебная экспертиза. Выпуск 4 (64): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2020. С. 69.

Представляющую интерес классификацию судебных железнодорожно-транспортных экспертиз приводит известный эксперт и ученый в данной области А. В. Исаев (правда, называет их «железнодорожно-техническими»)¹⁵⁰. Однако, по нашему мнению, описанные «группы» данных судебных экспертиз являются несколько спорными. Во-первых, предлагаемые автором судебные железнодорожно-технические 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 противоречие с общим подходом 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 (например, пути сообщения и средства регулирования движения подвижного состава).

В диссертации А. А. Митрофановой указано, что при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта могут быть назначены судебно-технические экспертизы, к числу которых, по ее мнению, относятся летная, авиационно-техническая, метеорологическая, аэродромно-техническая, светотехническая и радиотехническая экспертизы¹⁵¹. Исходя из предложенной классификации, весьма спорными представляются несколько моментов. Во-первых, авиационно-техническая экспертиза является, на наш взгляд, родом класса судебных транспортных экспертиз и называется «воздушно-транспортной», в который и входят приведенные нами воздушно-техническая и авиационно-

¹⁵⁰ Исаев А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте. Указ. соч. С. 54–56.

¹⁵¹ Митрофанова А. А. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта: актуальные проблемы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук. – Иркутск, 2017. С. 207–213.

метеорологическая экспертизы. Во-вторых, вопросы светотехнической экспертизы, сформулированные А. А. Митрофановой, следует относить к виду аэродромно-технической экспертизы, поскольку определение исправности системы светообеспечения аэродрома могут быть решены именно в рамках данного вида судебной экспертизы¹⁵². Что же касается радиотехнической экспертизы, то она входит в иной класс судебных экспертиз. Так, по мнению Д. Н. Жидкова, радиотехническая экспертиза электронных устройств является одним из новейших направлений компьютерно-технических экспертиз и исследований в системе ЭКЦ МВД России¹⁵³.

Критически следует отметить включенные авторами «Руководства для государственного обвинителя»¹⁵⁴ в один ряд судебные экспертизы по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, назначаемые с целью установления обстоятельств пилотирования воздушного судна, его обслуживания и управления воздушным движением. Среди прочих автор указывает «летную, летно-техническую, авиационно-техническую, метеорологическую, <...>, светотехническую, аэродромно-техническую, авиационную химическую...» экспертизы¹⁵⁵. Подобные наименования судебных транспортных экспертиз не согласуются с предложенной нами классификацией, поскольку являются разными видами судебной воздушно-транспортной экспертизы, о чем мы писали выше.

Существующая практика свидетельствует о том, что в большинстве случаев из рассмотренных выше родов судебных транспортных экспертиз проводятся несколько комплексных исследований видового характера

¹⁵² Митрофанова А. А. Указ. соч. С. 213–214.

¹⁵³ Жидков Д. Н. Использование специальных знаний в раскрытии, расследовании и профилактике преступлений, связанных с незаконным завладением транспортным средством: дис. ... канд. юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2017. С. 64.

¹⁵⁴ Руководство для государственного обвинителя: учебное пособие / [В. С. Бурданова и др.] ; под ред. О. Н. Коршуновой. – 3-е изд., испр. и доп. – Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2015. 821 с.

¹⁵⁵ Руководство для государственного обвинителя. Указ. соч. С. 714.

(например, воздушно-техническая и метеорологическая экспертизы), и, чаще всего, последовательно. Думается, чтобы у следователя и суда не возникало каких-либо споров и недопонимания при назначении судебных транспортных экспертиз, думается, целесообразно выносить постановление (определение) о назначении судебной экспертизы, исходя из родовой, а не видовой или подвидовой принадлежности, поскольку каждая из них содержит множество делений (например, «постановление о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы», «постановление о назначении судебной воднотранспортной экспертизы» или «постановление о назначении судебной экспертизы объектов внутреннего водного и морского транспорта»). В этой связи отчасти прав, по нашему мнению, О. Н. Алексеев, который считает, что перечень экспертных специальностей судебных транспортных экспертиз определяется родовой принадлежностью «без жесткой привязки к конкретным видам или подвидам экспертиз», поскольку охватывает такую область специальных знаний, при которой возможно проведение какого-либо вида (подвида) судебной транспортной экспертизы¹⁵⁶.

Ввиду того, что при производстве судебных транспортных экспертиз необходимы специальные знания не только в области транспортного машиностроения и эксплуатации транспортных средств, но и различных областей техники, для более полного и объективного исследования всех обстоятельств транспортного происшествия целесообразно иметь разделение по видам экспертных специализаций.

По нашему мнению, нельзя не отметить теоретической и практической значимости приведенной классификации судебных транспортных экспертиз. Во-первых, она наиболее полно охватывает технические и технологические особенности, эксплуатационные свойства объектов экспертизы, направляемых в экспертные учреждения для проведения исследования. Во-вторых, данная классификация позволяет дифференцированно подойти

¹⁵⁶ Алексеев О. Н. Перспектива развития авиационно-технической судебной экспертизы // Юридический вестник «Воздушное и космическое право». Т. 1, № 42. 2017. С. 9.

к разработкам методов и методик, применяемых при производстве судебных транспортных экспертиз, исходя из их родовой принадлежности. В то же время данный подход может быть эффективно использован при назначении комплексных экспертиз и решения большого перечня задач.

Следует полагать, что приведенная классификация отражает сущность судебных транспортных экспертиз как класса в целом, позволяет объединить знания в данной области и в то же время разграничить судебные экспертизы и области знаний (по предмету, объектам и методикам), исследующие различные виды транспорта с технической точки зрения, по родам и видам. Это, как представляется, необходимо для разработки типовых экспертных методик по производству судебных транспортных экспертиз каждого рода, предназначенных для решения типовых задач (например, установление технического состояния судов внутреннего водного транспорта), а также частных экспертных методик для решения конкретных задач (например, установление влияния среды на движение воздушных судов).

Вместе с тем рассмотренная классификация экспертиз не является бесспорной, она нуждается в уточнении и дальнейшей разработке.

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ЧАСТНОЙ ТЕОРИИ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ. СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

§ 1. Предметы и объекты судебных транспортных экспертиз

Традиционно в судебной экспертологии предмет судебной экспертизы следует рассматривать с нескольких позиций: как предмет частной теории и как предмет практической деятельности. Данную мысль раскрывают в своем фундаментальном труде А. М. Зинин и Н. П. Майлис¹⁵⁷.

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»¹⁵⁸. Если рассматривать предмет судебной экспертизы с практической точки зрения, то под ним, как известно, понимаются фактические данные (обстоятельства дела), устанавливаемые на основе специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла.

Упоминание о предмете судебной экспертизы без раскрытия его содержания имеется в различных нормативных правовых актах. Например, в ст. 9 Федерального закона от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее – ФЗ о ГСЭД) закреплено понятие судебной экспертизы, в котором отражается содержание ее предмета: судебная экспертиза проводится «в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу». В соответствии с пп. 1, 3 и 4 ч. 3 ст. 57 УПК России эксперт вправе знакомиться с материалами уголовного дела, участвовать

¹⁵⁷ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 21.

¹⁵⁸ Курс криминалистики. Раздел: Судебная экспертология. Ч. 1 / Болдырев Е. К., Васкарян Г. П., Воронин Ю. Ф., Воронков Ю. М., и др. – Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1995. С. 37–38.

с разрешения дознавателя, следователя и суда в процессуальных действиях и задавать вопросы, а также давать заключение в пределах своей компетенции, в том числе и по непоставленным вопросам, но имеющим отношение к предмету экспертного исследования. Согласно ч. 2 ст. 205 УПК России эксперт не может быть допрошен по поводу сведений, которые стали ему известными в связи с производством судебной экспертизы, если они не относятся к ее предмету.

Интересной представляется точка зрения Ю. Г. Корухова, по мнению которого, «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 объектов¹⁵⁹.

Предмет судебной экспертизы как практической деятельности составляют фактические обстоятельства, которые исследуются и устанавливаются в различных видах судопроизводства с помощью применяемых специальных знаний из различных областей науки, техники, искусства и ремесла¹⁶⁰.

Содержание предмета судебной экспертизы в общем виде конкретизируется через определения предметов судебных экспертиз различных родов (видов) и представляет собой объем сведений, который определяет компетенцию эксперта в конкретной области исследования¹⁶¹. В результате проведенного исследования, на что обращает внимание Т. В. Аверьянова, эксперт, обладая специальными знаниями и используя различные научные методы и средства, устанавливает некоторое событие, явление, фрагмент реальности, которые ранее составляли объект

¹⁵⁹ Корухов Ю. Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение // Эксперт-криминалист. 2013. № 1. С. 17.

¹⁶⁰ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 83.

¹⁶¹ Бурвиков Н. В. К вопросу о понятии предмета судебной экспертизы // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. Вып. 2. Ч. II. Юридические науки. – Тула: Изд-во ТулГУ, 2017. С. 58–62.

деятельности человека, или формулирует свои суждения о нем, входящем в предмет исследования¹⁶².

Кроме того, следует иметь в виду, что предметом судебной экспертизы не могут являться вопросы права, относящиеся к компетенции следователя и суда. Так, в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» определено, что «Вопросы, поставленные перед экспертом, и заключение по ним не могут выходить за пределы его специальных знаний. Постановка перед экспертом правовых вопросов, связанных с оценкой деяния, разрешение которых относится к исключительной компетенции органа, осуществляющего расследование, прокурора, суда (например, что имело место – убийство или самоубийство), как не входящих в его компетенцию, не допускается».

В данном случае справедливо отмечено Е. Р. Россинской и Е. И. Галяшиной то обстоятельство, согласно которому, чтобы не назначались судебные экспертизы с целью переложить на экспертов решение юридических вопросов, относящихся преимущественно к компетенции следствия и суда, необходима детальная проработка их предмета, объектов, задач, методов и методик¹⁶³.

Развивая эту мысль, целесообразным будет привести точку зрения Ю. К. Орлова, считающего необходимым разграничить правовую экспертизу и другие формы применения юридических знаний, к которым он относит различные технические экспертизы по исследованию специальных норм (например, строительные или санитарные нормы и правила). Далее Ю. К. Орлов указывает, что такая судебная экспертиза требует иных специальных знаний, в связи с чем ее необходимо четко отграничивать от «сугубо правовой экспертизы, которая связана исключительно

¹⁶² Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 76.

¹⁶³ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи: судебная экспертиза. – М.: Проспект, 2010. С. 18.

с применением правовых знаний»¹⁶⁴. В этой связи следует полагать, что перед экспертом могут быть поставлены вопросы технического характера, относящиеся к нормам, разрабатываемым на основе знаний в области естественных и технических наук, несмотря на то, что они, на первый взгляд, имеют правовую форму¹⁶⁵.

К сожалению, при производстве судебных транспортных экспертиз выход эксперта за пределы своей компетенции уже заложен либо при постановке вопросов при их назначении, либо в процессе исследования, о чем свидетельствуют проанализированные нами постановления о назначении экспертиз, а также сами заключения эксперта¹⁶⁶. Представляется, что во избежание признания заключения эксперта в качестве недопустимого доказательства необходимо сформулировать определение предмета судебных транспортных экспертиз (для класса и родов), предложить классификацию объектов исследования, а также раскрыть их задачи.

Как известно, при расследовании транспортных происшествий необходимо установить причины и механизм транспортного происшествия, техническое состояние транспортных средств (при необходимости путей сообщений), характер действий участников транспортного происшествия (с технической точки зрения), влияние погодных условий на движение транспортного средства, а также другие обстоятельства. Например, при изучении обстоятельств, характеризующих механизм транспортного происшествия или отдельные его элементы, можно определить тормозной остановочный путь, скорость и направление движения транспортного средства, время преодоления им определенного участка пути, момент возникновения опасности для движения, требующий принятия экстренных

¹⁶⁴ Орлов Ю. К. Судебная экспертиза как средство доказывания в уголовном судопроизводстве. – М.: ИПК РФЦСЭ при Минюсте России, 2005. С. 18.

¹⁶⁵ Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <https://upkod.ru/chast-2/razdel-8/glava-27/st-195-upk-rf> (дата обращения: 22.03.2023).

¹⁶⁶ См. эмпирическую базу исследования настоящей диссертации.

мер по предотвращению происшествия¹⁶⁷. Следовательно, оценивая заключение эксперта, сможет установить, какие действия лица, управляющего транспортным средством, начиная с момента возникновения опасности для движения, могли в соответствии с требованиями, предусмотренными Правилами дорожного движения Российской Федерации, предотвратить транспортное происшествие¹⁶⁸.

При анализе всех видов транспортных происшествий невозможно обойтись без выявления причин и условий, их вызывающих. Если взять за основу разработанную методику производства судебной автотехнической экспертизы по исследованию событий системы «водитель – автомобиль – дорога – среда»¹⁶⁹ с помощью специальных знаний в области автотехники, то в рамках класса судебных транспортных экспертиз будут устанавливаться факты и фактические обстоятельства на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения (авиационное машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение) и связанных с каждым из них техническими науками, охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов сформулированной нами выше системы.

Данное определение еще было положено в основу соответствующей формулировки Инструкции о производстве судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста СССР, в которой закреплялось, что «предметом автотехнической экспертизы являются фактические данные о техническом состоянии транспортного средства,

¹⁶⁷ Сафонов Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания. Указ. соч. С. 9.

¹⁶⁸ См., например, Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих, утвержденный Постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 года № 37) [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58804/ (дата обращения: 12.03.2023).

¹⁶⁹ Суворов Ю. Б. Теоретические и методические проблемы комплексного экспертного исследования системы «водитель-автомобиль-дорога» при расследовании дорожно-транспортных происшествий: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1993. 67 с.; Степанов И. С., Покровский Ю. Ю., Ломакин В. В., Москалева Ю. Г. Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: Учебное пособие. – М.: МГТУ «МАМИ», 2011. С. 6.

механизме ДТП, дорожной обстановке на месте происшествия и действиях участников происшествия, а также об обстоятельствах, способствовавших возникновению происшествия, которые эксперт-автотехник может исследовать в соответствии со своими специальными познаниями»¹⁷⁰. Похожая формулировка имеется на сайте Российского федерального центра судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации¹⁷¹.

Таким образом, предмет судебных транспортных экспертиз можно представить следующим образом:

1) с точки зрения общего подхода (для класса в целом) *предметом судебных транспортных экспертиз являются факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области конкретного вида транспортного машиностроения и связанных с каждым из них техническими науками, охватывающими всю совокупность взаимодействующих элементов «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства» с использованием методов и средств обнаружения, фиксации и исследования следов при расследовании преступлений. В рамках производства судебных транспортных экспертиз устанавливаются*¹⁷²:

а) тип, причины (техническая причинно-следственная связь), механизм и обстоятельства транспортного происшествия, включая параметры движения;

¹⁷⁰ Инструкция о производстве судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Министерства юстиции СССР, утвержденная Приказом Минюста СССР от 26 октября 1981 г. № 20 [Электронный ресурс]: URL: <http://www.avto-advokat.ru/menu/zakon/info/info19.htm> (дата обращения: 22.03.2023).

¹⁷¹ Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/possib/auto.php> (дата обращения: 02.02.2023).

¹⁷² С учетом обязанностей, закрепленных в Квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих, утвержденном Постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 года № 37.

б) *техническое состояние транспортных средств, техника безопасности при их эксплуатации с целью выявления фактических изменений (повреждений) отдельных деталей, узлов, агрегатов, систем и дополнительного оборудования, причин, их вызвавших (характер, промежуток времени и т. д.) в результате транспортного происшествия или посторонних внешних воздействий;*

в) *данные о параметрах и состоянии путей сообщения, а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения;*

г) *обстоятельства, которые способствовали возникновению транспортного происшествия;*

д) *характер действий участников транспортного происшествия (с технической точки зрения) и возможности его предотвращения;*

2) *с точки зрения родового подхода предметом судебных транспортных экспертиз являются факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в конкретной области транспортного машиностроения и связанных с каждым из его видов технических наук при производстве определенного рода судебной транспортной экспертизы:*

2.1) *предмет судебных автотранспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния автотранспортных средств (автомобилей, транспортных средств уличного (городского) наземного безрельсового электрического транспорта, самоходных машин, мототранспортных средств, средств индивидуальной мобильности) и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин (причинной связи), механизма и обстоятельств ДТП; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (автомобильных дорог, мостов, тоннелей, путепроводов, эстакад), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами*

регулирования движения (светофорами, дорожными знаками, разметкой); обстоятельств, предшествовавших ДТП; технических (технологических) действий водителя и пешеходов; возможностей предотвращения ДТП на основе специальных знаний в области автомобиле- и тракторостроения, автотехники, включая прикладные знания математики, физики, теоретической механики и других связанных с ними наук;

2.2) предмет судебных воднотранспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния судов внутреннего водного (речного) и морского транспорта и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на внутренних водных и морских путях; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (над / под поверхностью морей и океанов, рек и озер, каналов, шлюзов), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (маяками и буями); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий экипажа судна (командного состава, судовой команды), а также иных работников (например, работников, обслуживающих пассажиров судна); возможностей предотвращения транспортного происшествия на основе специальных знаний в области судовождения и судостроения, включая прикладные знания лоции¹⁷³, морской навигации, мореходной астрономии и других связанных с ними наук;

2.3) предмет судебных воздушно-транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния воздушных судов (обычных, легких и сверхлегких) и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма

¹⁷³ Предназначенное для мореплавателей описание морей, океанов и их прибрежной полосы (Алексеев А. Н. Навигация и лоция (для судоводителей маломерных судов): Учебное пособие. – М.: Пищевая промышленность, 1979. 256 с.).

и обстоятельств авиационных событий; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (взлетно-посадочные полосы и воздушные коридоры), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (авиамаяками); обстоятельств, предшествовавших авиационному событию; технических (технологических) действий летного экипажа (командира, других лиц летного состава), кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников), а также иных работников (например, диспетчеров управления воздушным движением); возможностей предотвращения авиационного события на основе специальных знаний в области авиационной промышленности и авиации, включая прикладные знания аэродинамики, механики полета, аэронавигации и других связанных с ними наук;

2.4) предмет судебных железнодорожно-транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния железнодорожного подвижного состава (локомотивов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов локомотивной тяги и мотор-вагонного подвижного состава), подвижного состава уличного (городского) наземного электрического транспорта (трамваев), подвижного состава внеуличного транспорта (метрополитена; монорельсового транспорта; подвесных канатных дорог транспортных; наземных канатных дорог транспортных (фуникулеров транспортных), техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на железнодорожных путях (аварии, крушения, а также иные события); технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (железнодорожных путей общего и необщего пользования, трамвайных путей, путей внеуличного транспорта), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (устройствами сигнализации,

централизации и блокировки); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением подвижного состава и маневровой работой на железнодорожном, уличном (городском) наземном электрическом и внеуличном транспорте (машинистов, помощников машинистов, кочегаров паровозов в депо¹⁷⁴, водителей трамваев), а также иных работников (например, монтеров пути, тоннельных рабочих); возможностей предотвращения транспортного происшествия на основе специальных знаний в области железнодорожного машиностроения и вагоностроения, эксплуатации железнодорожного транспорта и других связанных с ними наук.

Представляется, что приведенные определения раскрывают сущность судебных транспортных экспертиз и позволяют перейти к рассмотрению других базовых теоретических понятий: объектов, задач и методов экспертного исследования.

Объект судебной экспертизы является одной из ключевых категорий рассматриваемого класса судебных экспертиз, поскольку с ним связана дифференциация их родов (видов).

По мнению А. И. Усова, в качестве объектов судебной экспертизы в общем виде выступают вещественные доказательства. Кроме того, «исследованию могут подлежать не только конкретные предметы, но и различные события, явления или действия, на основании которых экспертом устанавливаются различные факты, являющиеся предметом экспертизы»¹⁷⁵.

¹⁷⁴ Приказ Минтранса России от 28 марта 2007 года № 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».

¹⁷⁵ Усов А. И. Концептуальные основы судебной компьютерно-технической экспертизы. Указ. соч. С. 96–97.

А. Р. Шляхов писал о том, что объектами судебной экспертизы являются «носители информации о фактах и событиях, источники фактических данных, полученных путем применения специальных познаний»¹⁷⁶. Схожие определения с небольшими текстуальными различиями приводятся и другими учеными¹⁷⁷.

Р. С. Белкин считал, что объектами судебной экспертизы могут быть материальные объекты, к которым он отнес «вещественные доказательства, образцы и их комплексы, документы, людей, животных, трупы, транспортные средства, и различные процессы (явления, события, действия)»¹⁷⁸.

С точки зрения познавательной деятельности эксперта объектом может выступать абсолютно любой факт, о чем обоснованно рассуждал Ю. К. Орлов¹⁷⁹. В то же время исследоваться могут не только конкретные предметы, но и любые события, явления и действия, поскольку объект исследования «является понятием не только гносеологическим, но и правовым», т. е. представляет собой единство этих аспектов¹⁸⁰.

Т. В. Аверьянова отмечала, что «изучение вышеназванных процессов и других нематериальных объектов осуществляется путем исследования материальных носителей информации о них, т. е. в рамках системы доказательств интерес представляет не сам предмет, являющийся только носителем криминалистически значимой информации, а либо его свойства

¹⁷⁶ Шляхов А. Р. Предмет и система криминалистической экспертизы: Вопросы криминалистической экспертизы и правовой кибернетики // Труды ВНИИСЭ. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1971, Вып. 3. С. 16.

¹⁷⁷ См., например, Мирский Д. Я. Некоторые теоретические вопросы классификации объектов судебной экспертизы, их свойств и признаков // Методология судебной экспертизы: Сб. науч. тр. / ВНИИСЭ. – М., 1986. С. 59; Орлов Ю. К. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве: Судебная экспертиза: общие понятия. Учебное пособие. Вып. 2. – М.: Изд-во МГЮА, 2004. С. 6.

¹⁷⁸ Белкин Р. С. Курс криминалистики. Учебное пособие для вузов в 3-х томах. 3-е изд., дополненное. – М., 2001. С. 459

¹⁷⁹ Орлов Ю. К. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве. Указ. Соч. С. 7.

¹⁸⁰ Орлов Ю. К. Объект экспертного исследования // Труды ВНИИСЭ. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1974, Вып. 8. С. 40.

и признаки, либо запечатленное на нем отображение другого объекта»¹⁸¹. Например, воздушные суда или их фрагменты, а также документы, поступающие судебную на воздушно-транспортную экспертизу, изучаются экспертом для установления признаков, свидетельствующих о появлении различных процессов (например, наличие технической неисправности самолета, не соответствующие техническим требованиям действия пилота, неблагоприятные погодные условия и т. д.). В данном случае мы поддерживаем обозначенную точку зрения Т. В. Аверьяновой.

Е. Р. Россинской и Е. И. Галяшиной в общей теории судебной экспертизы объект рассматривается в виде сложной динамической системы, состоящей из следующих элементов:

«– материальный носитель информации о данном факте, событии;
– источник информации о факте;
– механизм передачи информации от источника к носителю, отражаемый и отражающий компоненты и механизм их взаимодействия»¹⁸².

В этой связи необходимо сделать вывод о том, что понятие объекта судебной экспертизы, так же как и ее предмета, можно представить в нескольких аспектах, как предлагают это сделать некоторые ученые¹⁸³. Определение объекта частной теории было дано в предыдущей главе. В настоящем параграфе мы будем рассматривать объект судебных транспортных экспертиз с позиции практической деятельности.

Справедливо на этот счет утверждение Т. В. Аверьяновой о том, что объекты практической экспертной деятельности, представляющие собой «эмпирический материал, анализ и обобщение которого лежат в основе концептуальных положений общей теории судебной экспертизы, являются объектами этой теории, поскольку они служат предметом познания не только эксперта, но и научного исследования. Ввиду того, что предметом общей теории судебной экспертизы служат закономерности экспертной

¹⁸¹ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 212.

¹⁸² Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 25.

¹⁸³ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 21.

практической деятельности, объекты экспертизы являются объектами научного исследования»¹⁸⁴.

Если говорить о практическом понимании, то объект выступает в качестве отдельного предмета, представляемого эксперту для производства судебной экспертизы, перечень которых содержится в ст. 10 ФЗ о ГСЭД.

Е. Р. Россинская и Е. И. Галяшина предлагают также рассматривать объекты, исходя из их процессуального значения, к которым относятся вещественные доказательства, образцы для сравнительного исследования и материалы дела, содержащие сведения, относящиеся к предмету судебной экспертизы. Поэтому в данном случае следует говорить о единстве теоретического содержания и процессуальной формы объекта судебной экспертизы¹⁸⁵.

Несмотря на закрепленный в ФЗ о ГСЭД перечень объектов судебной экспертизы они становятся таковыми лишь в процессе экспертного исследования. Как утверждает К. Н. Шакиров, «подобная оговорка подразумевает необходимость оценки объектов экспертизы с точки зрения их допустимости и относимости, поскольку объект приобретает свой статус в качестве экспертного при вынесении постановления о назначении судебной экспертизы»¹⁸⁶. В этой связи все объекты, поступающие для производства судебной экспертизы, можно классифицировать следующим образом, как это предложили А. И. Винберг, Д. Я. Мирский и М. Н. Ростов: исследуемые объекты, связанные с событием преступления, образцы для сравнительного исследования и различные информационно-справочные материалы, необходимые для решения вопросов, относящихся к предмету судебной

¹⁸⁴ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 213.

¹⁸⁵ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 26.

¹⁸⁶ Шакиров К. Н. Судебная экспертология: проблемы и решения (от теории – к практике): монография. – Алматы: Изд-во Казну, 2017. 280 с.

экспертизы (протоколы следственных и процессуальных действий, ГОСТы, специальная литература и т. п.)¹⁸⁷.

Кроме того, Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина и А. М. Зинин указывают на то, что при производстве некоторых судебных экспертиз в процессе экспертной диагностики может возникнуть необходимость проанализировать техническую документацию, имеющую отношение к объекту исследования, обобщить сведения о происшествии, касающиеся предмета экспертизы, провести реконструкцию и моделирование отдельных процессов и явлений¹⁸⁸.

В настоящее время существует достаточно большое количество оснований для классификации объектов судебной экспертизы. Так, они могут классифицироваться¹⁸⁹:

- по виду носителя информации (объекты-отображения и объекты-предметы);
- в зависимости от места в процессе решения экспертной задачи, (основные и вспомогательные);
- по объему исследования (полные и частичные; единичные и множественные);
- по уровню и значению содержащейся информации (высоко-, средне- и малоинформативные);
- в зависимости от роли носителя информации (исследуемые объекты, образцы для сравнительного исследования, вспомогательные материалы, содержащие сведения, относящиеся к предмету экспертизы).

С учетом иерархии значений, существующей в теории судебной экспертизы, остановимся на следующей классификации объектов судебной экспертизы¹⁹⁰:

¹⁸⁷ Винберг А. И., Мирский Д. Я., Ростов М. Н. Гносеологический, информационный и процессуальный аспекты учения об объекте судебной экспертизы // Вопросы теории и практики судебной экспертизы. – М., 1983. С. 12–13.

¹⁸⁸ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 97.

¹⁸⁹ Там же. С. 89–90.

¹⁹⁰ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 21–22.

1) общий, 2) родовой (предметный), 3) специальный (непосредственный) и 4) конкретный.

Применительно к судебным транспортным экспертизам сформулируем следующие определения родовому и конкретному объектам. Специальный объект может входить в родовой объект, поскольку, по нашему мнению, является его составной частью.

Родовой объект судебных транспортных экспертиз – определенная категория технических устройств, относящихся к транспортным средствам, путям сообщения, объектам транспортной инфраструктуры, объединенных общностью свойств о фактах, составляющих содержание расследуемого события транспортного происшествия, исследуемых на основе применения специальных знаний в определенной области транспортного машиностроения и связанных с каждым из них различными техническими науками в рамках отдельного рода судебной транспортной экспертизы.

Конкретный объект судебных транспортных экспертиз – индивидуально-определенные транспортное средство, путь сообщения или иной объект транспортной инфраструктуры, рассматриваемые в контексте события транспортного происшествия и исследуемые в процессе конкретного рода (вида) судебной транспортной экспертизы.

Таким образом, система объектов судебных транспортных 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 преступления¹⁹¹. В данном случае объектом исследования может явиться, например, участок железной дороги, на котором произошло железнодорожно-транспортное происшествие, и примыкающая к нему местность.

2. *Объекты – транспортные средства*¹⁹², включающие в себя:

2.1. *Различные виды транспортных средств:*

а) автомобильного транспорта:

- автомобили (легковые и грузовые, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов);
- транспортные средства уличного (городского) наземного безрельсового электрического транспорта (автобусы, в том числе с электрическим двигателем (электробусы), троллейбусы);
- самоходные машины (трактора, самоходные дорожно-строительные машины, коммунальные, сельскохозяйственные машины, внедорожные автотранспортные средства и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства);
- мототранспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, мопеды и др.);
- средства индивидуальной мобильности (электросамокаты, гироскутеры, сегвеи и др.);

¹⁹¹ Криминалистика: Учебник / Т. В. Аверьянова, Е. Р. Россинская, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма: НИЦ Инфра-М, 2019. С. 546. [Электронный ресурс]: URL: <http://znanium.com/catalog/product/995361> (дата обращения: 02.03.2023).

¹⁹² Для раскрытия классификации данной и последующих групп объектов нами анализировались положения нормативных правовых актов, в том числе Федеральных законов от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», от 29 декабря 2017 года № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Воздушного кодекса, Кодекса внутреннего водного транспорта, Кодекса торгового мореплавания, Постановления Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

б) водного транспорта:

- суда, используемые на внутренних водных путях (катера, яхты, надувные лодки, гидроциклы, катамараны и др.);
- суда, используемые в целях торгового мореплавания (навалочные суда, сухогрузы, контейнеровозы и др.);

в) воздушного транспорта:

- пилотируемые обычные, легкие и сверхлегкие воздушные суда.

В соответствии с классификацией Международной авиационной федерации¹⁹³, созданной в 1905 году, выделяется семнадцать типов воздушных судов и иных летательных аппаратов, среди которых автожиры, аэростаты, вертолеты, винтокрылы, дирижабли, планеры и самолеты, в т. ч. и гибридные воздушные суда (амфибии). К воздушным судам не относятся космические корабли, ракеты и суда на воздушной подушке;

- беспилотные воздушные суда;

г) рельсового транспорта:

- железнодорожный подвижной состав (локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонного подвижного состава);
- подвижной состав уличного (городского) наземного электрического транспорта (трамваи);
- подвижной состав внеуличного транспорта (метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесные канатные дороги транспортные, наземные канатные дороги транспортные (фуникулеры транспортные)).

2.2. *Фрагменты транспортных средств.*

3. *Объекты – пути сообщения и средства регулирования движения транспортных средств, включающие в себя:*

3.1. *Различные виды транспортных путей, технических сооружений и устройств на них, обеспечивающих пропуск (движение) транспортных*

¹⁹³ Россию представляет Федерация авиационного спорта России, созданная в 1992 году.

средств, перемещение людей и грузов различного назначения из одного пункта в другой (сухопутные, водные и воздушные):

а) пути сообщения автомобильного транспорта – автомобильные дороги (автомагистрали, скоростные автомобильные дороги, обычные (нескоростные) автомобильные дороги, мосты, тоннели, путепроводы, эстакады; транспортные узлы – автостанции, автовокзалы, автостоянки, перекрестки;

б) пути сообщения водного транспорта – толща и поверхность внутренних водных путей естественных (реки, озера) и искусственных (каналы, шлюзы, водохранилища), морских путей; транспортные узлы – речные и морские вокзалы, порты;

в) пути сообщения воздушного транспорта – воздушные коридоры, взлетно-посадочные полосы; транспортные узлы – аэропорты;

г) пути сообщения рельсового транспорта – железнодорожные пути общего и необщего пользования, трамвайные пути, пути внеуличного транспорта, мосты, тоннели; транспортные узлы – железнодорожные вокзалы и станции.

3.2. Средства регулирования движения транспортных средств:

а) автомобильного транспорта: светофоры, дорожные знаки, разметка;

б) водного транспорта: маяки, буи;

в) воздушного транспорта: система управления воздушным движением в виде автоматизированного сервиса, авиамаяки (световые маяки и радиомаяки, которые служат основным средством самолетовождения);

г) железнодорожного транспорта: железнодорожная сигнализация (семафор), светофоры.

4. Объекты – документы, включающие в себя:

а) документы по технической эксплуатации транспортного средства (приказы, инструкции, правила, регламенты и т. д.);

б) документы, содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства (диагностические карты, акты проверок и т. д.);

в) материалы специальных исследований и расшифровки с технических средств параметров движения транспортного средства в рамках служебного расследования транспортного происшествия (например, расшифровка скоростемерной ленты для регистрации параметров движения локомотива);

г) документы, содержащие сведения о транспортном происшествии (заключения или акты расследования транспортного происшествия¹⁹⁴, протоколы следственных действий, фототаблицы, видеограммы, схемы и т. д.);

д) документы, содержащие сведения о лице, управляющем транспортным средством (водительское удостоверение, летная книжка пилота, судовая роль и т. д.);

е) документы, содержащие дополнительные сведения об обстоятельствах транспортного происшествия (например, метеорологическая документация).

5. Иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия, включающие в себя:

а) фотоизображения или видеоизображения, полученные с камер видеонаблюдения, содержащие информацию о движении транспортного средства или действиях лица, управляющего им (например, видеограммы, на которых зафиксировано движение на предпосадочной прямой¹⁹⁵ при посадке воздушного судна на аэродром либо во время взлета). Так, одним из способов выявления нарушений на железнодорожном транспорте и метрополитене (например, «зацеперство») является установка средств видеофиксации, в том числе на всех железнодорожных подвижных составах,

¹⁹⁴ Межгосударственный авиационный комитет осуществляет расследования авиапроисшествий, органы Ространснадзора – аварии на водном и железнодорожном транспорте (в соответствии с приказами Минтранса России).

¹⁹⁵ Установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления (Приказ Министра обороны Российской Федерации № 136, Минтранса Российской Федерации № 42, Росавиакосмоса № 51 от 31 марта 2002 года «Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации»).

которые будут охватывать территорию возле дверей всех вагонов подвижного состава, включая просмотр кабины хвостового вагона¹⁹⁶. С помощью этого вида объектов могут подтверждаться причины транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Вместе с тем следует помнить про оценку такой информации с точки зрения достоверности, поскольку технические средства могут искажать объект (например, его размеры)¹⁹⁷;

б) схемы с указанием имеющихся отступлений от норм содержания и повреждений транспортного средства и объектов инфраструктуры¹⁹⁸;

в) 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 (бортовые самописцы на воздушных судах, средства радиосвязи на водном и железнодорожном транспорте и др.).

Так, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации», кроме перечисленных выше документов, на исследование могут представляться наземные средства объективного контроля (бортовые самописцы, наземные магнитофоны,

¹⁹⁶ Ильин Н. Н. Профилактика и предупреждение суицидального поведения лиц, занимающихся потенциально опасными увлечениями, связанными с риском для их жизни и здоровья // Библиотека уголовного права и криминологии. Научный журнал. – М.: Юрлитинформ, 2017. № 3 (21). С. 123–129.

¹⁹⁷ См., например, Колотушкин С. М. Оценка корректности фиксации обстановки дорожно-транспортного происшествия в материалах видеозаписи автомобильного видеорегистратора // Транспортное право и безопасность. 2019. № 1 (29). С. 12–17.

¹⁹⁸ Приказ Минтранса России от 15 февраля 2023 года № 43 «Об определении Порядка расследования и учета транспортных происшествий, аварий и чрезвычайных ситуаций техногенного характера на внеуличном транспорте (за исключением канатных дорог, фуникулеров, входящих в состав инфраструктуры внеуличного транспорта лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек)».

фоторегистраторы посадочных локоаторов), а также журнал радиообмена командной радиостанции и полетного листа экипажа, изымаемые на командно-диспетчерском пункте аэропорта в ходе выемки. С помощью данных средств, как пишут В. И. Елинский и П. Н. Коткин, «осуществляется запись (фиксация) всех команд, подаваемых на борт воздушного судна с командно-диспетчерского пункта, докладов и донесений, передаваемых экипажем с борта воздушного судна на землю, а также запись переговоров, ведущихся между диспетчерскими службами аэропорта»¹⁹⁹. Например, при невозможности изъятия записи переговоров, передаваемых экипажем с борта воздушного судна в командно-диспетчерский пункт, в ходе осмотра места происшествия, например, в силу их полного уничтожения, возможно восстановление данных по записям наземных средств регистрации. Использование информации, содержащейся в указанных выше технических средствах, при назначении судебной экспертизы возможно только после ее расшифровки специалистами²⁰⁰.

К сожалению, как показывает изученная нами следственная и экспертная практика, следователи при назначении судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз не конкретизируют объекты, направляемые для производства исследований. В большинстве случаев ими, а впоследствии и экспертами, указываются только номер уголовного дела и количество томов, а также различные нормативные правовые акты. Очевидно, что это противоречит п. 7 ч. 1 ст. 204 УПК России, поскольку в заключении необходимо отражать не только материалы уголовного дела, представленные для производства судебной экспертизы, но и сами объекты исследований. Лишь небольшой процент изученных нами заключений эксперта содержит перечень таких объектов. Так, по уголовному делу, возбужденному

¹⁹⁹ Елинский В. И., Коткин П. Н. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях // Российский следователь. 2009. № 19. С. 2.

²⁰⁰ Там же.

Псковским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту смерти 25 марта 2017 года малолетнего К. в результате железнодорожного травмирования была назначена железнодорожно-техническая экспертиза. В заключении эксперта было указано, что в материалах уголовного дела, представленного на экспертизу, содержатся документы, имеющие значение для проведения исследования: протокол осмотра места происшествия, справка о результатах расшифровки скоростемерной ленты, снятой с тепловоза (дает возможность выявлять случаи превышения установленной скорости, проезда запрещенного путевого сигнала, проверять соблюдение установленных перегонных времен хода и стоянок, правильность режима торможения и др.), масштабный план станции, продольный профиль главных путей станции, схема служебных и технологических проходов по станции, протоколы допросов свидетелей, протокол следственного эксперимента, включая результаты расчета тормозного пути при экстренном торможении, и др. На основе информации, содержащейся в этих документах, и проведенных расчетов эксперты определили, что непосредственной причиной транспортного происшествия явилось нахождение К. вблизи объектов железнодорожного транспорта без сопровождения взрослых, К. не реагировал на сигналы машиниста и звуки приближающегося поезда. Технических и организационных причин в возникновении несчастного случая в действиях локомотивной бригады не установлено²⁰¹.

Таким образом, помимо транспортных средств или их фрагментов для объективного проведения исследования и получения достоверного

²⁰¹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Псковским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту железнодорожного травмирования малолетнего в 2017 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 28.02.2023).

заключения эксперта в обязательном порядке необходимо представлять на судебную экспертизу различные документы.

Наряду с этим, исходя из решаемых экспертом задач (по результатам изученной нами практики, в основном диагностических), возможно и еще одно основание для классификации объектов судебных транспортных экспертиз.

В зависимости от роли в диагностическом процессе объекты подразделяются на диагностируемые, природа и состояние которых подлежит установлению (они находятся в связи с событием транспортного происшествия), и диагностирующие, с помощью которых эти природа и состояние устанавливаются (их природа изучена, и они классифицированы по совокупности признаков)²⁰². Так, к диагностируемым объектам судебных транспортных экспертиз следует отнести транспортные средства, пути сообщения и объекты транспортной инфраструктуры; в группу диагностирующих объектов входят различные документы, содержащие сведения о транспортном происшествии и о всевозможных обстоятельствах, имеющих прямое или косвенное значение (например, документы, содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства), различные справочные материалы, содержащие информационные данные, необходимые для решения вопросов, относящихся к предмету экспертизы, а также нормативные документы, регламентирующие деятельность по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта (например, Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», правила плавания во внутренних и территориальных водах и др.).

В основе решения той или иной экспертной задачи лежат учения об экспертной идентификации и экспертной диагностике. Рассмотрим кратко основные положения экспертной диагностики применительно к названным

²⁰² Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 122–123.

выше объектам, поскольку именно она выступает в качестве процесса познания и основы решения задач судебных транспортных экспертиз²⁰³.

Каждый объект материального мира обладает множеством свойств. Еще Р. С. Белкин писал о том, что свойство объекта судебной экспертизы есть сторона объекта, которая обуславливает его различие или общность с другими объектами и выражается через признаки этого объекта. Существенные свойства определяют качественные и количественные характеристики объекта²⁰⁴.

Как отмечает Е. Р. Россинская, познание свойств объекта в полном объеме невозможно, потому что, как правило, оно ограничено изучением лишь некоторых из них, необходимых при проведении судебной экспертизы. Экспертом при исследовании объектов, предоставленных в его распоряжение, изучаются только те свойства, которые позволят решить экспертную задачу, ответив на вопросы, поставленные перед ним²⁰⁵.

Свойства объекта судебной экспертизы выражаются в признаках, каждый из которых следует рассматривать как своеобразный информационный сигнал. Соглашаясь с позицией Т. В. Аверьяновой, отметим, что «свойство» является общим понятием по сравнению с понятием «признак», поскольку первое позволяет эксперту установить различие или общность с другими объектами²⁰⁶. Для технических объектов такими признаками являются изменение физико-механических свойств, диагностических критериев, технических параметров в различных условиях функционирования²⁰⁷. Сами же признаки находят свое отражение в следах, описание которых приведено в первой главе нашего диссертационного исследования.

²⁰³ Замиховский М. И. Теория судебно-автотехнической экспертизы (научное обоснование и модель) // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (9). 2008. С. 14.

²⁰⁴ Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. Указ. соч. С. 195.

²⁰⁵ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. Указ. соч. С. 37–38.

²⁰⁶ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 217–218.

²⁰⁷ Машошин О. Ф. Диагностика авиационной техники. Учебное пособие. – М.: МГТУ ГА, 2007. С. 8.

Следует отметить, что перечисленными признаками могут быть выявленные несоответствия обязательных требований безопасности движения и эксплуатации транспортного средства, закрепленных в нормативных документах. Например, экспертом на корпусе воздушного судна и его частях выявлены следы обледенения (иней, мокрый снег или лед). В данном случае следователь на основании заключения эксперта должен резюмировать, что в соответствии с п. 2.14 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 года № 128, запрещается начинать полет воздушного судна при наличии на его основных частях следов обледенения.

Наиболее приемлемым для эксперта следует считать формирование такой совокупности диагностических признаков, которая достаточна для решения конкретной экспертной задачи, о чем писал Ю. Г. Корухов²⁰⁸. Так, по факту катастрофы самолета Cessna 150, произошедшей 20 июня 2014 года около поселка Балай Уярского района Красноярского края, была назначена судебная комиссионная авиационно-техническая экспертиза, на разрешение которой одним из вопросов являлось выявление признаков отказа двигателя в полете непосредственно перед столкновением с препятствием. По результатам проведенного исследования экспертами были выявлены группы повреждений деталей двигателя, указывающих на отсутствие длительного времени контроля за его техническим состоянием, однако они не могли привести к самопроизвольному выключению двигателя в полете. Техническое состояние деталей и агрегатов двигателя самолета указывали на то, что наиболее вероятной причиной его остановки в полете явилось прекращение подачи топлива²⁰⁹.

²⁰⁸ Корухов Ю. Г. Методологические основы криминалистической экспертной диагностики // Современное состояние и перспективы развития традиционных видов криминалистической экспертизы: сборник научных трудов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1987. С. 12–26.

²⁰⁹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Красноярским следственным отделом на транспорте Западно-

Ко всему вышеизложенному необходимо добавить, что объекты судебных транспортных экспертиз отличаются от объектов многих классов и родов других судебных экспертиз тем, что информация об их свойствах, а также обстоятельствах транспортного происшествия содержится в постановлении (определении) о назначении экспертизы и (или) в представленных материалах дела. Такая совокупность сведений является исходными данными для эксперта (своего рода отправной точкой), которые он использует при проведении исследования и дачи заключения.

К исходным данным относятся (за основу взята группа исходных данных, разработанная в рамках методики производства судебной автотехнической экспертизы²¹⁰, уточненная и адаптированная нами для всего класса судебных транспортных экспертиз):

1) дата, время, место транспортного происшествия и его последствия с указанием вида (авария, инцидент, катастрофа и т. д.);

2) сведения о пути сообщения;

3) сведения о средствах регулирования движением;

4) сведения о транспортных, погодных и метеорологических условиях;

5) сведения о транспортном средстве:

5.1) исходные производственно-технические характеристики, в том числе сведения о произведенном ремонте. Кроме того, в зависимости от вида транспорта устанавливаются дополнительные признаки (например, для самолетов указываются аэродинамические и летные характеристики);

5.2) установленные на момент совершения транспортного происшествия производственно-технические характеристики:

Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013-2015 гг. по факту катастрофы самолета Cessna 150 // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

²¹⁰ Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч.

- исправность или неисправность (указывается конкретная неисправность);
 - загруженность (чем именно, какова масса груза и какова масса транспортного средства с учетом груза);
 - расположение транспортного средства на пути сообщения;
 - скорость, с которой двигалось транспортное средство. В том случае, если значение неизвестно, то необходимой информацией являются данные о характере перемещения транспортного средства в исследуемый промежуток времени, который позволяет определить скорость, как это закреплено в одной из методик производства автотехнической экспертизы²¹¹;
 - в заторможенном ли состоянии находилось транспортное средство (какова величина перемещения транспортного средства в этом состоянии до либо после транспортного происшествия);
 - какая часть транспортного средства была задействована в транспортном происшествии;
- б) сведения о лице, управляющем транспортным средством (пилоте, водителе, судоводителе, машинисте):
- пол, возраст, состояние (физическое здоровье, состояние опьянения и др.), поведение до возникновения транспортного происшествия;
 - стаж управления транспортным средством;
- 7) сведения о других участниках транспортного происшествия (пешеходы, пассажиры, помощник машиниста и др.):
- пол, возраст, поведение до возникновения транспортного происшествия;
 - расстояние, которое преодолел участник транспортного происшествия;

²¹¹ Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 5–6.

– скорость, с которой двигался участник транспортного происшествия в процессе перемещения на указанном пути²¹²;

– расположение в салоне транспортного средства;

8) сведения о следах, полученных в ходе следственного эксперимента, информация о которых необходима для проведения расчетов.

Кроме того, исходные данные могут дополняться в зависимости от вида транспортного происшествия.

Представляется, что предложенные подходы к определению совокупности диагностических признаков, характеризующих объекты судебных транспортных экспертиз, могут быть положены в обоснование того или иного вывода при решении вопросов об установлении конкретных свойств и состояний объектов, что поможет экспертам при составлении ими заключения.

Рассмотрение предмета и объектов судебной экспертизы традиционно рассматриваются в совокупности с решаемыми задачами, чему посвящен самостоятельный параграф в нашей работе.

§ 2. Задачи судебных транспортных экспертиз

Как было ранее сказано судебные автотранспортные (автотехнические) экспертизы являются наиболее разработанными по отношению к другим родам судебных транспортных экспертиз, а потому мы опираемся на это при разработке нашей концепции. В судебной экспертологии все задачи делятся на задачи класса, рода, вида. Конечно, задачи судебной автотехнической экспертизы входят в задачи рассматриваемого класса, однако они являются гораздо уже. Мы являемся продолжателями данного направления и пытаемся

²¹² Альтернативной и более объективной информацией являются данные о времени движения участника транспортного происшествия с момента возникновения опасности до момента его совершения, устанавливаемые путем проведения серии следственных экспериментов в условиях, максимально приближенных к условиям происшествия (см. «Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств». Указ. соч. С. б).

его развивать.

Задачи судебных транспортных экспертиз можно подразделить на две основные группы: 1) задачи отрасли научного знания, рассмотренные нами в предыдущей главе, и 2) задачи экспертных исследований. В данном параграфе будут раскрываться задачи судебных транспортных экспертиз, связанные с непосредственным процессом исследования.

Так же как и с предметом судебной экспертизы, в настоящее время нет единого подхода, касающегося классификации экспертных задач. В процессе становления криминалистической экспертизы было распространено деление всех задач на две группы: идентификационные и неидентификационные, в число которых входило определение места, времени, способа, последовательности совершения действия (события), механизма слеодообразования, установление причинной связи и др.²¹³.

Благодаря работе В. А. Снеткова, в которой он употребил термин «диагностика» применительно к задачам экспертного исследования, классификация судебных экспертиз претерпела изменения²¹⁴, однако поначалу неидентификационные и диагностические задачи являлись тождественными понятиями²¹⁵.

Ю. Г. Корухов в одной из своих работ²¹⁶ ссылается на мнения ученых, которые предлагали различные группы экспертных задач. Так, А. И. Винбергом и Н. Т. Малаховской выделялись идентификационные,

²¹³ См., например, Митричев С. П. Задачи науки советской криминалистики // Социалистическая законность. – М., 1951. № 6. С. 6–17; Терзиев Н. В. Идентификация и определение родовой (групповой) принадлежности. Лекции по криминалистике. – М., 1961. 38 с.; Ароцкер Л. Е. Возможности решения неидентификационных задач почерковедческой экспертизой // Вопросы криминалистики и судебной экспертизы. Материалы научной конференции. – Душанбе, 1962. Сб. 2. С. 143–146 и др.

²¹⁴ Снетков В. А. Проблемы криминалистической диагностики. Указ. соч. С. 103–106.

²¹⁵ Шляхов А. Р. Классификация судебной экспертизы. Указ. соч. С. 31.

²¹⁶ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений: научно-практическое пособие / Ю. Г. Корухов. – М.: НОРМА-ИНФРА-М, 1998. 288 с.

диагностические, ситуационные и классификационные экспертные задачи²¹⁷. В. А. Пучков добавлял к вышеназванным задачам реставрационные²¹⁸, а В. А. Назаров – реконструкционные (применительно к экспертизе веществ, материалов и изделий)²¹⁹.

Сам же Ю. Г. Корухов исключил блок ситуационных задач и предложил деление экспертных задач на классификационные (установление принадлежности объектов к определенному классу), диагностические (исследование состояния объекта, события, явления, процесса) и идентификационные (установление тождества конкретного объекта самому себе на основе выявленных признаков)²²⁰.

В данном случае не стоит так категорично говорить о невозможности включать в классификацию задач судебных экспертиз ситуационные задачи²²¹. Во-первых, сначала стоит обратиться к значению слова «ситуация». Так, в толковом словаре С. И. Ожегова и Н. Ю. Шведовой под ситуацией понимается «Совокупность обстоятельств, положение, обстановка»²²². Понятие «диагностика» означает «распознавание... определение признаков... знание примет...»²²³. Очевидно, что термин «диагностика» не может охватывать смысл слова «ситуация». Отсюда вытекает вывод о том, что в рамках диагностических задач не могут решаться вопросы, связанные с реконструкцией событий.

²¹⁷ Винберг А. И., Малаховская Н. Т. Судебная экспертология (Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз). Учебное пособие. – Волгоград, 1978. 182 с.

²¹⁸ Пучков В. А. О формировании и развитии судебного материаловедения // Рефераты криминалистических чтений. – М., 1979. Вып. 26. С. 10–16.

²¹⁹ Назаров В. А. Указ. соч. С. 40.

²²⁰ Корухов Ю. Г. Соотношение категорий экспертных задач: идентификационных, классификационных, диагностических. // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы. – М., ВНИИСЭ, 1984. С. 92–112.

²²¹ Ильин Н. Н. Ситуационные задачи транспортно-технических судебных экспертиз // Алтайский юридический вестник. – Барнаул: Научный журнал Барнаульского юридического института МВД России, 2020. № 1 (29). С. 90–94.

²²² Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. – М.: Издательство: ООО «А Темп». 2006. 944 с.

²²³ Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. В 4-х томах. Т. 1. – СПб.: Издание книгопродавца-типографа М. О. Вольфа. 1882. 712 с.

Во-вторых, идея о необходимости формирования в криминалистике ситуалогии была предложена еще Г. Л. Грановским²²⁴ и развита Т. С. Волчецкой²²⁵. Другие известные ученые в области судебной экспертизы, такие как Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина и А. М. Зинин, выделяют ситуационные задачи, отмечая, что они могут быть как диагностическими, связанными с анализом ситуации в целом (когда в качестве объекта исследования выступает система событий), так и входить в отдельную группу²²⁶. Н. П. Майлис предложила различать идентификационные, диагностические, классификационные, ситуационные и интеграционные задачи²²⁷. Ситуационные задачи выделяются и другими учеными²²⁸.

В-третьих, ситуационные задачи имеют также и нормативное закрепление. Так, в Приказе Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 12 мая 2010 года № 346н «Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации» указано, что «медико-криминалистическую экспертизу вещественных доказательств и объектов производят с целью решения диагностических, идентификационных и ситуационных экспертных задач» (п. 85.1). В другом пункте этого же Приказа (п. 85.7) отмечается, что объектами судебно-медицинских исследований по реконструкции событий (ситуационных исследований) являются:

«– материалы уголовных дел, оконченные судебно-экспертные исследования, в том числе и автотехнические,

²²⁴ Грановский Г. Л. Криминалистическая ситуационная экспертиза места происшествия // Рефераты научных сообщений на теоретическом семинаре – криминалистических чтениях 21 апреля 1977 г. – М., 1977. Вып. 16. С. 3–16.

²²⁵ Волчецкая Т. С. Ситуационное моделирование в расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1991. 395 с.

²²⁶ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. 87–88.

²²⁷ Майлис Н. П. Введение в судебную экспертизу: учебное пособие. – М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2004. С. 39.

²²⁸ См., например, Криминалистическая экспертиза оружия и следов его применения: учебник. Ч. 1 / Под ред. В. А. Ручкина, И. А. Чулкова. – Волгоград: ВА МВД России, 2004. С. 67.

– материалы следственных и экспертных экспериментов, выполненных в период проведения ситуационных экспертиз;

– объекты ранее проведенных экспертных исследований, к числу которых относятся транспортные средства, предметы обстановки места происшествия и т. д.;

– подлинное место происшествия (помещение, участок дороги, ландшафта и т.д.) или максимально соответствующее ему по документально зафиксированным существенным параметрам и условиям имитации «место происшествия»».

В связи с этим возникает вопрос: почему тогда в отдельную группу выделяются классификационные задачи, которые, как справедливо и точно отмечены Е. Р. Россинской, Е. И. Галяшиной и А. М. Зининым, по своей гносеологической сущности являются диагностическими²²⁹. Кроме того, Н. П. Майлис обращает внимание на то, что классификационные задачи могут решаться как в ходе идентификационных исследований, так и диагностических²³⁰.

Поэтому, исходя из сказанного выше, ситуационные задачи вполне могут претендовать на самостоятельное закрепление. В данном случае мы поддерживаем точку зрения К. К. Сейтенова²³¹ о необходимости выделения ситуационных задач. Об их положительном опыте в расследовании преступлений не только при исследовании материальных следов, но и при реконструкции событий ДТП отмечает Н. П. Майлис в своем учебнике «Судебная трасология»²³².

Т. В. Толстухина, исходя из структуры процесса экспертного исследования, предложила выделять следующие группы задач судебной

²²⁹ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 85.

²³⁰ Майлис Н. П. Введение в судебную экспертизу: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 021100 «Юриспруденция». – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2017. С. 57.

²³¹ Сейтенов К. К. Диагностические, классификационные и ситуационные задачи судебной экспертизы // Вестник Института законодательства Республики Казахстан. № 1 (13). 2009. С. 111.

²³² Майлис Н. П. Судебная трасология. Указ. соч. С. 265.

экспертизы: идентификационные, классификационные, диагностические, реституционные, прогностические и ретроспективные (не являются экспертными и характерны только для судебно-следственных действий, при производстве которых используются специальные знания)²³³.

Под реституционными задачами Т. В. Толстухина понимает «воссоздание, восстановление характеристик объекта или криминальной обстановки механизма события на основании исследования результатов действий объектов или их отображений», а под прогностическими – «предсказание событий, обстоятельств, обстановки, характеристик объектов на основании исследования результатов криминальных действий объектов или их отображений»²³⁴.

Данная классификация критикуется Т. В. Аверьяновой, по мнению которой необходимость в выделении реституционных задач в качестве самостоятельного класса отсутствует, поскольку их содержание практически совпадает с определением ситуационных, а определение прогностических задач требует пояснений ввиду неясности, о каком предсказании идет речь и какие объекты будут подлежать исследованию²³⁵.

Уважая, безусловно, мнение Т. В. Аверьяновой, мы поддерживаем точку зрения Т. В. Толстухиной относительно включения в классификацию прогностических экспертных задач. В данном случае, как представляется, в исследуемом нами классе судебных экспертиз могут решаться вопросы о возможности наступления конкретных последствий транспортного происшествия технического характера в заданных (конкретных) условиях (указываются все сведения о транспортном средстве и пути сообщения, лице, управляющем транспортным средством, погодных условиях и т. д.).

Помимо диагностических, классификационных и ситуационных задач применимо к судебным строительно-техническим экспертизам

²³³ Толстухина Т. В. Современные тенденции развития судебной экспертизы на основе информационных технологий: дис. ... докт. юрид. наук. – М., 1999. С. 19–20.

²³⁴ Там же.

²³⁵ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 171–172.

А. Ю. Бутырин выделяет еще стоимостные, нормативистские, казуальные и преобразовательные задачи²³⁶.

Таким образом, в настоящее время нет единого мнения в отношении классификации экспертных задач, однако учеными ограничивается этот перечень тремя-четырьмя видами.

Вместе с тем следует полагать, что для темы настоящего исследования представляет наибольший интерес классификация, предложенная Е. Р. Россинской, Е. И. Галяшиной и А. М. Зининым, по мнению которых основные задачи, разрешаемые при производстве судебных экспертиз, следует классифицировать следующим образом²³⁷:

– идентификационные, в рамках которых устанавливается: а) индивидуально-конкретное тождество, б) групповая принадлежность, в) единый источник происхождения;

– диагностические, которые могут быть: 1) в зависимости от степени сложности: а) простые (исследование свойств и состояния объектов), б) сложные (исследование механизмов, событий, процессов и действий по результатам); 2) в зависимости от анализа причины и следствия: а) прямые (от причины к следствию), б) обратные (от следствия к причине); 3) классификационные, являющиеся частным случаем диагностической задачи; 4) ситуационные (ситуалогические), связанные с анализом ситуации в целом, когда в качестве объекта исследования выступает система событий.

Представляется, что приведенная классификация экспертных задач в зависимости от характера основных целей экспертного исследования отражает сущность рассматриваемого класса судебных транспортных экспертиз. Исключение составляют лишь ситуационные задачи, которые, как представляется, следует выделять в отдельную группу, о чем изложено выше. К слову сказать, данная точка зрения отмечается и учеными в области отдельных родов судебных транспортных экспертиз, в частности,

²³⁶ Бутырин А. Ю. Строительно-техническая экспертиза в судопроизводстве России дис. ... докт. юрид. наук. – М., 2005. С. 10.

²³⁷ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 85–88.

автотранспортных. Так, И. И. Чава пишет о том, что «все задачи, решаемые судебной экспертизой исследования обстоятельств ДТП, относятся к категории ситуационных и решаются математическим методом либо методом сопоставления фактических действий участника ДТП с действиями, предусмотренными нормативными актами и правилами»²³⁸. Похожую точку зрения высказывает и Ю. Б. Суворов, выделяющий даже в качестве самостоятельного вида дорожно-транспортной экспертизы ситуалогическую экспертизу (исследование обстоятельств ДТП)²³⁹.

Таким образом, применительно к классу судебных транспортных экспертиз, исходя из предмета, объектов и целей исследования, на основе изученной экспертной практики и научных трудов А. Р. Шляхова, Ю. Б. Суворова, И. И. Чавы, Т. В. Толстухиной, А. Ю. Бутырина стоит выделить следующие группы экспертных задач для судебных транспортных экспертиз:

1. *Диагностические (ситуационные) задачи по установлению причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия*, направленные на установление:

- непосредственной причины транспортного происшествия, а также иных обстоятельств (например, с какой высоты началось падение самолета, в воздухе или на земле происходило разрушение воздушного судна и т. д.);
- момента возникновения опасности для движения, требующего принятия экстренных мер по предотвращению транспортного происшествия;
- взаимного положения транспортного средства и препятствия в момент, когда лицо, управляющее им, еще имело техническую возможность предотвратить происшествие.

2. *Диагностические задачи технического состояния транспортных средств*, направленные на установление:

²³⁸ Чава И. И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Учебно-методическое пособие. – М.: Библиотека эксперта, 2007. С. 11.

²³⁹ Суворов Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Указ. соч. С. 32.

– технического состояния транспортных средств, причин и времени возникновения неисправностей (до, во время и после транспортного происшествия), пригодности транспортного средства по своей конструкции к осуществлению движения, факта внесения изменений в конструкцию транспортного средства, а также соответствие характеристик транспортного средства требованиям, предусмотренным технической документацией;

– влияния неисправностей транспортного средства на возникновение и развитие транспортного происшествия, а также возможности их своевременного обнаружения лицом, управляющим транспортным средством;

– причинной связи между технической неисправностью и наступившими последствиями технического характера, а также возможности предотвращения транспортного происшествия, возникшего вследствие технической неисправности транспортного средства;

– качества технического осмотра, обслуживания, ремонта транспортного средства и его влияния на возникновение и развитие технической неисправности;

3. Диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств, направленные на установление:

– скорости движения и других параметров движения транспортного средства (например, тормозной и остановочный путь, время преодоления транспортным средством определенных участков пути, направление и угол падения транспортного средства (для воздушных судов) на основе выявленных следов на земле и окружающих предметах, а также характеру и расположению обломков и др.);

– механизма взаимодействия транспортного средства с различными объектами в момент наступления технических последствий;

– механизма наступления технических последствий и их отдельных элементов (например, часть транспортного средства, которой нанесены

повреждения потерпевшему, признаки грубой посадки воздушного судна и др.);

4. *Диагностические задачи технического состояния транспортных путей сообщения*, направленные на установление:

- основных характеристик транспортного пути сообщения и их соответствие требованиям, предусмотренным технической документацией, для движения по ним конкретного транспортного средства;
- технического состояния элементов транспортного пути сообщения;
- наличия, причины и времени образования дефектов;
- причинной связи между обнаруженными дефектами транспортного пути сообщения и наступившими последствиями технического характера.

5. *Диагностические задачи технического состояния средств регулирования движения транспортного средства*, направленные на установление:

- основных характеристик средств регулирования движения транспортного средства и их соответствие требованиям, предусмотренным технической документацией;
- технического состояния средств регулирования движения транспортного средства;
- наличия, причины и времени образования дефектов;
- причинной связи между обнаруженными дефектами средств регулирования движения транспортного средства и наступившими последствиями технического характера.

6. *Диагностические задачи по установлению характера действий лица, управляющего транспортным средством (нормативно-технические)*, направленные на выявление:

- соответствия с технической точки зрения действий лица, управляющего транспортным средством, при его эксплуатации и обслуживании до движения, при выполнении движения, остановки и высадки пассажиров требованиям нормативных правовых актов, и их

значения для транспортного происшествия (например, нарушение заданной высоты для самолета, отклонение от курса морского судна и т. д.);

– соответствия подготовки лица к управлению транспортным средством установленным нормативам;

– технической возможности у лица, управляющего транспортным средством, предотвратить последствия технического характера путем снижения скорости или иными маневрами, в определенный период времени;

– причинной связи между действиями (бездействием) лица, управляющего транспортным средством, и последствиями технического характера (падение, столкновение, опрокидывание и т. п.).

7. Диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства, с целью определения возможности предотвращения происшествия. Кроме того, экспертом в рамках данной задачи может быть построена реконструированная схема транспортного происшествия.

Представляется, что понятие «реконструкционные задачи» в данном случае уточняют сущность, поскольку позволяют воссоздать обстоятельства, предшествовавшие транспортному происшествию. Если обратиться к разъяснению этого слова, то, например, в толковом словаре С. И. Ожегова и Н. Ю. Шведовой под реконструкцией понимается «Восстановление чего-нибудь по сохранившимся остаткам, описаниям»²⁴⁰. В данном случае на основе собранной информации, содержащейся в определенных документах, можно решить поставленную задачу. Зарубежный опыт подтверждает, что при расследовании, например, дорожно-транспортных

²⁴⁰ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. – М.: Издательство: ООО «А Темп», 2006. 944 с.

происшествий, необходимы специальные знания для проведения судебной экспертизы и реконструкции событий²⁴¹.

8. *Диагностические задачи условий среды, направленные на установление:*

– характеристик погодных условий (например, установление фактической погоды в районе выполнения полетного задания);

– влияния погодных условий на возникновение причины транспортного происшествия и наступления технических последствий, а также их соответствия для лица, управляющего транспортным средством, во время движения.

9. *Диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных.*

10. Изученная нами экспертная практика в области производства воднотранспортных и воздушно-судебных транспортных экспертиз свидетельствует о том, что при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 263 УК России, следователями ставятся вопросы *диагностических (классификационных) задач, направленных на установление:*

– типа транспортного средства, т. е. к какому классу относится конкретное судно (маломерным, прогулочным, спортивным парусным – для водного транспорта; сверхлегким, безмоторным и т. п. – для воздушных судов), которое должно быть в установленном порядке зарегистрировано

²⁴¹ См., например, Evtiukov S. Finite element method for reconstruction of road traffic accidents / S. Evtiukov, E. Golov, G. Ginzburg // Transportation Research Procedia. 2018. Vol. 36. P. 157–165. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.058>, Milliet, Q. A methodology to event reconstruction from trace images / Q. Milliet, O. Delémont, E. Sapin, P. Margot // Science & Justice. 2015. Vol. 55. No. 2. P. 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.scijus.2015.02.001>, Nagaraju M. Investigation of Road Traffic Fatal Accidents Using Data Mining Techniques / M. Nagaraju, B. Bhavani, K. Rohith // International Journal of Recent Trends in Engineering and Research. 2018. P. 216–222. <https://www.semanticscholar.org/paper/Investigation-of-Road-Traffic-Fatal-Accidents-Using-Nagaraju-Bhavani/3b393d7c40740052fbbd9418067b95f3b3797f22>.

и пройти технический осмотр²⁴². Так, при назначении судебной воднотранспортной экспертизы вопрос может быть сформулирован следующим образом: к какому типу относится аварийное судно, т. е. для перевозки каких грузов оно предназначено, и можно ли было, учитывая конструкцию судна и его техническое состояние, грузить в него тот груз, при погрузке или выгрузке которого произошла авария. Это необходимо для выявления дополнительных обстоятельств по делу, связанных с тактикой допроса лица, управляющего данным судном, направлении материалов для привлечения его к административной ответственности в соответствии со ст. 11.8 КоАП России «Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления»;

– конкретного участка пути сообщения (например, участка плавания, относящегося к определенному типу водного пространства). Это необходимо для последующего установления соответствия действий капитана судна требованиям, применяемым при плавании в определенной акватории.

Представляется, что исчерпывающий перечень всех вопросов, которые решаются в рамках производства конкретного рода судебных транспортных экспертиз, привести нельзя. Для каждого конкретного случая вопросы должны ставиться в зависимости от следственных версий и обстоятельств транспортного происшествия (с учетом осмотра места происшествия, допросов свидетелей и т. д.). Перечень вопросов необходимо согласовать с экспертом до назначения судебной экспертизы, а также подразделениями криминалистики Следственного комитета Российской Федерации. Заметим лишь, что эксперт может ответить на вопросы, решение которых требует

²⁴² Правила государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденные приказом МЧС России от 24 июня 2016 года № 340; ст. 33 Воздушного кодекса Российской Федерации; Приказ Минтранса России от 05 декабря 2013 года № 457 (ред. от 07.12.2017) «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации».

специальных знаний в соответствующей области, и он не вправе выходить за пределы своей компетенции. Анализ следственной и экспертной практики позволил сформулировать примерный перечень вопросов, которые могут быть поставлены перед экспертом в рамках производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз (см. приложение № 3 к диссертации).

Резюмируя вышеизложенное, отметим, что применительно к классу судебных транспортных экспертиз, исходя из предмета, объектов и целей исследования, на основе изученной экспертной практики стоит выделить следующие группы экспертных задач (первый вариант классификации задач был рассмотрен нами в одной из работ по теме исследования²⁴³):

- 1) диагностические (ситуационные) задачи по установлению причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия;*
- 2) диагностические задачи технического состояния транспортных средств;*
- 3) диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств;*
- 4) диагностические задачи технического состояния транспортных путей сообщения;*
- 5) диагностические задачи технического состояния средств регулирования движения транспортного средства;*
- 6) диагностические задачи по установлению характера действий лица, управляющего транспортным средством (нормативно-технические);*
- 7) диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства;*
- 8) диагностические задачи условий среды;*

²⁴³ Ильин Н. Н. Задачи транспортно-технических судебных экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2019. Т. 14, № 2. С. 40–41.

9) *диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных;*

10) *диагностические (классификационные) задачи по определению типа транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.*

Специфика классификации экспертных задач для судебных транспортных экспертиз, по нашему мнению, также состоит в том, что в рамках одного направления они могут быть одновременно простыми и сложными, прямыми и обратными.

Отметим, что одной из задач предлагаемой нами частной теории судебных транспортных экспертиз является изучение закономерностей формирования и развития каждого рода судебных транспортных экспертиз, а также расширение их возможностей, систематическое пополнение научных основ и совершенствование в целом данной частной теории, а потому приведенный перечень экспертных задач может быть дополнен и усовершенствован.

§ 3. Методология судебных транспортных экспертиз

Появление новых объектов исследования способствует модернизации и разработке новых методов и технических средств при производстве судебных экспертиз, как справедливо указывает Т. Ф. Моисеева²⁴⁴. Вопрос о том, насколько важным является разработка методического обеспечения не только для производства судебных транспортных экспертиз, т. е. для самих экспертов, но и для субъектов проверки (ст. 87 УПК России) и оценки доказательств (ст. 88 УПК России), подтверждает следственная и судебная практика. Так, К., находясь в должности капитана-механика, нарушил правила безопасности движения речного транспорта, которые повлекли

²⁴⁴ Моисеева Т. Ф. Новые методы и средства в формировании новых видов судебно-экспертных исследований // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. № 3. 2014. С. 69–75.

по неосторожности гибель трех лиц, т. е. совершил преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 263 УК России. Согласно должностной инструкции он был обязан соблюдать правила безопасности движения речного транспорта, руководить экипажем речного теплохода и выполнять функции в качестве судоводителя. Стороной обвинения было представлено заключение комиссионной водно-технической судебной экспертизы, согласно которому К. имел техническую возможность избежать транспортное происшествие. Вместе с тем сторона защиты обратила внимание на то, что в экспертном заключении отсутствовали сведения о содержании, методах и результатах проведенных экспертами исследований, что противоречит положениям ст. 25 ФЗ о ГСЭД и п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России. Указанное нарушение породило у суда сомнение в достоверности экспертных выводов и было признано недопустимым доказательством в соответствии со ст. 75 УПК России²⁴⁵. Аналогичные ситуации имели место и при производстве судебных воздушно-транспортных²⁴⁶ и железнодорожно-транспортных экспертиз²⁴⁷.

К тому же, в п. 15 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» разъясняется, что если экспертом не применены или неверно применены необходимые методы и методики экспертного исследования, то составленное им заключение будет признано необоснованным, что является основанием для назначения повторной судебной экспертизы в соответствии с ч. 2 ст. 207 УПК России.

²⁴⁵ Приговор Суда Ямало-Ненецкого автономного округа № xxxxxx от 04 октября 2010 года [Электронный ресурс]: URL: [https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetskogo-avtonomnogo-okruga-\(yamalo-nenetskiy-avtonomnogo-okrug\)-ot-04.10.2010-_-](https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetskogo-avtonomnogo-okruga-(yamalo-nenetskiy-avtonomnogo-okrug)-ot-04.10.2010-_-) (дата обращения: 20.02.2023).

²⁴⁶ См., например, Кассационное определение Верховного суда Российской Федерации № 46-О10-47 от 25 мая 2010 года [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ARB002;n=185140#09923118629970171> (дата обращения: 22.03.2023).

²⁴⁷ См., например, Апелляционное постановление Забайкальского краевого суда № 22-2392/2017 от 03 июля 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <http://sudact.ru/regular/doc/Q33TJ67Yc0o8/> (дата обращения: 22.03.2023).

При изучении заключений эксперта по судебным транспортным экспертизам было установлено, что при производстве:

– судебных воздушно-транспортных экспертиз для ответов на поставленные перед экспертами вопросы использовались методы естественных наук, которые включали в себя сравнение, анализ, синтез и абстрагирование. Также применялись формально-логические методы, которые включали в себя сходство, различие и соединительные методы. Специальные методы и методики при производстве судебных экспертиз не применялись;

– судебных воднотранспортных экспертиз сведения о методах и методике вообще отсутствовали;

– судебных железнодорожно-транспортных экспертиз для ответов на поставленные перед экспертами вопросы использовались, в основном, математические методы (моделирование, графические и расчетные методы). Специальные методы и методики при производстве экспертиз не применялись.

Во всех заключениях указанных выше судебных транспортных экспертиз шла подмена методики: эксперты указывали, что они пользовались либо нормативными правовыми актами, имеющими отношение к конкретному роду судебной транспортной экспертизы, либо специальной литературой по аналогичному принципу. Например, при производстве судебных воднотранспортных экспертиз в процессе исследования использовались справочники по теории судовождения, теории и устройству судов, Кодекс внутреннего водного транспорта, Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России № 129 от 14 октября 2002 года. Кроме того, иногда экспертами в заключении указывались нормативные акты конкретного субъекта Российской Федерации (например, Правила пользования водными объектами Республики Алтай для плавания

на маломерных судах (в ред. постановлений Правительства Республики Алтай от 26 июня 2009 года № 144, от 12 августа 2009 года № 183).

Таким образом, в настоящее время существует проблема методического обеспечения при производстве судебных транспортных экспертиз (кроме автотранспортной (автотехнической) экспертизы²⁴⁸), поскольку при отсутствии сведений о применяемых методах или методиках (п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России) полученные заключения эксперта могут быть признаны судом в качестве недопустимых доказательств. Чтобы избежать этого, необходимо разработать систему методов для рассматриваемого класса судебных экспертиз, включив их в соответствующие методики для производства конкретного рода судебной транспортной экспертизы.

Методология судебно-экспертной деятельности состоит из «учения о структуре, логической организации, методах и средствах этой деятельности»²⁴⁹. Сущность метода в судебной экспертизе проявляется в нескольких значениях: методах научного знания и разрабатываемых на их основе методах практической деятельности. В то же время это деление носит весьма условный характер, поскольку используемые методы в процессе экспертного исследования основаны на достижениях науки и техники, а потому также являются научными²⁵⁰.

Данную точку зрения высказывают представители научной школы кафедры судебных экспертиз, возглавляемой профессором Е. Р. Россинской в Московском государственном юридическом университете имени О. Е. Кутафина (МГЮА). По их мнению, «в практической судебно-экспертной деятельности могут применяться те же методы, что и в научном исследовании, если их использование не противоречит требованиям

²⁴⁸ См., например, Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 4–40.

²⁴⁹ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 59.

²⁵⁰ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 32.

законности и этическим нормам, т. е. отвечает принципу допустимости в его общей форме»²⁵¹.

Вопросам классификации экспертных методов посвящены работы И. В. Постики²⁵², А. И. Винберга и А. Р. Шляхова²⁵³, Т. В. Аверьяновой²⁵⁴, Е. Р. Россинской²⁵⁵, Н. П. Майлис и А. М. Зинина²⁵⁶ и др.

Как утверждает Т. В. Аверьянова, большинство ученых придерживается классификации методов, заимствованных из криминалистики и предложенных Р. С. Белкиным, который все методы дифференцировал следующим образом: всеобщий диалектический метод, общенаучные методы (наблюдение, измерение, описание, сравнение, эксперимент и т. д.) и специальные методы (собственно криминалистические и заимствованные из других наук)²⁵⁷. Сама же она предложила выделять экспертные методы общей теории судебной экспертизы (всеобщий метод материалистической диалектики и формальной логики, общенаучные и специальные)²⁵⁸ и методы экспертного исследования (всеобщий метод, общие, частнонаучные и специальные)²⁵⁹.

Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина и А. М. Зинин выделяют всеобщий диалектический метод, общенаучные (чувственно-рациональные, математические и кибернетические) и специальные методы частных наук²⁶⁰.

²⁵¹ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 59.

²⁵² Постика И. В. О методах криминалистической экспертизы: Теоретические и процессуальные проблемы судебной экспертизы // Применение научных методов при расследовании преступлений и изучении преступности: Теоретические и процессуальные проблемы судебной экспертизы. Материалы Всесоюзной научной конференции. – М., 1973, Ч. 1: Вып. 1. С. 66–69.

²⁵³ Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. № 28 / Редкол.: В. И. Барынина, А. И. Винберг, Э. П. Козинер, Н. М. Кристи и др.; Отв. за вып.: А. И. Винберг, А. Р. Шляхов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1977. С. 64.

²⁵⁴ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. соч.

²⁵⁵ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 102–118.

²⁵⁶ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 37.

²⁵⁷ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. соч. С. 242.

²⁵⁸ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. соч. С. 243–244.

²⁵⁹ Там же. С. 250–251.

²⁶⁰ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 102–118.

Н. П. Майлис предлагает классифицировать методы судебной экспертизы по различным основаниям, что является вполне обоснованным. Так, все экспертные методы могут подразделяться по:

- степени общности и субординации;
- целевому назначению и результатам;
- характеру получаемой информации (свойствам, признакам объектов);
- стадиям экспертного исследования²⁶¹.

Довольно убедительную классификацию методов предложила О. Г. Дьяконова²⁶².

Диалектический метод является базовым, на нем основаны и из него вытекают все остальные методы, «поскольку законы материалистической диалектики имеют всеобщее значение и присущи любой форме движения материи»²⁶³. В то же время некоторые ученые считают, что применение всеобщего метода материалистической диалектики не отражает особенностей судебной экспертизы, а потому остается без подробного обсуждения²⁶⁴. Безусловно, с одной стороны, это действительно так, поскольку данный метод выражает лишь общие принципы процесса познания. С другой стороны, он позволяет синтезировать общенаучные и частные методы судебных транспортных экспертиз, пронизывая их содержание.

Общенаучные методы являются универсальными, применяются во многих науках и сферах практической деятельности, а также при производстве любого рода судебной экспертизы на основных стадиях экспертного исследования²⁶⁵. По нашему мнению, для более правильного понимания смысла общенаучных методов применительно к судебным

²⁶¹ Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза: учебник. Указ. соч. С. 37.

²⁶² Дьяконова О. Г. Теоретические основы судебной экспертологии. Указ. соч. С. 164–185.

²⁶³ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 66.

²⁶⁴ См., например, Шаров В. И. Система методов судебной экспертизы // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. Серия «Право». 2014. № 3 (2). С. 269.

²⁶⁵ Естественно-научные методы судебно-экспертных исследований: учебник / под ред. Е. Р. Россинской. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2015. С. 10.

транспортным экспертизам следует подчеркнуть, что они представляют собой систему приемов по изучению объектов, фактов или событий с использованием специальной терминологии в области транспорта и специальных технических средств.

Однако, что касается структуры общенаучных методов, то на сегодняшний день нет единого мнения по данному вопросу.

Так, в монографии «Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход)» под редакцией Е. Р. Россинской отмечается, что анализ и синтез, индукция и дедукция, гипотеза, аналогия и другие категории формальной логики следует считать элементами всеобщего метода материалистической диалектики. К общенаучным методам авторы научного труда относят чувственно-рациональные (наблюдение, описание, сравнение, эксперимент и моделирование), математические (измерение, вычисление, геометрические построения и математическое моделирование) и кибернетические²⁶⁶.

Т. В. Аверьянова, как уже было сказано, понимает методы судебной экспертизы применительно к ее общей теории и практической деятельности. Так, к общенаучным методам теории она относит наблюдение, сравнение, описание, измерение, эксперимент, моделирование, математические методы, исторический метод, формализацию, идеализацию и аксиоматический метод. В систему общенаучных методов экспертного исследования входят наблюдение, сравнение, описание, измерение, эксперимент, моделирование и гносеологический метод. Логические методы входят в систему всеобщего метода²⁶⁷. Данную точку зрения поддерживает Р. М. Ропот²⁶⁸.

²⁶⁶ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 67–73.

²⁶⁷ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. соч. С. 243–251.

²⁶⁸ Ропот Р. М. Классификация методов экспертного исследования // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы. – Минск, 2016. № 1 (39). С. 73–78.

Вместе с тем следует обратить внимание на то, что классификация методов судебной экспертизы базируется не только и не столько на положениях науки криминалистики, но, в первую очередь, на фундаментальных основах философии. Именно учеными-философами разработана классификация методов научного познания, а потому целесообразней придерживаться данного подхода, согласно которому логические методы относятся к общенаучным²⁶⁹.

К тому же, если брать во внимание, что сравнение выступает в качестве познавательной операции, в ходе которой устанавливается сходство или различие объектов, являясь основой такого логического приема, как аналогия²⁷⁰, почему данный метод упомянутыми учеными относится к общенаучным методам, а не ко всеобщему методу, входя в структуру формальной логики? Очевидно, что общелогические методы (индукция, дедукция, анализ, синтез, аналогия, абстрагирование) применяются в научных исследованиях во всех областях знания и, на наш взгляд, должны входить в группу общенаучных методов.

Другая группа методов сочетает в себе как чувственное, так и рациональное познание; они воспринимаются как совокупность отдельных взаимосвязанных элементов. В их число, как известно, входят наблюдение, описание, сравнение, эксперимент, моделирование. Рассмотрим данные методы более подробно применимо к судебным транспортным экспертизам.

Наблюдение представляет собой непосредственное или опосредованное объективное восприятие²⁷¹ какого-либо объекта судебной транспортной экспертизы, осуществляемое с целью его изучения. Объектами непосредственного наблюдения, когда они воспринимаются лично, т. е. самим экспертом, являются транспортные средства или их фрагменты,

²⁶⁹ См., например, Кохановский В. П., Золотухина Е. В., Лешкевич Т. Г., Фатхи Т. Б. Философия для аспирантов: Учебное пособие. Изд. 2-е. – Ростов н/Д: «Феникс», 2003. С. 319.

²⁷⁰ Там же. С. 339.

²⁷¹ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 64.

пути сообщения и средства регулирования движения транспортных средств, объекты транспортной инфраструктуры, а также само место происшествия (например, участок дороги, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие, и примыкающая к нему местность). Как правило, такие объекты находятся вне экспертного учреждения в силу невозможности их транспортировки, в связи с чем в постановлении о назначении судебной экспертизы делается соответствующая отметка о том, что объекты находятся в месте их хранения. Эксперт, осуществляющий производство исследования, указывает в своем заключении, что в целях изучения объектов им осуществлялся выезд к месту их нахождения. При опосредованном наблюдении, что чаще всего встречается на практике, экспертом изучаются различные документы по технической эксплуатации транспортного средства (приказы, инструкции, правила, регламенты), документы, содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства, протоколы следственных действий и т. д., а также иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия (например, фотоизображения или видеоизображения, полученные с камер видеонаблюдения, содержащие информацию о движении транспортного средства или действиях лица, управляющего им).

Описание – это упорядоченная и систематизированная фиксация²⁷² с помощью средств письменной речи и специальной терминологии результатов применения различных методов экспертного исследования (наблюдения, измерения, сравнения и др.) с указанием на признаки объекта судебной транспортной экспертизы. Отличительной особенностью описания при производстве судебной транспортной экспертизы является использование специальной терминологии, закреплённой в различных нормативных правовых актах и нормативных документах в сфере транспорта. По аналогии с наблюдением описание может быть

²⁷² Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 64.

непосредственным или опосредованным. При опосредованном описании фиксируются результаты:

- опосредованного наблюдения, проводимого другим лицом, находящие свое отражение в различных документах, содержащих исходные данные (например, описание результатов следственного эксперимента по установлению времени прохождения пешеходом определенных участков пути);

- сравнения признаков объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе (например, описание дефектов поверхности в виде широкого продольного углубления с неровным дном и краями, называемых задирами);

- сравнения действий лиц (с технической точки зрения), зафиксированных в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных правовых актах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание.

Опосредованное описание может также осуществляться с помощью технических средств (например, с помощью увеличительных приборов описываются какие-либо дефекты на транспортном средстве).

Метод сравнения позволяет выявлять во взаимосвязанных и однородных объектах общие и частные признаки²⁷³. Как уже было отмечено, применительно к судебным транспортным экспертизам сравнение заключается в сопоставлении:

- сведений, содержащихся в документах о транспортном происшествии, и повреждений, зафиксированных при осмотре транспортного средства, пути сообщения, средстве регулирования движения транспортного средства;

- диагностических признаков объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе;

²⁷³ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 105.

– анализируемых обстоятельств события транспортного происшествия, изложенных в материалах уголовного дела (например, сравнение показаний подозреваемого с обстоятельствами транспортного происшествия, проявившихся в конкретных действиях лица и наступивших последствиях);

– действий лиц (с технической точки зрения), зафиксированных в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных правовых актах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание. В данном случае следует говорить об анализе нормативных правовых актов и нормативно-технических документов в части, имеющей отношение к предмету судебной транспортной экспертизы. С помощью выявленных экспертами признаков решаются задачи, связанные с установлением технических причин транспортного происшествия. Так, по факту схода двадцати трех вагонов грузового поезда была назначена железнодорожно-техническая судебная экспертиза. Инструментальным промером исследуемого вагона установлены отклонения от требований Руководящего документа «Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами» РД 32 ЦВ 052-2009, утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 13-14.05.2010)²⁷⁴.

Эксперимент как общенаучный метод представляет собой опытное действие, направленное на изучение объекта судебной транспортной экспертизы в искусственных условиях, максимально приближенных к тем, которые имели место в момент транспортного происшествия с целью

²⁷⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода трех вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

выявления природы, свойств и состояния изучаемых объектов (явлений), механизма их взаимодействия и слеодообразования²⁷⁵. Изученная экспертная и следственная практика свидетельствует о том, что эксперимент как метод в судебной транспортной экспертизе в большинстве случаев не применяется, поскольку указанные нами задачи решаются в ходе следственного эксперимента. Вместе с тем мы полагаем, что он может проводиться для решения частного экспертного вопроса. Например, проверка появления дефекта на транспортном средстве в результате воздействия на него другого объекта или какого-либо явления. Представляется, что эксперимент как метод исследования также может использоваться при разработке методики²⁷⁶ судебной транспортной экспертизы.

Моделирование есть опосредованное изучение объекта при невозможности непосредственного исследования, производимое с целью получения о нем информации путем перенесения на исследуемый объект результатов изучения его модели,²⁷⁷ (например, когда транспортное средство сильно повреждено, и необходимо создать модель для проведения экспертного эксперимента в рамках исследования).

По способу реализации Е. Р. Россинская выделяет следующие виды моделирования: мысленное, физическое, математическое и смешанное²⁷⁸.

Результаты проведенного нами исследования показали, что при производстве судебных транспортных экспертиз чаще всего применяются физическое и математическое моделирование.

Физическое моделирование заключается в экспериментальном изучении различных физических объектов или явлений, которое основывается на использовании модели, имеющей ту же физическую

²⁷⁵ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 106.

²⁷⁶ Рыжиков Д. А. Эксперимент в судебной экспертной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2020. 151 с.

²⁷⁷ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 106–107.

²⁷⁸ Там же С. 107.

природу, что и изучаемый объект²⁷⁹. Данный метод направлен на создание модели какого-либо объекта в уменьшенном масштабе (например, транспортного средства) и проведение на ней эксперимента, результаты которого переносятся на исследуемый объект. Некоторые ученые отмечают, что с помощью физического моделирования можно исследовать движение транспортного средства в момент транспортного происшествия²⁸⁰.

Математическое моделирование заключается в создании математической модели, представляющей собой объект, замещающий оригинал и обеспечивающий изучение некоторых его свойств, выраженный в математической форме. Построение модели осуществляется через некий алгоритм, реализующийся в конечном итоге в программу²⁸¹. Так, по факту схода двенадцати вагонов поезда была назначена железнодорожно-техническая судебная экспертиза. В результате примененного метода математического моделирования в ходе экспертного исследования, направленного на установление причин схода подвижного состава, доказано, что по совокупности отступлений в техническом содержании пути и грузового вагона наибольший «вклад» в транспортное происшествие внесло наличие отступлений от норм технического содержания и ремонта ходовых частей вагона, которое составило 85%. Отступления от норм содержания пути оказало влияние на сход вагонов в грузовом поезде не более 15%²⁸².

²⁷⁹ Гусев Ю. И., Карасев И. Н., Кольман-Иванов Э. Э. Конструирование и расчет машин химических производств. – М., Машиностроение, 1985. С. 12–14.

²⁸⁰ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 67.

²⁸¹ Самарский А. А., Михайлов А. П. Математическое моделирование. Идеи. Методы. Примеры. – 2-е изд., испр. – М.: Физматлит, 2001. С. 7.

²⁸² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Иркутским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2018 году по факту схода двенадцати вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

Н. П. Майлис пишет о том, что особая значимость математического моделирования имеет место при производстве судебных автотехнических экспертиз²⁸³.

В тех случаях, когда физическое моделирование провести не представляется возможным, а математическое сопряжено с трудоемкими расчетами, можно воспользоваться методом компьютерного моделирования²⁸⁴, которое, по утверждению Н. П. Майлис, заняло прочное место при производстве судебных экспертиз²⁸⁵. Например, при производстве судебной автотранспортной экспертизы появились методики компьютерного моделирования и анализа механизма ДТП, установления места столкновения автотранспортных средств, оценки дорожных ситуаций и др.²⁸⁶. Данный метод применяется также и при производстве других родов судебной транспортной экспертизы. Так, по уголовному делу по факту затопления низменной части г. Крымска Краснодарского края в 2012 году была назначена гидротехническая судебная экспертиза. Методически экспертиза основывалась на так называемых доказательственных вычислениях. Для этого на основе двумерных уравнений Сен-Венана и сертифицированного программного продукта «БОР»²⁸⁷ была разработана компьютерная гидродинамическая модель долины р. Адагум от места слияния рек Неберджай и Баканка до Варнавинского водохранилища с учетом всех мостовых переходов и городской застройки. Для построения модели использовались топографические карты с сечением высоты рельефа через

²⁸³ Майлис Н. П. Методы моделирования при производстве судебных экспертиз как эффективное средство в доказывании. Указ. соч. С. 72.

²⁸⁴ См., например, Сафонов В. И. Компьютерное моделирование: учебное пособие / В. И. Сафонов; Мордов. гос. пед. ин-т. – Саранск, 2009. 92 с.

²⁸⁵ Майлис Н. П. Методы моделирования при производстве судебных экспертиз как эффективное средство в доказывании // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 4. С. 73.

²⁸⁶ Ищенко Е. П., Топорков А. А. Криминалистика: Учебник. – 2-е издание. – М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ», ИНФРА-М, 2010. С. 79.

²⁸⁷ Беликов В. В., Милитеев А. Н., Кочетков В. В. Комплекс программ для расчета волн прорыва (БОР) // Российское агентство по патентным и товарным знакам. Свидетельство об официальной регистрации программы для ЭВМ № 2001610638. – М., 2001.

1 м, космические снимки высокого разрешения, паспорта мостов, результаты обследования на местности. В модели учтены отметки насыпи ж/д полотна, основные городские магистрали, городская застройка (моделировалась участками с повышенной шероховатостью), завалы на мостовых переходах, выпадение осадков непосредственно в черте города. На входной границе модели задавался гидрограф расхода (изменение расхода реки во времени), восстановленный по имеющимся данным, полученным из материалов следствия, на выходной границе – уровень воды в Варнавинском водохранилище. После того как модель была откалибрована и верифицирована, на ней выполнялись вычисления с целью оценки влияния мостовых переходов на затопление г. Крымска²⁸⁸.

В некоторых источниках можно встретить имитационное моделирование, представляющее собой метод, с помощью которого можно строить модели в виде компьютерной программы или установки, которая описывает структуру и воспроизводит процессы какого-либо события так, как бы оно проходило в действительности в зависимости от исходных данных²⁸⁹. Имитационное моделирование нашло свое применение в разработанной экспертной системе «Анализ ДТП»²⁹⁰. Полагаем, что похожие компьютерные программы должны быть разработаны для судебной воднотранспортной, воздушно-транспортной и железнодорожно-транспортной экспертизы с целью воссоздания и анализа события транспортного происшествия.

²⁸⁸ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 293 УК России, расследованном следственным отделом Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Южному федеральному округу по факту затопления низменной части г. Крымска Краснодарского края в 2012 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации» [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

²⁸⁹ См., например, Имитационное моделирование: учеб. пособие / М. С. Эльберг, Н. С. Цыганков. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2017. С. 58.

²⁹⁰ Чувиков Д. А. Универсальные алгоритмы взаимодействия экспертной системы и системы имитационного моделирования // Т-СОММ: Телекоммуникации и транспорт. Том 11, № 4. 2017. С. 37.

Математические методы судебной транспортной экспертизы включают в себя измерение, вычисление, геометрические построения и математическое моделирование²⁹¹.

При осуществлении измерения (например, массы, скорости движения транспортного средства), как представляется, экспертами должны быть соблюдены требования метрологической допустимости²⁹² проведения исследования: измерения должны выполняться с помощью поверенных технических средств, а сами результаты измерения должны быть выражены в единицах величин Международной системы единиц (СИ) с указанием границ погрешности, т. е. отклонения измеренного значения величины от «истинного».

Результаты измерений эксперт получает как самостоятельно в ходе проведения исследования, так и из протоколов следственных действий, содержащих информацию об исходных данных. При этом выделяются непосредственные (прямые) измерения, получаемые собственно с помощью применения технических средств, и опосредованные (косвенные) измерения, при которых искомое значение рассчитывается по известной формуле, а значения величин, входящих в формулу, получают прямыми измерениями и с помощью различных вычислений, необходимых также при проведении математического моделирования²⁹³. Измерения выражаются посредством расчетов с подстановкой полученных значений в специальные формулы (например, расчет скорости движения автомобиля перед началом его

²⁹¹ См., например, Толстухина Т. В. Современные тенденции развития судебной экспертизы на основе информационных технологий. Указ соч. С. 105–118; Математические методы в криминалистической экспертизе: курс лекций / А. А. Курин и др.; ред. А. А. Тихонов. – Волгоград: ВА МВД России, 2004. 123 с.

²⁹² Толмосов В. И. К вопросу о допустимости метрологических данных, используемых экспертами и специалистами при производстве экспертиз и дачи заключений // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право. 2013. Выпуск 2 (14). С. 145.

²⁹³ Крылова Г.Д. Основы стандартизации, сертификации, метрологии: Учебник для вузов. – 2 -е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. С. 230.

снижения, расчет максимально допустимых скоростей движения автомобиля по различным дорожным условиям и др.)²⁹⁴.

Геометрические построения в ходе проведения экспертного исследования следует применять для фиксации обстановки транспортного происшествия путем составления схемы или плана, в котором фиксируется взаимное расположение транспортных средств, пешеходов, объектов транспортной инфраструктуры, а также признаки исследуемых объектов. Так, в ходе судебной железнодорожно-технической экспертизы эксперт изобразил схему схода поезда, на которой было зафиксировано место провала правого колеса (ордината 6112 км 277 м), набегания левого колеса (ордината 6112 км. 272 м.) и место переката левого колеса (ордината 6112 км. 266 м.). В результате проведенного исследования экспертом определено место начала схода подвижного состава поезда²⁹⁵.

Метод геометрических построений используется также при производстве других судебных экспертиз, например, строительно-технических, о чем эксперт делает отметку в своем заключении. В этой связи А. Ю. Бутырин отмечает, что план должен содержать заголовок, масштаб, расшифровку условных обозначений, дату, подпись эксперта²⁹⁶.

Кибернетические методы, предложенные Р. С. Белкиным для науки криминалистики²⁹⁷, поддержанные Е. Р. Россинской применительно к судебной экспертизе, по нашему мнению, требуют некоторого пояснения.

Так, еще в 60-е годы прошлого столетия профессор Л. Е. Ароцкер считал, что «классические» криминалистические методы исследования «еще

²⁹⁴ См., например, Автотехническая экспертиза // Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 7–38.

²⁹⁵ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту схода поезда в 2014 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

²⁹⁶ Бутырин А. Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. – М.: Издательский Дом «Городец», 2006. С. 73.

²⁹⁷ Криминалистика: учебник для вузов / Под ред. Р.С. Белкина. Указ. соч. С. 63–65.

долгое время будут доминировать над кибернетическими и служить экспертам для проверки надежности последних. Только тогда, когда научная состоятельность и надежность кибернетических методов перестанут вызывать сомнения и эти методы окажутся более эффективными, чем традиционные криминалистические, они могут стать основными методами экспертного исследования, но и в этом случае ЭВМ останется лишь аппаратом в руках эксперта»²⁹⁸.

А. М. Шувалова и М. Н. Шувалов отмечают, что «несмотря на актуальные проблемы «информатизации» раскрытия и расследования преступлений... не обнаружено развернутое изложение этого метода в криминалистике... Кибернетический метод в криминалистике не может быть сведен только к использованию компьютерных программ. За термином «кибернетический метод» стоит наука кибернетика, имеющая собственные средства научного познания»²⁹⁹.

В общем виде кибернетика представляет собой науку об общих закономерностях получения, хранения, преобразования и передачи информации в сложных управляющих системах: живых организмах, машинах и обществе³⁰⁰.

Наряду с общей кибернетикой, выделяют и специальные ее виды³⁰¹: техническая, биологическая, медицинская, кибернетика в психологии, экономическая, физическая («кибернетическая физика»), социальная, педагогическая, квантовая (управление квантовыми системами, квантовые вычисления), космическая, транспортная (автоматическое управление

²⁹⁸ Ароцкер Л. Е. Организационные и процессуальные вопросы использования электронно-вычислительных машин // Криминалистика и судебная экспертиза. Республиканский межведомственный сборник научных и научно-методических работ. – Киев: РИО МВД УССР, 1969. Вып. 6. С. 182–190.

²⁹⁹ Шувалова А. М., Шувалов М. Н. Кибернетический метод исследования в криминалистике // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. – М., 2016. № 4 (14). С. 154–159.

³⁰⁰ Новиков Д. А. Кибернетика: Навигатор. История кибернетики, современное состояние, перспективы развития. – М.: ЛЕНАНД, 2016. С. 9.

³⁰¹ Кузин Л. Т. Основы кибернетики. В 2-х томах. – М.: Энергия, 1979. Т. 1. 504 с. Т. 2. 584 с.

транспортом, автоматизация управления сложными технологическими процессами) и др.

В настоящее время кибернетика является самостоятельной междисциплинарной фундаментальной наукой, равно как и информатика. Данные науки пересекаются, но акценты у них серьезным образом различаются. Если фундаментальными основами кибернетики выступают управление и связь (теория управления и теория информации), то у информатики – это формализация (в теории) и компьютеризация (на практике), т. е. создание новейших технологий и исследование информационных процессов³⁰².

Представляется, что пример осуществления поиска и автоматической обработки информации в базах данных, указанный в монографии «Судебная экспертология», не следует относить к кибернетическим методам³⁰³. В данном случае целесообразней использовать понятие «методы информационно-компьютерных технологий», как это предлагают некоторые известные ученые³⁰⁴.

Кроме того, автоматизированные системы не являются, строго говоря, системами управления, т. к. по своей сущности носят информационный характер³⁰⁵, а сама информатизация судебно-экспертной деятельности может реализовываться через автоматизацию измерений, обработку массивов данных, формирование банков данных, создание программ и т. п.³⁰⁶.

Р. М. Ланцман писал, что к кибернетическим методам следует прибегать лишь тогда, когда сама экспертная задача сложна, либо когда

³⁰² Новиков Д. А. Кибернетика: Навигатор. История кибернетики, современное состояние, перспективы развития. Указ. соч. С. 111.

³⁰³ Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход). Указ. соч. С. 68.

³⁰⁴ См., например, Криминалистика: учебник / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, Е. Р. Россинская. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма, ИНФРА-М, 2017. С. 78.

³⁰⁵ Гаврилов О. А. Курс правовой информатики: Учебник для вузов. – М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2002. С. 65.

³⁰⁶ Воронин С. А. Практика и перспективы применения информационных технологий в судебной экспертизе // Современные фундаментальные и прикладные исследования. № 2 (21). 2016. С. 111.

вообще задача не может быть решена другими имеющимися средствами³⁰⁷. Например, эксперту в области судебных транспортных экспертиз необходимо использовать данный метод при изучении автоматизации транспортных процессов.

Высокая степень автоматизации, согласно утверждению Р. С. Белкина, была достигнута во ВНИИ СЭ Минюста СССР при производстве судебных автотехнических экспертиз при расследовании ДТП, связанных с наездом транспортного средства на пешехода. Экспертом изучаются исходные данные, предоставленные следователем, которые затем кодируются и вводятся в ЭВМ. С помощью разработанного программного обеспечения определяется ход исследования по каждому из вопросов, поставленных перед экспертом, выбираются необходимые формулы для проведения расчетов, затем формируются текстуальная часть экспертного заключения и выводы³⁰⁸. Например, как пишут М. И. Замиховский и А. В. Котов, в экспертных учреждениях Минюста России при производстве судебных автотехнических экспертиз применяется расчетно-текстовый редактор «АУТО-ТЕХТ», содержащий как отдельные подпрограммы расчета по типовым формулам, так и сложные алгоритмы. В компьютерной базе формул содержатся подпрограммы расчета часто встречающихся величин: остановочного пути (с возможностью выбора отдельных его составляющих); остановочного времени и др. Кроме того, при производстве исследований, связанных с установлением механизма ДТП применяется графический метод с использованием компьютерных технологий³⁰⁹. Анализ экспертной практики позволил сделать вывод о том, что в настоящее время данная программа

³⁰⁷ Ланцман Р. М. Кибернетизация почерковедческой экспертизы // Вестник университета имени О. Е. Кутафина. № 8 (24). 2016. С. 145–150.

³⁰⁸ Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории – к практике. – М.: Юрид. лит., 1988. С. 7–8.

³⁰⁹ Замиховский М. И., Котов А. В. Компьютеризация и автоматизация судебной автотехнической экспертизы в экспертных учреждениях Минюста России // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (9). 2008. С. 212–218.

используется редко по сравнению с графическим редактором векторной графики CorelDRAW.

В то же время существуют компьютерные программы, с помощью которых можно выполнять расчеты по анализу и реконструкции ДТП. К их числу можно отнести CARAT, PC Crash и др. В данных программах можно:

- осуществлять моделирование движения автотранспортных средств и других объектов, вести анализ столкновений и представлять результаты моделирования в виде отдельного файла данных, динамических таблиц и диаграмм, двух- и трехмерной анимации;

- создавать и сохранять собственные графические изображения (схема ДТП, рисунки, диаграммы), использовать фотоснимки и отсканированные иллюстрации, трансформировать в чертеж результаты измерений на месте ДТП³¹⁰.

В этой связи возникает потребность в разработке подобного программного обеспечения при производстве остальных родов судебных транспортных экспертиз ввиду его отсутствия. Представляется, что с помощью специально созданных программ можно осуществлять различные расчеты по встроенным формулам и алгоритмам, строить схемы транспортного происшествия, моделировать обстоятельства его наступления, механизм образования различных следов и др.

Таким образом, по нашему мнению, к общенаучным методам следует относить не только кибернетические методы, но и методы информационно-компьютерных технологий, которые в настоящее время нашли применение при производстве многих судебных экспертиз.

Наряду с традиционными методами существуют и такие методы, которые используют нестандартные приемы для решения новых задач, стоящих перед экспертом. Их принято называть эвристическими, основанными на совокупности логических приемов и изобретательского

³¹⁰ Аземша С. А., Галушко В. Н., Скиркоцкий С. В. Совершенствование экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий с помощью компьютерных программ моделирования // Наука и техника. № 4. 2015. С. 20.

творчества. Несмотря на то, что эвристические методы не так часто встречаются в криминалистической литературе, они считаются общенаучными и могут применяться при производстве судебных транспортных экспертиз. Например, Г. А. Зорин использовал термин «криминалистическая эвристика», понимая под ней отражение индивидуальной методологии, т. е. способ существования мысли в сознании следователя³¹¹. Кроме того, по его мнению, «эвристические методы опосредуют процессы накопления, отбора, обработки, целенаправленного анализа криминалистической информации»³¹². Далее им делается умозаключение о том, что «практически каждый метод, используемый следователем, в той или иной степени является эвристичным»³¹³.

На наш взгляд, при производстве судебных транспортных экспертиз, равно как и других, эвристические методы имеют место тогда, когда появляется нестандартный, новый объект исследования, требующий от эксперта творческих способностей в поиске, усовершенствовании и (или) разработке методов, приемов или технических средств при решении вопросов, поставленных перед ним.

Думается, что до момента разработки методики судебной экспертизы с включением в нее апробированных методов исследования их можно называть эвристическими, т. е. с помощью которых эксперт открывает новые способы решения. В последующем данные методы могут входить в группу специальных методов. Так, по факту крушения паралета, или паратрайка, (специальная тележка с мотором, к которой пристегнута парашютная конструкция) была назначена судебная авиационно-техническая экспертиза³¹⁴. Эксперт посчитал необходимым оценить летную

³¹¹ Зорин Г. А. Криминалистическая эвристика: учебное пособие по курсу «Криминалистика». – Гродно: Гродненский госуниверситет. Т. 1. 1994. С. 5.

³¹² Там же. С. 8.

³¹³ Там же. С. 14.

³¹⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 238 УК России, расследованном Нижегородским следственным отделом на транспорте Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту крушения сверхлегкого воздушного судна //

и теоретическую подготовку лица, осуществляющего пилотирование не с точки зрения выполнения полетов на воздушном судне массой менее 115 кг как авиации общего назначения, а с точки зрения осуществления на данном паралете коммерческих пассажирских перевозок, которые фактически осуществлялись. В соответствии с ч. 3 ст. 21 ВЗК России гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения. Разница состоит в том, что пилоту, исполняющему обязанности командира воздушного судна массой менее 115 кг авиации общего назначения, свидетельство пилота не требуется, он может не быть авиационным специалистом и не иметь летного образования. Пилота, исполняющего обязанности командира воздушного судна, для осуществления коммерческих перевозок нанимает перевозчик, имеющий сертификат эксплуатанта и лицензию на данный вид деятельности, что фактически отсутствовало у обвиняемого О. В данном случае, как представляется, экспертом применены эвристические методы исследования (метод «синектики»³¹⁵), поскольку подобного рода объекты не распространены в экспертной практике в области воздушно-судебной транспортной экспертизы.

Кроме Г. А. Зорина, вопросами использования эвристических методов в судебной экспертизе занимались и другие ученые. По мнению Г. Л. Грановского, появление новых объектов и технических средств при производстве трасологических экспертиз требуют использования

Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

³¹⁵ Метод «синектики» заключается в использовании различных типов аналогий для целенаправленного ориентирования спонтанной активности мозга и нервной системы (Синектика [Электронный ресурс] <https://ozlib.com/1110148/tehnika/sinektika> (дата обращения: 22.03.2023)).

эвристических приемов, начиная от обнаружения следов на исследуемом объекте и заканчивая оценкой идентификационной значимости признаков³¹⁶.

А. Ю. Бутырин применительно к судебной строительно-технической экспертизе под эвристическим методом исследования понимает уникальный способ решения поставленной перед экспертом задачи, найденный в процессе производства исследования либо при отступлении от некоторых положений существующей методики судебной экспертизы³¹⁷. Дополняя приведенную точку зрения А. Ю. Бутырина, можно сделать вывод о том, что если в методике производства судебной экспертизы (в данном случае она отсутствует) нет решения задачи, поставленной перед экспертом, это может способствовать применению эвристических методов исследования. Так, при расследовании крушения электропоезда между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар», произошедшего 15 июля 2014 года, в результате которого погибло 24 человека и свыше 200 человек были ранены, назначалась судебная железнодорожно-техническая экспертиза. Эксперты указали, что ими применялся эвристический метод исследования, основанный на совокупности логических приемов, методических правил и теоретических исследованиях, в результате чего установлено, что стрелочный механизм на железной дороге был зафиксирован ненадлежащим образом, что и привело к сходу вагонов электропоезда³¹⁸.

³¹⁶ Грановский Г. Л. Алгоритмические и эвристические методы решения экспертных задач // Экспертные задачи и пути их решения в свете НТР: сб. науч. тр. № 42. М.: ВНИИСЭ, 1980. С. 27–43.

³¹⁷ Бутырин А. Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. Указ. соч. С. 77.

³¹⁸ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Главным следственным управлением Следственного комитета Российской Федерации в 2014-2015 гг. по факту крушения электропоезда в Московском метрополитене // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

Ю. Г. Корухов также отмечал, что «большинству диагностических задач свойствен эвристический характер решения»³¹⁹. Это утверждение как раз применимо для нашей темы, поскольку при производстве судебных транспортных экспертизы характерно в основном решение диагностических задач.

После общенаучных методов систему завершают частные, или специальные методы, которые также некоторыми учеными воспринимаются по-разному. Например, А. И. Винберг и А. Р. Шляхов выделяют «частно-научные» методы судебной экспертизы, применяемые, по их мнению, для изучения внешних и внутренних свойств исследуемых объектов. При этом учеными включаются в данную группу двенадцать классов, среди которых, как представляется, ошибочно представлены общенаучные методы: измерительные, математические и электронно-вычислительные³²⁰.

Т. В. Аверьянова также называет методы данного уровня «частно-научными», которые применяются при производстве судебных экспертиз одного рода (вида), и специальными (монообъектными). Последние методы разрабатываются или приспособляются для исследования конкретного объекта и не используются при производстве других исследований (в качестве примера Т. В. Аверьянова приводит акустический метод при производстве судебных фоноскопических экспертиз)³²¹.

Е. Р. Россинская разделяет общеэкспертные методы (используются при производстве судебных экспертиз в пределах одного класса) и частноэкспертные (используются при производстве судебных экспертиз в пределах одного рода или вида)³²².

³¹⁹ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Указ. соч. С. 177.

³²⁰ Винберг А. И., Шляхов А. Р. Общая характеристика методов экспертного исследования // Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ. 1977. № 28. С. 54–93.

³²¹ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. соч. С. 240–241.

³²² Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 116–118.

Изучение следственной и экспертной практики позволило нам выделить следующие группы частных (специальных) методов судебных транспортных экспертиз:

– физические методы (микроскопические методы – являются по сути общеэкспертными с позиции Е. Р. Россинской), направленные на детальное исследование внешнего строения транспортных средств, путей сообщения и их отдельных элементов. С помощью данных методов можно обнаружить следы-дефекты, невидимые невооруженным глазом;

– технико-диагностические методы (методы технической диагностики), используемые для определения по динамическим (например, рабочие процессы узлов, деталей, элементов транспортного средства) или статическим параметрам (например, визуально определяемые дефекты) технического состояния транспортных средств, путей сообщения, средств регулирования движения транспортного средства и обнаружения в их узлах, деталях и элементах неисправностей с помощью специальных поверенных и сертифицированных измерительных приборов и специальных шаблонов³²³.

Методы технической диагностики бывают нескольких типов³²⁴:

1) метод экспресс-диагностики, с помощью которого изучается техническое состояние объекта на основе заданных характеристик нормативно-технической документацией;

2) метод углубленной диагностики, с помощью которого можно выявить характер, место, причины отказа (неисправности) элементов представленного на экспертизу объекта с использованием диагностической аппаратуры и стендов (например, стенд для проверки тормозов легковых автомобилей);

3) метод поэлементной диагностики, состоящий в демонтаже объекта и детальном изучении отдельных его элементов.

³²³ Бабак А. В. Анализ методов и средств технической диагностики авиационной техники // Проблемы современной науки и образования. № 7 (127). 2018. С. 31–34.

³²⁴ См., например, Положение Банка России от 4 марта 2021 года № 755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства».

Обобщив мнения ученых, а также исходя из потребностей экспертной практики, представляется целесообразной классификация экспертных методов применительно к системе методов судебных транспортных экспертиз с точки зрения их общности и субординации, в соответствии с которой, по нашему мнению, следует выделять:

- 1) всеобщий метод материалистической диалектики;
- 2) общенаучные: а) логические (индукция, дедукция, анализ, синтез, аналогия, абстрагирование), б) чувственно-рациональные (наблюдение, описание, сравнение, эксперимент, моделирование), в) математические (измерение, вычисление, геометрические построения, графический метод, математическое моделирование), г) методы информационно-компьютерных технологий, д) эвристические;
- 3) частные (специальные): а) микроскопические методы; б) технико-диагностические методы или методы технической диагностики (экспресс-диагностика, углубленная диагностика и поэлементная диагностика).

§ 4. Процесс экспертного исследования и его стадии при производстве судебных транспортных экспертиз

Процесс экспертного исследования традиционно понимается как совокупность последовательных действий эксперта на той или иной стадии для решения поставленных перед ним вопросов в соответствии с методикой производства судебной экспертизы. К сожалению, в рассматриваемом нами классе судебных экспертиз существует только одна утвержденная методика³²⁵, о чем нами говорилось ранее.

При формировании нового класса (рода) судебной экспертизы, когда еще не разработаны методики ее производства на начальном этапе научно-методического обеспечения достаточно использовать общие подходы, беря

³²⁵ Речь идет о судебных автотехнических экспертизах (см. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч.).

за основу методы или методики из так называемых «больших», «материнских» наук³²⁶. Однако последующее развитие судебных транспортных экспертиз, безусловно, требует разработки методик для каждого их рода (вида), которые в обязательном порядке должны пройти апробацию. Это как раз и будет являться одним из заключительных этапов создания нашей частной теории. Тому пример класс судебных экономических экспертиз, который, казалось бы, исторически прошел путь формирования и развития, однако в настоящее время существуют не только разные методики их производства, но даже названия. В докторской диссертации А. А. Савицкого разработаны также только общие концептуальные подходы³²⁷.

Структура экспертного исследования как комплекса последовательно сменяющих друг друга стадий (этапов) изучалась на протяжении длительного времени ведущими учеными в области судебной экспертологии: А. И. Винбергом³²⁸, А. Р. Шляховым³²⁹, М. Я. Сегаем³³⁰, Р. С. Белкиным³³¹ и др., но применительно к криминалистической экспертизе, на что указывает Ю. Г. Плесовских, предложивший свою структуру всеобщего характера. По его мнению, она будет соответствовать как криминалистическому, так и некриминалистическому исследованию³³²:

– предварительное исследование, в ходе которого реализуется ряд компонентов судебно-экспертного исследования как процесса получения

³²⁶ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 124.

³²⁷ Савицкий А. А. Экономические экспертизы в судопроизводстве России: теория и практика: дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2021. 543 с.

³²⁸ Винберг А. И. Основные принципы советской криминалистической экспертизы. – М.: Госюриздат, 1949. 132 с.

³²⁹ Шляхов А. Р. Общие положения методики криминалистической экспертизы: учеб.-метод. пособ. – М., 1961. 118 с., Шляхов А. Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. – М.: Юрид. лит., 1979. 168 с.

³³⁰ Сегай М. Я. Методология судебной идентификации. – Киев: РИО МВД УССР. 1970. 254 с.

³³¹ Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 2-е изд. доп. 334 с.

³³² Плесовских Ю. Г. Проблемы методики судебно-экспертного исследования // Вестник ХГАЭП. – Хабаровск. 2008. – №1 (34). С. 54.

новых знаний, непосредственно не связанных с разрешением поставленных перед экспертом задач;

– детальное исследование, характеризующееся познавательной деятельностью, непосредственно направленной на разрешение поставленных перед экспертом задач;

– оценка результатов исследования и формулирование выводов, в рамках которых производится анализ совпадающих и различающихся признаков, необходимых для формулирования вывода о наличии тождества или его отсутствии.

Мы считаем, что данная структура не отражает сущности подготовительной стадии в целом и ее отдельного этапа – предварительного исследования. Детальное исследование также не раскрывает особенностей раздельного и сравнительного исследований.

Кроме этого, понятия «стадия» и «этап» воспринимаются как синонимы. На наш взгляд, понятие «стадия исследования» шире понятия «этап исследования», поскольку из нескольких этапов, последовательных шагов и складывается та или иная стадия.

Обобщая существующие мнения ученых, касающиеся современной структуры любого экспертного исследования, можно сказать, что они придерживаются в основном четырех или пятистадийной схемы (если включается экспертный эксперимент): А. М. Зинин и Н. П. Майлис³³³, Е. Р. Россинская³³⁴, Т. В. Аверьянова³³⁵ и др.

Ввиду того, что судебные транспортные экспертизы решают в основном диагностические задачи, мы в нашей диссертационной работе будем описывать особенности экспертного исследования применительно к процессу экспертной диагностики. Как отмечает Ю. Г. Корухов, «в самых общих чертах общая методика экспертной диагностики по своей стадийности

³³³ Зинин А. М., Майлис Н. П. Указ. соч. С. 130.

³³⁴ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном и уголовном процессе. Указ. соч. С. 235.

³³⁵ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Указ. соч. С. 286 – 292.

близка к методике любого экспертного исследования... Это – подготовительная стадия (предварительное исследование), основное исследование, включающее стадии: аналитическую, сравнительную, синтезирующую, далее следуют заключительная оценка всех результатов исследования и формирование вывода, а затем оформление результатов. <...> Различие же состоит в другом, а именно: в удельном весе и объеме одноименных стадий в структуре диагностических и идентификационных исследований»³³⁶.

Вместе с этим, по нашему мнению, следует уточнить сущность подготовительной стадии, стадий отдельного и сравнительного исследований, а также оценки результатов сравнительного исследования.

Работа эксперта на подготовительной стадии, о чем мы писали еще в 2015 году применительно к судебной портретной экспертизе³³⁷, складывается из двух этапов и должна быть построена по следующей схеме³³⁸:

1) ознакомительный этап:

- изучение постановления следователя (определения суда) о назначении судебной транспортной экспертизы (правильное наименование судебной экспертизы³³⁹) и состояния упаковки объектов;
- ознакомление с исследуемыми объектами, исходными данными, содержащимися в материалах уголовного дела, нормативными правовыми актами, которые понадобятся в процессе исследования; установление соответствия представленных объектов перечню, приведенному в постановлении (определении);

³³⁶ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений: научно-практическое пособие / Ю. Г. Корухов. – М.: НОРМА-ИНФРА-М, 1998. С. 172.

³³⁷ Ильин Н. Н. Криминалистическая идентификация человека по признакам внешнего облика, запечатленным на видеоизображениях (монография). – М.: Юрлитинформ, 2015. 216 с.

³³⁸ Применительно к судебным транспортным экспертизам содержание указанных этапов будет отличаться.

³³⁹ Данный вопрос будет рассмотрен более подробно в 5 главе диссертации.

- направление запросов и ходатайств, если представленные эксперту материалы, включая исходные данные, недостаточны для решения поставленных вопросов;

- экспертная оценка информации, необходимая для производства судебной транспортной экспертизы;

- исключение отдельных объектов (непригодность для исследования, отсутствие достоверной информации в их происхождении и др.);

- суммирование информации, необходимой для производства судебной транспортной экспертизы;

2) этап предварительного исследования:

- экспертный осмотр исследуемых объектов;

- определение пригодности некоторых объектов для дальнейшего исследования (например, видеоизображения, снимки дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ), расшифровки технических средств управления и т.д.).

В данном случае, как представляется, понятие «подготовительная стадия» несколько шире понятия «предварительное исследование», поскольку предполагает его включение в свою структуру.

На ознакомительном этапе подготовительной стадии производства судебной транспортной экспертизы у эксперта возникает представление о характере исследуемого события транспортного происшествия, а также об участвующих в нем объектах (транспортные средства, объекты транспортной инфраструктуры и т. д.). Это необходимо для оценки характера имеющейся информации в целях понимания сущности механизма транспортного происшествия. Например, для решения вопроса, связанного с установлением характера действий лица, управляющего транспортным средством, в конкретных условиях, эксперту на ознакомительном этапе подготовительной стадии необходимо обладать исходными данными,

содержащими сведения о них, о чем довольно подробно пишет Ю. Г. Корухов³⁴⁰.

Экспертная оценка информации, необходимая для производства судебной транспортной экспертизы, заключается в установлении соответствия ее требованиям относимости, допустимости и достоверности, однако, решение данного вопроса является дискуссионным. Так, в связи с увеличением роста назначения судебных психологических экспертиз достоверности показаний по видеозаписям допросов представителями экспертного сообщества Минюста России и ФГБУ «ФМИЦПН им. В. П. Сербского» Минздрава России в 2016 году было подготовлено Информационное письмо «О неправомерности определения достоверности показаний путем судебной экспертизы»³⁴¹. В нем делается вывод о том, что в настоящее время установление достоверности показаний путем назначения и проведения судебной экспертизы на строго научной основе невозможно. В данном случае следует поддержать позицию авторов документа, поскольку в соответствии со ст. 88 УПК России эксперт не может оценивать доказательства с точки зрения относимости, допустимости и достоверности, поскольку это прерогатива суда, прокурора, следователя и дознавателя.

В то же время, как правильно, по нашему мнению, пишет Ю. Г. Корухов, именно эксперт, обладающий специальными знаниями в конкретной области науки или техники, может увидеть противоречия в документах или усомниться в достоверности содержащейся в них информации³⁴². Следует добавить, что в методике производства некоторых судебных экспертиз указывается, что в процессе изучения сравнительного материала устанавливается достоверность образцов (например, выполнение

³⁴⁰ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Указ. соч. С. 175.

³⁴¹ Смирнова С. А., Макушкин Е. В., Аснис А. Я. Информационное письмо «О неправомерности определения достоверности показаний путем судебной экспертизы» // Теория и практика судебной экспертизы: научно-практический рецензируемый журнал по судебной экспертизе. – М., 2016. № 3 (43). С. 64–73.

³⁴² Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Указ. соч. С. 205.

представленных в качестве образцов подписей одним лицом при производстве почерковедческой экспертизы)³⁴³.

В связи с этим нам представляется, что эксперт не должен оценивать доказательства; он фактически анализирует сведения, зафиксированные в разных документах. К тому же, в соответствии с п. 1 ч. 3 ст. 57 УПК России эксперту предоставлено право «знакомится с материалами уголовного дела, относящимися к предмету судебной экспертизы». Поэтому рассмотрим данные критерии оценки не к доказательствам в целом, а к технологии экспертного исследования.

Применительно к производству судебной транспортной экспертизы относимость следует связывать не с совокупностью доказательств, содержащихся в материалах уголовного дела, а с установлением релевантности исходных данных, связанных с предметом судебной экспертизы, решением экспертных задач, обуславливающих выбор методов и методик исследования. Полученная информация на данном этапе производства судебной транспортной экспертизы позволит эксперту правильно оценить результаты исследования в целом и каждого вопроса в отдельности.

Допустимость представляемых материалов, на наш взгляд, заключается не в проверке процессуального оформления надлежащим образом какого-либо документа, а правильности отображения содержащейся в нем информации с экспертной точки зрения, т. е. соответствие определенным правилам. Например, нарушение правил фотосъемки по фиксации фрагмента железнодорожного полотна (без масштабной линейки) влечет за собой исключение фотоизображения из числа объектов, необходимых эксперту для проведения исследования, поскольку невозможно определить размеры запечатленного объекта. Кроме того, эксперт оценивает содержательную сторону действий лица, описанных в протоколе следственного действия или

³⁴³ Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 303.

запечатленных в приложениях (например, скованность движений пешехода, зафиксированного на видеозвукозаписи следственного эксперимента). Поэтому мы считаем, что о допустимости следует говорить в контексте допуска (недопуска) объекта, т. е. включения или невключения его экспертом в качестве содержащего исходные данные для проведения судебной транспортной экспертизы.

Сведения о характере произошедшего события, состоянии транспортных средств, путей сообщения, средств регулирования движения отражаются, как правило, в материалах служебного расследования, ключевым из которых является акт служебного расследования³⁴⁴. В нем содержатся констатация фактов об основных обстоятельствах транспортного происшествия, описание устраненных в ходе ремонтно-восстановительных работ последствий, вероятные выводы о причинах и действиях должностных лиц, причастных к его совершению.

Помимо указанной информации, можно получить и иные сведения. Например, данные о том, применялось ли экстренное торможение членами локомотивной бригады и с какого момента, лучше всего получить на основании справки о расшифровке скоростемерной ленты, прилагаемой к акту служебного расследования, или расчетным путем³⁴⁵.

Достоверность при производстве судебной транспортной экспертизы понимается по отношению к непротиворечивости информации, содержащейся в представленных документах, а также в приложениях к ним (фотоизображения, видеограммы, планы, схемы и др.) о месте и времени транспортного происшествия, транспортных средствах, лицах, ими управляющих, погодных условиях и т. д. Например, если в документах эксперт обнаружит расхождения между информацией относительно одного и того же транспортного средства или лица, управляющего им, то ему

³⁴⁴ См., например, Приказ Минтранса России от 29 декабря 2003 года № 221 «Об утверждении Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации».

³⁴⁵ Иваницкий Р. П. Методика служебного расследования происшествий на железнодорожном транспорте. Учебное пособие. – Алматы. 2008. С. 43.

необходимо исключить такие документы из числа содержащих исходные данные.

Сведения о действиях лиц, управляющих транспортным средством, информацию о скорости его движения, о средствах регулирования движения, торможении и т. д. можно получить из показаний подозреваемых (обвиняемых), потерпевших и свидетелей. Однако следует отметить, что такая информация с экспертной точки зрения не является исходными данными, поскольку носит субъективный характер. В данном случае она должна быть оценена следователем или судом до вынесения постановления (определения) о назначении судебной транспортной экспертизы. Если эксперт усомнится в достоверности материалов при сопоставлении их друг с другом, он может сообщить об этом субъекту, назначившему судебную транспортную экспертизу.

Приведем пример. В рамках расследования крушения вертолета было установлено, что пилот, более двадцати лет летавший на вертолете аналогичного типа, что и потерпевший катастрофу, три года как находился на пенсии, вследствие чего утратил профессиональные навыки (забыл расположение рычагов и тумблеров, арматуру кабины, что и привело к отвлечению его внимания от техники пилотирования на этапе снижения). При производстве судебной авиационно-технической экспертизы эксперты, усомнившись в представленной информации, содержащейся в показаниях обвиняемого, запросили заключение судебно-медицинского эксперта. Согласно ему в крови пилота содержалось 1,8 промилле алкоголя, что соответствовало средней степени алкогольного опьянения. Только на основании совокупности представленной информации было установлено, что причиной падения вертолета явилось нарушение правил пилотирования, выразившееся в принятии решения на полет в состоянии алкогольного опьянения³⁴⁶.

³⁴⁶ Бас В. И. Проблемы расследования преступлений, связанных с нарушением правил движения и эксплуатации воздушного транспорта. Указ. соч. С. 30.

Кроме того, оценка достоверности осуществляется по отношению к отображению признаков, запечатленных на различных носителях информации. Сложность заключается в том, что на характер отображения признаков исследуемого объекта значительное воздействие оказывают определенные группы факторов. Так, в отличие от фотоизображений, которые обычно дают комплексное, адекватное и определенное представление о запечатлеваемом объекте, видеограмма зачастую не совсем достоверно его отображает. Поэтому применительно к видеоизображениям на достоверность отображения интересующей эксперта информации оказывают влияние:

«– технические характеристики видеокамеры;

– факторы, при которых осуществляется запись с камеры на носитель видеоинформации (вызванные процессом кодирования видеосигнала, разрешение записи, скорость записи и формат сжатия);

– факторы, при которых осуществляется видеозапись (направление и характер освещения, расстояние до объекта съемки, ракурс, и др.)»³⁴⁷.

Оценка информации, необходимой для производства судебной транспортной экспертизы, непосредственно связана с ее полнотой, т. е. достаточностью для проведения исследования. В этой связи следует сослаться на п. 2 и п. 6 ч. 3 ст. 57 УПК России, согласно которым эксперт вправе «ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения» или «отказаться от дачи заключения ... в случаях, если представленные ему материалы недостаточны для дачи заключения». Думается, что во избежание затягивания сроков производства судебной транспортной экспертизы, когда исследование проводится комиссионно, желательно, чтобы один из экспертов уже имел опыт работы

³⁴⁷ Ильин Н. Н. Криминалистическая идентификация человека по признакам внешнего облика, запечатленным на видеоизображениях: монография. – М.: Юрлитинформ, 2015. С. 31–32.

по производству таких судебных экспертиз или иным образом участвовал в расследовании транспортных происшествий³⁴⁸.

Положительное решение вопросов об относимости, допустимости, достоверности и достаточности информации для производства исследования позволяют эксперту решить вопрос о ее суммировании. Под ним, по нашему мнению, следует понимать как совокупность различных источников, в которых отобразилась информация об исследуемом объекте судебной транспортной экспертизы (при условии, когда информация не противоречит друг другу), так и комплекс отдельно взятых признаков из одного источника, которые составляют единое представление о нем.

Перед непосредственным производством исследования эксперт устанавливает пригодность дополнительных объектов, содержащих исходные данные (например, видеоизображений, снимков ДЗЗ, изучение которых должно происходить в рамках других судебных экспертиз или специальных исследований. Например, снимки ДЗЗ исследуются с 2015 года в ГУК (КЦ) СК России в целях решения задач по географической привязке интересующих объектов (участков местности, объектов транспортной инфраструктуры и т. д.) с визуализацией привязки на снимках ДЗЗ, улучшению качества изображений на снимках ДЗЗ (например, повышение детализации отображения интересующих объектов на месте транспортного происшествия), проведению математических расчетов в отношении каких-либо объектов с целью определения их размерных характеристик и др.³⁴⁹. К осмотру материалов космической съемки необходимо привлекать специалистов в области создания космических продуктов и оказания космических услуг, сотрудников научных и коммерческих организаций

³⁴⁸ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз // Судебно-медицинская экспертиза. 2019. № 62 (5). С. 18–21.

³⁴⁹ Ильин Н. Н. Использование снимков дистанционного зондирования Земли при назначении и производстве транспортно-технической судебной экспертизы // Современные проблемы дистанционного зондирования Земли из космоса. 2020. Т. 17. № 1. С. 56.

в сфере геоинформатики, использующих программное обеспечение, позволяющее изучить снимок без ухудшения качества изображения при масштабировании, геопозиционировать его на карту, провести измерения и другие расчеты³⁵⁰.

Так, по уголовному делу о катастрофе воздушного судна ТУ-154 Минобороны России, произошедшей 25 декабря 2016 года, благодаря данным радиолокационной съемки космического аппарата, проведенной спустя 1,5 часа после потери связи с экипажем, в акватории Черного моря обнаружено маслянистое пятно и установлено непосредственное место падения самолета³⁵¹.

Примечателен также пример, связанный с оказанием содействия в расследовании преступления по факту исчезновения в акватории Финского залива рыболовецкого судна. В порядке инициативы специалистом ГУК (КЦ) СК России в Федеральном агентстве морского и речного транспорта запрошены сведения комплексной интегрированной информационной системы «MoRe», содержащие данные о регистрации движения судов в районе происшествия, а также получены радиопереговоры диспетчерских служб. Истребованные материалы в совокупности с проведенной судебной транспортной экспертизой позволили обоснованно исключить версию затопления судна в результате столкновения с другим водным транспортом³⁵².

Если приведенные выше исследования проведены не были, то эксперт в области судебной транспортной экспертизы может направить соответствующее ходатайство в адрес лица, назначившего судебную экспертизу. В том случае, когда указанные материалы непригодны или

³⁵⁰ Информационное письмо «О практике использования данных дистанционного зондирования Земли из космоса при проверке сообщений о преступлениях и расследовании уголовных дел» № Исоп-215/2-7950-19 от 05 марта 2019 года. – М.: ГУК СК России (Криминалистический центр), 2019. С. 6.

³⁵¹ Там же. С. 1.

³⁵² Там же. С. 2.

отсутствует достоверная информация в их происхождении, они подлежат исключению из числа объектов, содержащих исходные данные.

К слову сказать, пригодность транспортного средства для эксплуатации подтверждается различными документами в зависимости от сферы транспорта. Например, пригодность конкретного воздушного судна к полетам подтверждается наличием сертификата летной годности. Понятие «годность» обладает абсолютным приоритетом перед всеми другими состояниями воздушного судна (исправность, подготовленность к полету и др.). Судно может быть исправным, на нем проведены все виды технического обслуживания, оснащено какими-либо приборами и системами, но, если оно не имеет сертификата летной годности, воздушное судно не может подниматься в воздух³⁵³.

При производстве судебной транспортной экспертизы различные документы необходимо сопоставить между собой. В случае обнаружения расхождений или неполноты сведений целесообразно провести дополнительный экспертный осмотр места происшествия или объектов, когда они не представлены в натурном виде, о чем в заключении эксперта должна быть сделана соответствующая отметка. К слову сказать, наличие такого этапа характерно не только при производстве судебных транспортных экспертиз. Так, экспертный осмотр места происшествия по экологическим преступлениям, связанным с антропогенным воздействием на окружающую среду, является, по мнению Е. И. Майоровой, «безотлагательным действием, направленным на установление, фиксацию и исследование участка местности, отобразившего негативное воздействие на элементы биогеоценоза»³⁵⁴.

³⁵³ См., например, Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России (НТЭРАТ ГА-93), утвержденное приказом Минтранса России от 20 июня 1994 года № ДВ-58.

³⁵⁴ Майорова Е. И. Осмотр места происшествия как важнейший этап проведения судебно-экологической экспертизы // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. № 8. 2016. С. 40.

Экспертному осмотру места транспортного происшествия должны предшествовать: получение информации о том, с чего началось происшествие (например, крушение судна), о его дальнейшем развитии, наступивших последствиях, расположении транспортного средства и иных предметов, какие были внесены изменения в первоначальную обстановку. Следует также выяснить, на какой территории, путях сообщения произошло происшествие, какие действовали сигналы средств регулирования движения.

Осмотру подлежит не только участок пути сообщения, на котором произошло транспортное происшествие и где находится поврежденное транспортное средство, но и должны быть осмотрены различные устройства, связанные с его движением до происшествия (например, у локомотива подвижного состава это устройства сигнализации блокировки, централизации, стрелки и т. п.). Необходимо также осмотреть зоны прилегающей территории в целях обнаружения дополнительных следов и предметов, имеющих отношение к транспортному происшествию; объекты, территориально не связанные с местом происшествия (например, маяки, буи). Обнаруженные во время осмотра объекты, сохранившие следы и признаки, имеющие значение для выяснения обстоятельств происшествия, также подвергаются тщательному осмотру и при необходимости подлежат изъятию для последующего исследования.

В ходе экспертного осмотра места транспортного происшествия необходимо использовать как простейшие средства криминалистической техники (лупа, осветительные приборы), так и специальные поверенные устройства и приспособления. Например, при осмотре подвижного состава, железнодорожного пути, средств сигнализации используются универсальный путевой шаблон с уровнем для проверки ширины колеи и положения рельсов по уровню (шаблон ЦУП-2Д, ЦУП-3Д и др.), штангенциркуль «Путеец»

и кронциркуль с измерительной линейкой, щуп для измерения зазоров и др.³⁵⁵.

Используя измерительные инструменты, судебный эксперт в ходе экспертного осмотра места происшествия может произвести измерения отдельных элементов транспортного средства или пути сообщения в целях определения степени их износа. При фиксации элементов обстановки места транспортного происшествия необходимо придерживаться общих правил фотосъемки или видеозаписи (см. главу 4 диссертации).

Таким образом, считаем необходимым, чтобы эксперты не только ссылались на результаты служебного расследования, но и сами непосредственно производили экспертный осмотр места происшествия, транспортных средств, путей сообщения, средств регулирования движения и иных объектов транспортной инфраструктуры.

Непосредственный процесс производства судебной транспортной экспертизы, как нам представляется, начинается на стадии отдельного исследования, основная задача которого заключается в обнаружении диагностических признаков и причин их возникновения. Экспертом изучается каждый элемент системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

Эксперт выявляет необходимую информацию (следы), анализирует природу, свойства и фактическое состояние объекта, включая сведения о ремонте, механизм слеодообразования и оценивает полученные результаты. Например, обнаруживаются поврежденные, изношенные, сильно загрязненные, слабо закрепленные и несоответствующие нормативам детали транспортного средства или пути сообщения, отсутствующие детали, а также

³⁵⁵ Айзинбуд С. Я., Козубенко В. Г., Курков В. Н. Машинист и безопасность. – М.: Транспорт, 1992. С. 25.

проверяется правильность сборки и регулировки отдельных узлов³⁵⁶. В процессе экспертного исследования необходимо обеспечивать связь между исходными данными и исследуемым объектом. Так, с целью установления фактического развития события транспортного происшествия экспертом производилось исследование на основании сведений, имеющихся в предоставленных объектах. Данные исследования содержатся в нижеследующей таблице (на примере производства судебной железнодорожно-транспортной экспертизы³⁵⁷).

В результате проведенного исследования экспертом установлены следующие факты:

1. Локомотивная бригада произвела отравление поезда без получения разрешения какого-либо лица из состава смены дежурных по станции (ДСП) после смены показаний маршрутного светофора с «двух желтых верхний мигающий» на «два желтых».

2. Помощник машиниста (ТЧМП) при отправлении поезда и следовании его по маршруту отправления сидел на рабочем месте и не наблюдал за сигналами.

3. Машинист (ТЧМ) в момент подъезда к маршрутному светофору, имеющего показания «два желтых огня», вводил какую-то команду на клавиатуре КЛУБ (комплексное локомотивное устройство безопасности); по этой причине взгляд машиниста был направлен вправо.

4. После проследования сигнала при дальнейшем следовании по маршруту отправления и вплоть до взреза стрелки на локомотивном светофоре было показание «белый огонь», что означает: «локомотивные

³⁵⁶ См., например, ГОСТ Р 58197-2018 «Порядок проведения экспертизы качества автомототранспортных средств. Общие требования».

³⁵⁷ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Юго-Западным следственным отделом на транспорте Западного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2022 году по факту столкновения электропоезда и тепловоза // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 01.03.2023).

устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров».

5. Из кабины электропоезда на значительном расстоянии видно запрещающее показание выходного светофора расположенного на консоли – при этом включенные прожектора освещения видимости не препятствуют.

6. Из кабины электропоезда по стрелочному переводу видно, что электропоезд идет «на взрез» стрелки.

7. После проезда запрещающего сигнала и взреза стрелки электропоезд двигался до момента загорания сигнальных ламп на пульте. Лишь только после этого машинист применил экстренное торможение.

На основании вышеизложенного экспертом сделан вывод о том, что непосредственной причиной столкновения тепловоза и электропоезда является проезд указанным электропоездом по станции выходного светофора с запрещающим показанием.

Время	Действующие лица			Ситуация на станции	Источник сведений
	Ситуация в кабине				
	ТЧМ	ТЧМП	ДСП		
23:00:05	Отправление поезда № 001				Справка по расшифровке ТЧМ
23:20:09	Смена огней локомотивного светофора с «З» на «Ж»				Справка по расшифровке ТЧМ
23:45:32			Приготовила маршрут отправления поезду 002 с третьего главного пути на четвертый главный путь, с открытием маршрутного светофора (два желтых, верхний мигающий)		Протокол разбора

			и выходного светофора (зелёный)		
00:25:31	Смотрят на экраны своих мобильных электронных устройств			Маршрутный светофор меняет показания с «два жёлтый, верхний мигающий» на «два жёлтых»	Видеофайл «123»
00:39:05	На пульте управления загораются сигнальные лампы				Видеофайл «456»
00:39:20	Производит экстренное торможение				

Вместе с тем, беря за основу концепцию, предложенную Ю. Г. Коруховым³⁵⁸, следует разграничить задачи отдельного и сравнительного исследований в зависимости от типа изучаемого объекта.

При изучении транспортных средств, путей сообщения и средств регулирования движения транспортных средств:

1) происходит обнаружение признаков исследуемого объекта, а затем сравнение с аналогичными признаками объектов, характерных для данного класса³⁵⁹.

Вначале эксперт находит признаки, позволяющие охарактеризовать представленный на экспертизу объект для решения вопроса по существу. Например, в ходе отдельного исследования речного судна экспертом могут быть определены следующие диагностические признаки:

- название судна (настоящее и прежнее);
- порт (место) предыдущей регистрации судна и дата ее аннулирования (если таковые имеются);
- позывной сигнал судна;
- наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

³⁵⁸ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Указ. соч.

³⁵⁹ Там же. С. 75.

– основные технические характеристики судна: вместимость (валовая и чистая), дедвейт, размерные характеристики.

После установления признаков транспортного средства происходит его сравнение со справочными данными, позволяющими определить его тип, т. е. к какому классу относится представленное на экспертизу судно (маломерное, прогулочное, спортивное парусное). Аналогичная задача решается и в отношении воздушных судов при расследовании оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК России).

При решении вопроса о соответствии действий капитана судна требованиям, применяемым при плавании в определенной акватории, по приведенному выше алгоритму устанавливается конкретный участок пути сообщения (например, участок плавания, относящийся к акватории Кольского залива);

2) устанавливаются фактическое состояние объекта на основе выявленных следов, отклонений от заданной нормы или зафиксированного ранее состояния, а также причины и условия изменения его первоначальных свойств³⁶⁰.

Информационным полем служит как сам объект судебной транспортной экспертизы, так и необходимые данные, содержащиеся в справочной литературе или нормативных правовых актах. Примером такой задачи является определение технического состояния транспортного средства или пути сообщения. Так, при исследовании колесных пар вагона поезда обнаруженные потертости, царапины на гребне, поверхности катания и ободу могут свидетельствовать о том, что они образовались после схода колес с рельс³⁶¹.

В результате отдельного исследования транспортного средства, пути сообщения и их элементов, проведения необходимых замеров параметров

³⁶⁰ Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Указ. соч. С. 75.

³⁶¹ См., например, Классификатор неисправностей вагонных колесных пар и их элементов 1.20.001-2007», утвержденный ОАО «РЖД» 07 декабря 2007 года.

узлов и определения состояния деталей, эксперт получает необходимый объем информации, при использовании которой он может решить вопрос о наличии (отсутствии) неисправности и ее влиянии на характер движения транспортного средства и функционирование пути сообщения, в том числе и друг на друга вместе. Анализ результатов исследования технического состояния объекта необходимо проводить с учетом анализа механизма развития транспортного происшествия в целом и решения ряда промежуточных задач³⁶² (например, исследование действий лиц, управляющих транспортным средством или их обслуживающих, изучение характера и организации движения транспортного средства).

В ходе сравнительного исследования экспертом сопоставляются сведения, содержащиеся в документах о транспортном происшествии, и повреждения, зафиксированные при осмотре различных объектов; диагностические признаки объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе; анализируемые обстоятельства события транспортного происшествия, изложенные в материалах уголовного дела; действия лиц (с технической точки зрения), зафиксированные в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных актах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание.

Иногда возникают случаи, когда необходимо провести экспертный эксперимент, который, как нам представляется, может иметь существенное значение при проверке обоснованности вывода эксперта.

Обобщая мнения ученых по данному вопросу, следует отметить, что экспертный эксперимент не является обязательной стадией, поскольку может проводиться лишь в необходимых для этого случаях (например, при

³⁶² См., например, Методические рекомендации по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки / Е. Л. Махнин, И. Н. Новоселецкий, С. В. Федотов и [др.]; науч. руков. С. А. Смирнова, В. Г. Григорян. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2018. 326 с.

производстве судебных баллистических или трасологических экспертиз). В то же время, как представляется, он может иметь существенное значение при изучении и выявлении диагностических признаков исследуемых объектов³⁶³.

К общим задачам эксперимента, проводимого в ходе судебной экспертизы, следует отнести выявление механизма взаимодействия объектов и механизма слеодообразования, а также получение экспериментальных образцов для сравнительного исследования³⁶⁴. По нашему мнению, экспертный эксперимент при производстве судебной транспортной экспертизы является не непосредственно получением образцов, а одним из способов проверки возможности появления следов транспортного происшествия и моделирования некоторых элементов его события.

Изученная нами экспертная практика производства судебных транспортных экспертиз свидетельствует о том, что экспертный эксперимент проводится достаточно редко, однако, если существует необходимость проверить, как влияют те или иные факторы на возможность наступления определенного события транспортного происшествия, его следует проводить (например, на движение транспортного средства). Так, при расследовании крушения электропоезда между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар», произошедшего 15 июля 2014 года, в результате которого погибло 24 человека и свыше 200 человек были ранены, назначалась судебная железнодорожно-техническая экспертиза. Эксперты указали, что стрелочный механизм на железной дороге был зафиксирован ненадлежащим образом, что и привело к сходу вагонов электропоезда. В рамках данной экспертизы проводилась серия экспертных экспериментов. Первый эксперимент заключался в следующем. На участке железнодорожного пути, включающего в себя противошерстный стрелочный перевод типа Р-65 1/9 со стандартно

³⁶³ Соколова О. А. Криминалистическая диагностика человека по его следам и отображениям: дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2018. С. 307.

³⁶⁴ Словарь судебного эксперта. Термины и понятия / Российская энциклопедия судебных экспертиз [Электронный ресурс] URL: <http://www.sudexp.org/index/0-312> (дата обращения: 02.03.2023).

собранным корнем с несмазанными и коррозированными подушками, было произведено отделение правого остряка от удерживающих его первой рабочей и второй соединительной (регулируемой) тяг. При искусственном доведении остряка до петли крепления стрелочной закладки правого стрелочного башмака и освобождении его от удерживающего агента (лом), эксперты отметили пружинящее возвратное движение правого остряка по направлению к правому рамному рельсу. Указанное подтверждало возможность самопроизвольного приведения остряка к рамному рельсу, усиленное вибрационными воздействиями, переданными колесными парами подвижного состава.

В рамках второго эксперимента на указанном выше участке железнодорожного пути были разъединены левый и правый остряки; правый остряк отделен от удерживающих его первой и второй соединительных тяг. Произведено «зашивание» левого остряка к левому рамному рельсу и свободное приведение правого остряка к правому рамному рельсу. По противошерстному направлению к острякам со скоростью 5 км/час осуществлено движение железнодорожного крана по колее; его первые колесные пары проследовали по обоим острякам. В месте крепления второй соединительной (регулируемой) тяги произошло их выдавливание и частичный переход по строжке на правый рамный рельс. Ход движения реборды правого колеса по строжке остряка – косою, изнутри – к наружи, со стремлением к падению в зазор между рамным рельсом и остряком (что соответствовало картине на месте происшествия от 15 июля 2014 года)³⁶⁵.

Таким образом, осуществление экспертного эксперимента позволит проверить механизм получения следов, которые возникли при совершении

³⁶⁵ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Главным следственным управлением Следственного комитета Российской Федерации в 2014-2015 гг. по факту крушения электропоезда в Московском метрополитене // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

транспортного происшествия (с учетом материалов уголовного дела и служебного расследования), а также создать новые условия для изучения и выявления признаков исследуемых объектов под воздействием определенных факторов. Например, эксперт может убедиться в возможности появления следов в конкретных условиях, изложенных в протоколе допроса обвиняемого и зафиксированных в протоколе осмотра места происшествия.

При анализе диагностических признаков транспортных средств и путей сообщений, запечатленных на видеogramмах, возможно проверить устойчивость признаков, выявленных в ходе отдельного исследования, и возможность их отображения в конкретных условиях, что, в конечном итоге, позволит в полном объеме провести сравнительное исследование. Например, в протоколе осмотра места происшествия отмечено обнаружение постороннего предмета на железнодорожном полотне метрополитена, запечатленного камерой видеонаблюдения. Однако на исследуемой видеogramме, представленной эксперту, ввиду определенных факторов они могут не просматриваться. При такой ситуации эксперту целесообразно самому убедиться в изучаемой ситуации, для чего необходимо осуществить видеозапись объекта при аналогичном освещении с той же видеокамеры (или аналогичными техническими характеристиками).

Если видеозапись осуществляется с большой дистанции и при этом запечатлеваемый объект малого размера, то большинство диагностических признаков не различаются. При проведении видеозаписи крупным планом могут появляться посторонние «шумы» изображения, которые приводят к потере информации о частных признаках-дефектах. На цветном видеоизображении иногда образуются цветные полосы или вспышки, которые искусственным образом приносят в исследуемый объект некоторые особенности³⁶⁶ (например, наличие потертостей и царапин на транспортном средстве при их отсутствии в реальности).

³⁶⁶ Ильин Н. Н. Факторы, влияющие на отображение анатомических элементов внешнего облика человека, запечатленных на видеозаписи // Энциклопедия судебной

При полном и всестороннем изучении всех результатов отдельного и сравнительного исследований, составляющих основную сущность экспертной диагностики, экспертом делается вывод об изученном им событии транспортного происшествия и отдельных его элементах³⁶⁷, установленной технической причинно-следственной связи.

Оценка совокупности диагностических признаков, их характера и причин возникновения, обоснование анализируемой ситуации, в которой произошло транспортное происшествие, составляют содержание заключительной (синтезирующей) стадии процесса исследования судебной транспортной экспертизы. На данной стадии происходит формулирование того или иного вывода в зависимости от выявленных признаков; экспертом должно быть изложено, в какой причинно-следственной связи с технической точки зрения они находятся между собой и с событием транспортного происшествия. При этом необходимо учитывать, что с помощью судебной транспортной экспертизы характер допущенных нарушений со стороны лиц определяется лишь с технической точки зрения; юридическую оценку могут давать только следователь и суд.

Таким образом, мы полагаем, что завершающая стадия судебной транспортной экспертизы состоит из трех основных этапов: непосредственной оценки выявленных диагностических признаков, формулирования выводов и оформления результатов исследования.

При решении диагностических задач экспертные выводы по степени определенности являются такими же, как и при решении идентификационных задач, и подразделяются на категорические и вероятные, которые, в свою очередь, могут быть положительными

экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). № 1 (8). 2016. [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/665/ (дата обращения: 22.02.2023).

³⁶⁷ Корухов Ю. Г. Методологические основы криминалистической экспертной диагностики // Современное состояние и перспективы развития традиционных видов криминалистической экспертизы: сборник научных трудов. – М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1987. С. 12–26.

и отрицательными³⁶⁸. В ходе исследования было установлено, что вероятные выводы в наибольшей степени распространены при производстве судебных воздушно-транспортных экспертиз.

При формулировании вероятного вывода допускается возможность существования конкретного факта, но и не исключается наличие противоположного вывода. Это связано с тем, что не в полной мере отражается внутренняя психологическая убежденность эксперта в достоверности аргументов при отсутствии полного знания об исследуемом объекте³⁶⁹. Например, наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом явилась потеря экипажем контроля за высотой при полете в условиях ограниченной видимости.

О роли вероятных выводов при расследовании транспортных преступлений более подробно описано в § 2 главы 5 диссертации.

Как правило, наиболее распространенными причинами вероятных выводов являются:

- 1) наличие вероятных выводов в заключении служебного расследования о причинах транспортного происшествия и связанных с ним обстоятельствах;
- 2) неполное предоставление эксперту исходных данных, содержащихся в материалах уголовного дела;
- 3) полное разрушение и выгорание транспортного средства, в результате чего происходит утрата наиболее существенных, значимых следов и их признаков;
- 4) отсутствие показаний лиц, управляющих транспортными средствами, и пассажиров в связи с их гибелью.

В отдельных случаях вероятный вывод может быть дан при отсутствии на транспорте средств объективного контроля (бортовые самописцы на воздушном судне; камеры видеонаблюдения в кабинах локомотива и т. д.),

³⁶⁸ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 256.

³⁶⁹ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 139–140.

регистрирующие внутрикабинные переговоры и параметры полета (высоту, скорость, крен, тангаж, вертикальную скорость и пр.) или их серьезное повреждение.

Иногда при производстве судебных транспортных экспертиз встречаются условные выводы, которые формулируются экспертами, исходя из предполагаемых условий в отношении причин изменения первоначального состояния объекта, причинной связи между техническими действиями лица, управляющего транспортным средством, и наступившими последствиями и т. п. Например, вероятность наступления травм у пассажиров, в том числе не совместимых с жизнью, учитывая фактический характер разрушения кабины представленного на экспертизу автожира, отсутствует, но при условии, что они были пристегнуты ремнями безопасности.

Вывод о невозможности решить вопрос по существу (НПВ) также имеет место быть в зависимости от разных причин. Например, в результате допущенного схода подвижного состава был полностью разрушен четный путь. Остались ненайденными отдельные элементы разрушенного пути. Как следствие, определить точное место схода не представляется возможным.

На основании проведенного диссертационного исследования предлагаем авторскую классификацию экспертных выводов в зависимости от установления каких-либо фактов и событий транспортного происшествия:

1) выводы (ситуационные) о причинах, механизме и обстоятельствах транспортного происшествия;

2) выводы (технические) о техническом состоянии транспортных средств, путей сообщения и средствах регулирования движения транспортных средств;

3) выводы (технические) о траектории и характеристиках движения транспортных средств;

4) выводы (нормативно-технические) о характере действий лица, управляющего транспортным средством;

5) *выводы (реконструкционные) об обстоятельствах, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства;*

6) *выводы (технические) о влиянии условий среды на возникновение и развитие транспортного происшествия;*

7) *выводы (прогностические) о прогнозе развития и исходе конкретных событий, явлений;*

8) *выводы (классификационные) о типе транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.*

Думается, что разработанная нами классификация выводов по новому основанию дает представление о возможностях судебных транспортных экспертиз по результатам проведенного исследования, находясь во взаимосвязи с экспертными задачами.

Для более полного представления процесса экспертного исследования судебной транспортной экспертизы с отражением информации о связи исходных данных с исследуемым объектом см. приложение № 5 к диссертации.

Подводя итог всему вышеизложенному, отметим, что процесс экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз состоит из последовательно сменяющих друг друга стадий, имеющих свои особенности:

1. Подготовительная стадия состоит из двух этапов: ознакомительного этапа и этапа предварительного исследования.

2. Непосредственный процесс производства судебной транспортной экспертизы начинается на стадии раздельного исследования, основная задача которого заключается в обнаружении диагностических признаков и причин их возникновения. Изучается каждый отдельный элемент системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица,

участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

В ходе отдельного исследования обеспечивается связь между исходными данными, содержащимися в материалах уголовного дела, и исследуемыми объектами. При этом следует учитывать изменения, которые могли с ними произойти, в том числе степень влияния различных факторов на механизм слепообразования, поскольку от них зависит достоверность отображения признаков на исследуемом объекте.

Считаем необходимым, чтобы эксперты не только ссылались на результаты служебного расследования, но и сами непосредственно производили экспертный осмотр места происшествия, транспортных средств, путей сообщения, средств регулирования движения и иных объектов транспортной инфраструктуры.

3. В ходе сравнительного исследования экспертом сопоставляются сведения, содержащиеся в документах о транспортном происшествии, и повреждения, зафиксированные при осмотре различных объектов; диагностические признаки объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе; анализируемые обстоятельства события транспортного происшествия, изложенные в материалах уголовного дела; действия лиц (с технической точки зрения), зафиксированные в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных правовых актах и документах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание.

4. Экспертный эксперимент при производстве судебной транспортной экспертизы является одним из способов проверки возможности возникновения следов транспортного происшествия и моделирования некоторых элементов его события. Осуществление экспертного эксперимента

позволит проверить механизм получения следов, которые возникли при совершении транспортного происшествия (с учетом материалов уголовного дела и служебного расследования), а также создать новые условия для изучения и выявления признаков исследуемых объектов под воздействием определенных факторов.

5. Завершающая стадия судебной транспортной экспертизы состоит из трех основных этапов: непосредственной оценки выявленных диагностических признаков, формулирования выводов и оформления результатов исследования.

Рассмотрение вопроса в данном параграфе свидетельствует о том, что нами предлагается вариант концептуального подхода к экспертному исследованию при производстве судебных транспортных экспертиз. Представляется, что его можно взять за основу при создании родовой методики.

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ

§ 1. Виды учреждений и частных экспертов по производству судебных транспортных экспертиз

Вопросами организационного обеспечения судебно-экспертной деятельности занимались Р. С. Белкин, А. И. Винберг, А. Р. Шляхов, М. Я. Сегай, Е. Р. Россинская, А. М. Зинин, Н. П. Майлис, Т. В. Аверьянова, Ю. Г. Корухов, Ф. Г. Аминев и др. Однако вопрос о включении данного раздела в предмет судебной экспертологии вызывает в научном сообществе некоторые расхождения.

По мнению большинства ученых, закономерности организационных основ судебно-экспертной деятельности должны входить в предмет теории судебной экспертизы. Так, Е. Р. Россинская считает, что в структуре судебной экспертологии должно содержаться организационное обеспечение судебно-экспертной деятельности, которое состоит из следующих элементов³⁷⁰:

- судебной экспертизы, воспринимаемой с точки зрения практической деятельности;
- организации, структуры, функций судебно-экспертных учреждений;
- информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности;
- профессиональной деятельности и подготовки судебного эксперта (повышение квалификации);
- психологических основ профессиональной деятельности судебного эксперта;

³⁷⁰ Россинская Е. Р. Современная судебная экспертология – наука о судебной экспертизе и судебно-экспертной деятельности // Теория и практика судебной экспертизы. № 4 (40) 2015. С. 17.

– профессиональной этики судебного эксперта.

Позицию о том, что в структуре судебной экспертизы как отрасли научного знания выделяются методологические, организационные, правовые и методические ее основы разделяют К. Н. Шакиров³⁷¹, М. Я. Сегай³⁷², А. М. Зинин и Н. П. Майлис³⁷³, С. А. Смирнова и С. А. Кузьмин³⁷⁴, И. Н. Сорокотягин и Д. А. Сорокотягина³⁷⁵, Ф. Г. Аминев³⁷⁶ и др.

Т. С. Волчецкая также пишет о том, что предмет судебной экспертологии составляют теоретические, методологические и организационные принципы производства экспертных исследований³⁷⁷.

Иного мнения придерживается Т. В. Аверьянова, которая, разделяя позицию Р. С. Белкина, проанализировала и другие точки зрения ученых по данному вопросу³⁷⁸. Она считает, что в рамках общей теории судебной экспертизы правовое и организационное обеспечение судебно-экспертной деятельности рассматриваться не должно, поскольку это прерогатива процессуального права³⁷⁹. Похожее мнение высказывал также Ю. Г. Корухов³⁸⁰.

³⁷¹ Шакиров К. Н. Проблемы теории судебной экспертизы (Методологические аспекты): дис. ... доктора юрид. наук. Алматы, 2003. С. 143–158.

³⁷² См., например, Сегай М. Я. Судебная экспертология: объект, предмет, природа и система науки // Теорія і практика судової експертизи і криміналістики. Вип. 3. – Харків: Право, 2003. С. 25–27.

³⁷³ См., например, Зинин А. М., Майлис Н. П. Указ. соч. С. 96.

³⁷⁴ Смирнова С. А., Кузьмин С. А. Р. С. Белкин и развитие взглядов на управление качеством судебно-экспертной деятельности // Теория и практика судебной экспертизы. Том 12, № 3 (2017). С. 18.

³⁷⁵ См., например, Теория судебной экспертизы: учебное пособие / Д. А. Сорокотягина, И. Н. Сорокотягин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2009.

³⁷⁶ См., например, Аминев Ф. Г. О некоторых проблемах интеграции научно-методического и организационного обеспечения судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации // Юрист-Правоведь. 2016. № 3 (76). С. 5–12.

³⁷⁷ Основы судебной экспертологии: учеб. пособие / Т. С. Волчецкая. – Калининград: Изд-во Калинингр. гос. ун-та, 2004. С. 34.

³⁷⁸ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории. Указ. Соч. С. 34–63.

³⁷⁹ Аверьянова Т. В. Еще раз о предмете общей теории судебной экспертизы // Вестник экономической безопасности. 2016. № 4. С. 15–16.

³⁸⁰ Корухов Ю. Г. Формирование общей теории судебной экспертизы. Материал для Ученого совета ВНИИСЭ. – М., 1989.

Для нас близкой является позиция тех ученых, которые считают, что в структуру судебной экспертологии входит воспринимаемое вместе как нормативно-правовое, так и организационно-методическое обеспечение судебно-экспертной деятельности. Если считать, что сама судебная экспертиза является процессуальным действием, регулируемым законодательством, то, следуя этой логике, вся судебно-экспертная деятельность должна изучаться в рамках норм процессуального права (уголовного, административного, гражданского и арбитражного). Однако, как вполне справедливо пишет Е. Р. Россинская, современная судебная экспертология представляет собой науку не только о судебной экспертизе, но и о судебно-экспертной деятельности³⁸¹, которая, по нашему мнению, должна быть и организована, и нормативным образом обеспечена.

В ст. 38 ФЗ о ГСЭД указано, что «Организационное обеспечение деятельности государственных судебно-экспертных учреждений осуществляется соответствующими уполномоченными федеральными государственными органами или органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации». В этой же статье говорится и о научно-методическом обеспечении, правда, без раскрытия его содержания.

Для начала необходимо определиться, что включает в себя организационное и методическое обеспечение судебно-экспертной деятельности. Например, в комментарии к ФЗ о ГСЭД под ред. А. Б. Смушкина «под организационным обеспечением понимается принятие нормативных актов, унифицирующих общее руководство проведением экспертизы»³⁸². В другом источнике отмечается, что организационное обеспечение включает в себя «определенную структуру судебно-экспертных

³⁸¹ Россинская Е. Р. Судебная экспертология: генезис, современное состояние, направления развития // Вестник экономической безопасности. 2016. № 4. С. 87.

³⁸² Комментарий к Федеральному закону от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (постатейный) (2-е издание) / под ред. А. Б. Смушкина (подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=15888#018177118708819284> (дата обращения: 08.02.2023).

учреждений, а также издание соответствующих нормативных правовых актов, регулирующих их деятельность; финансовое и материально-техническое обеспечение; определение кадровой политики, включая подбор, назначение руководителей судебно-экспертных учреждений и организацию проверок их деятельности»³⁸³.

По нашему мнению, представлять организационное обеспечение только как систему нормативных правовых актов, регулирующих судебно-экспертную деятельность, будет не совсем правильно, поскольку, в первую очередь, оно должно включать систему судебно-экспертных учреждений по производству судебных экспертиз. Исходя из структуры экспертных учреждений, становится понятным, что их деятельность также обеспечивается изданием соответствующих приказов, распоряжений, инструкций и т. д. Думается, что финансовая и материально-техническая составляющие для научного понимания (но не для практического) организационного обеспечения судебно-экспертной деятельности не представляет интереса, а потому включать его в структуру нет необходимости.

Что касается научно-методического обеспечения судебно-экспертной деятельности, то в данном случае следует воспользоваться предложениями Минюста России, имеющими нормативное закрепление. Согласно приказу Минюста России от 6 июня 2014 года № 123 «Об утверждении Положения об организации научно-методического обеспечения судебной экспертизы федеральными бюджетными судебно-экспертными учреждениями Министерства юстиции Российской Федерации», научно-методическое обеспечение представляется в следующих формах:

«– методические материалы по производству судебных экспертиз;

³⁸³ Комментарий к Федеральному закону от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (постатейный) / под ред. В. П. Кашепова. М.: Юстицинформ, 2003 [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=4705#027102944314056776> (дата обращения: 09.01.2023).

- научно-технические средства судебных экспертиз;
- учебные программы подготовки по экспертным специальностям».

С помощью научно-методического обеспечения решаются задачи, связанные «с развитием теоретических и методологических основ судебных экспертиз, формированием их новых родов (видов), разработкой программ по подготовке судебных экспертов»³⁸⁴.

Применительно к рассматриваемой теме диссертационного исследования следует полагать, что организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз как элемент частной теории заключается в научной разработке рекомендаций, направленных на создание условий, необходимых при производстве экспертных исследований. В его структуру входят:

- учреждения и частные эксперты по производству судебных транспортных экспертиз;
- профессиональная деятельность и подготовка судебных экспертов (повышение квалификации);
- организация производства комплексных судебных транспортных экспертиз;
- организационные основы участия экспертов и специалистов в подготовке материалов при назначении судебных транспортных экспертиз (содействие в сборении исходных данных).

В настоящем параграфе будут рассмотрены первые три элемента организационного обеспечения судебных транспортных экспертиз. Организационным основам участия экспертов и специалистов в подготовке материалов при назначении судебных транспортных экспертиз (содействие в сборении исходных данных) посвящена самостоятельная глава диссертационного исследования ввиду специфики данного элемента частной теории.

³⁸⁴ Приказ Минюста России от 6 июня 2014 года № 123 «Об утверждении Положения об организации научно-методического обеспечения судебной экспертизы федеральными бюджетными судебно-экспертными учреждениями Министерства юстиции Российской Федерации».

В ст. 1 ФЗ о ГСЭД закреплено, что судебно-экспертная деятельность (правда, только государственная) состоит в организации и производстве судебной экспертизы и осуществляется в процессе судопроизводства государственными судебно-экспертными учреждениями и государственными судебными экспертами. Под государственными экспертными учреждениями в соответствии с новой редакцией ст. 11 ФЗ о ГСЭД³⁸⁵ понимаются «специализированные учреждения уполномоченных федеральных государственных органов, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, созданные для организации и производства судебной экспертизы». К ним относятся судебно-экспертные учреждения Следственного комитета Российской Федерации, МВД России, Минюста России, ФСБ России, Минздрава России и др.

Вместе с тем в соответствии со ст. 41 ФЗ о ГСЭД процессуальное законодательство позволяет осуществлять производство судебной экспертизы не только государственным экспертам, но и иным лицам, обладающим специальными знаниями в области науки, техники, искусства и ремесла. В п. 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» дается определение негосударственных судебно-экспертных учреждений, под которыми понимаются «некоммерческие организации (некоммерческие партнерства, частные учреждения или автономные некоммерческие организации), созданные в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Федеральным законом от 12 января 1996 года № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях»,

³⁸⁵ Федеральный закон от 26 июля 2019 г. № 224-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и Федеральный закон «О Следственном комитете Российской Федерации»: [Электронный ресурс]: доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 02.02.2023).

осуществляющие судебно-экспертную деятельность в соответствии с принятыми ими уставами»³⁸⁶.

Несмотря на то, что ФЗ о ГСЭД не раскрывает сущность негосударственной судебно-экспертной деятельности, тем не менее, обобщающий термин «судебно-экспертная деятельность» в нем употребляется, что свидетельствует о возможности назначения и производства судебных экспертиз в негосударственных экспертных учреждениях. Основная масса судебных экспертиз выполняется в таких организациях для гражданского и арбитражного процессов, поскольку государственные экспертные учреждения чрезвычайно загружены экспертизами по уголовным делам³⁸⁷. Вместе с тем А. А. Бессонов справедливо подчеркивает то обстоятельство, что «в настоящее время остается актуальной проблема отсутствия полноценной законодательной регламентации деятельности негосударственных судебных экспертов»³⁸⁸.

В государственных судебно-экспертных учреждениях судебные транспортные экспертизы не выполняются, кроме автотранспортных (автотехнических), проводимых в экспертных учреждениях системы МВД России и Минюста России на федеральном и региональном уровнях. В этой связи следователь может назначить судебную воднотранспортную, воздушно-транспортную и железнодорожно-транспортную экспертизу только в негосударственное экспертное учреждение (при наличии экспертов соответствующей области) либо привлечь любое лицо, обладающее специальными знаниями в области транспортного машиностроения, эксплуатации воздушного, морского, внутреннего водного или

³⁸⁶ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» [Электронный ресурс]: URL: <https://rg.ru/2010/12/30/postanovlenie-dok.html> (дата обращения: 02.02.2023).

³⁸⁷ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 194.

³⁸⁸ Бессонов А. А. Вопросы участия частных экспертов в досудебной стадии уголовного судопроизводства // Современное состояние, проблемы и перспективы развития судебно-экспертной деятельности частных экспертов. Материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 2022. С. 38–42.

железнодорожного транспорта и связанного с этим различных технических наук.

Данную позицию подтверждают А. Ф. Волынский, В. А. Прорвич и В. Н. Хрусталеv, согласно мнению которых, требует решения и целевого научного исследования проблема привлечения к производству судебных экспертиз ученых и профессорско-преподавательский состав, в арсенале которых зачастую бывают современные технические средства. В особенности это важно использовать при расследовании, в том числе, транспортных происшествий³⁸⁹.

Анализ заключений эксперта в ходе проводимого диссертационного исследования позволил выделить следующие виды учреждений и частных экспертов:

1) по производству судебных автотранспортных (автотехнических) экспертиз:

– экспертные учреждения системы МВД России (ЭКЦ МВД России, ЭКЦ МВД России на региональном уровне);

– экспертные учреждения системы Минюста России (РФЦСЭ при Минюсте России, региональные центры и лаборатории при Минюсте России);

– негосударственные судебно-экспертные учреждения (например, некоммерческое партнерство «Союз лиц, осуществляющих деятельность в сфере судебной экспертизы и судебных экспертных исследований «Палата судебных экспертов имени Ю. Г. Корухова»» (СУДЭКС)).

В соответствии с приказом МВД России от 09 января 2013 года № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» в системе МВД России эксперты-автотехники являются «аттестованными сотрудниками и выполняют исследования

³⁸⁹ Волынский А. Ф., Прорвич В. А., Хрусталеv В. Н. Судебная и «следственная» экспертизы в системе научно-технического обеспечения раскрытия и расследования преступлений // Судебная экспертиза: науч.-практ. журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2019. № 4 (60). С. 23.

обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, технического состояния деталей и узлов транспортных средств, следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трассологическая диагностика), маркировочных обозначений транспортных средств». Эксперты в системе Минюста в соответствии с Приказом Минюста России от 27 декабря 2012 года № 237 (ред. от 13.09.2018) «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» имеют пять специальностей по автотехнической экспертизе;

2) по производству судебных воздушно-транспортных экспертиз:

– сотрудники научно-исследовательских институтов (например, Государственного научного центра Российской Федерации АО «Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова»);

– преподаватели образовательных организаций (например, Московского авиационного института (национального исследовательского университета));

– сотрудники Общества независимых расследователей авиационных происшествий (ОРАП).

Экспертами являются лица, имеющие прямое отношение к авиации (пилоты, летчики-испытатели, инженеры и др.), опыт участия в расследовании авиационных происшествий (входили в состав комиссии по служебному расследованию транспортного происшествия), квалификацию «инженер» и высшее образование по следующим специальностям, предусмотренным в соответствии с Приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования»:

- 24.00.00 – Авиационная и ракетно-космическая техника;
 - 24.05.07 – Самолето- и вертолетостроение;
 - 25.00.00 – Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники;
 - 25.05.05 – Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения;
- 3) по производству судебных воднотранспортных экспертиз:
- сотрудники научно-исследовательских институтов (например, Центрального научно-исследовательского института экономики и эксплуатации водного транспорта);
 - преподаватели образовательных организаций (например, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова);
 - сотрудники территориальных органов управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Экспертами являются лица, имеющие прямое отношение к водному транспорту (судоводители, специалисты в области навигации, безопасности плавания судов³⁹⁰ и др.), опыт участия в расследовании происшествий на водном транспорте (входили в состав комиссии по служебному расследованию транспортного происшествия), квалификацию «инженер-судоводитель» и высшее образование по следующим специальностям, предусмотренным в соответствии с Приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования»:

³⁹⁰ К их числу относятся специалисты Российского речного регистра (РРР). Предметом деятельности РРР является выполнение работ (оказание услуг), направленных на обеспечение технической безопасности плавания судов, охраны жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранности перевозимых на судах грузов, экологической безопасности судов.

- 26.00.00 – Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта;

- 26.05.05 – Судовождение (специализации: Судовождение на морских путях; Судовождение на морских и внутренних водных путях; Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании с правом эксплуатации судовых энергетических установок);

4) по производству судебных железнодорожно-транспортных экспертиз:

- сотрудники научно-исследовательских институтов (например, Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта);

- преподаватели образовательных организаций (например, Российского университета транспорта);

- сотрудники негосударственных экспертных учреждений (например, ООО «Эксперт-Центр»).

Экспертами являются лица, имеющие прямое отношение к железнодорожному транспорту (машинисты, машинисты-инструкторы, электромеханики, инженеры и др.), опыт участия в расследовании происшествий на железнодорожном транспорте (входили в состав комиссии по служебному расследованию транспортного происшествия), квалификацию «инженер путей сообщения» и высшее образование по следующим специальностям, предусмотренным в соответствии с Приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования»:

- 23.00.00 – Техника и технологии наземного транспорта;
- 23.05.03 – Подвижной состав железных дорог;
- 23.05.04 – Эксплуатация железных дорог;
- 23.05.05 – Системы обеспечения движения поездов;

– 23.05.06 – Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей.

В этой связи, как представляется, существуют определенные проблемы, требующие своего решения.

1. Несмотря на то, что судебные автотранспортные, воднотранспортные, воздушно-транспортные и железнодорожно-транспортные экспертизы относятся к одному классу, в настоящее время существует серьезная разобщенность в их производстве и оформлении результатов исследования. Анализ практики показал, что только заключения государственных экспертов в области судебной автотехнической экспертизы составлены в соответствии с требованиями, предусмотренными ст. 204 УПК России, в которых соблюдается структура (заключение состоит из вводной, исследовательской и заключительной (выводы) частей). Во всех остальных заключениях эксперта в большинстве своем они представляют собой отчеты с ответами на вопросы без описания процесса исследования (отсутствует экспертный подход описания объектов исследования, выявленных диагностических признаков), указания методики (в некоторых случаях даже методов) его проведения, в результате чего следователь и суд не смогут сделать вывод о достоверности проведенного исследования.

2. В связи с тем, что судебные транспортные экспертизы в основном проводятся частными экспертами, и, как следствие, отсутствует головное экспертное учреждение, в настоящее время организационное и научно-методическое руководство за их деятельностью, организация и проведение профессиональной подготовки экспертов (повышение квалификации, переподготовка, контроль качества деятельности) отсутствует. Это, в свою очередь, существенным образом затрудняет реализацию следующих возможностей:

– назначение повторной экспертизы, которая поручается другому эксперту. В этой связи встает вопрос о выборе другого экспертного учреждения, поскольку значительная часть судебных транспортных

экспертиз носит комплексный характер с привлечением большого количества специалистов. Это, в свою очередь, делает невозможным производство исследования в той организации, где работают эксперты-транспортники и ими проводилась судебная экспертиза. Кроме того, в России не так уж и много учреждений, в которых имеются эксперты в области судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз. Так, учреждения по производству судебных воздушно-транспортных экспертиз располагаются, в основном, в г. Москве, что усложняет организацию их назначения;

– подтверждение профессиональной компетентности эксперта. С целью недопущения возможности возникновения сомнений в компетентности эксперта при рассмотрении уголовного дела в суде целесообразно приобщать документы, подтверждающие его стаж работы по специальности (заверенная выписка из трудовой книжки, справка с места работы) и наличие высшего образования (копия диплома).

Ф. Г. Аминев пишет о том, что для более полной «компетентности экспертов негосударственного судебно-экспертного учреждения, чтобы она не вызывала сомнений у участников судопроизводства, уровень их квалификации желательно подтверждать сертификатом компетентности, выданным в установленном порядке»³⁹¹. Так, в судебном заседании по делу о нарушении требований Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденных приказом МЧС России от 29 июня 2005 года № 502, к представленному заключению эксперта по судебной водно-технической (судоводительской) экспертизе не были представлены документы, подтверждающие право на ее самостоятельное производство. Среди прочих экспертом представлены диплом по специальности «Автомобильная техника», диплом о предоставлении права на производство независимой технической

³⁹¹ Аминев Ф. Г. О деятельности негосударственных судебно-экспертных организаций в Российской Федерации // Пробелы в российском законодательстве. 2015. № 2. С. 170.

экспертизы транспортных средств в качестве эксперта-техника, сертификат по специальности «Основы судебной экспертизы», однако ни один из них не предоставлял эксперту право самостоятельного проведения судебной воднотранспортной экспертизы. На основании этого судом было принято решение, что представленное заключение подготовлено лицом, не являющимся экспертом в области судовождения, в связи с чем изложенные им выводы не могут быть признаны достоверными³⁹².

Наряду с этим встает вопрос о том, что если в государственных экспертных учреждениях определение уровня квалификации экспертов и аттестация их на право самостоятельного производства судебной экспертизы осуществляются экспертно-квалификационными комиссиями в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти, то в отношении негосударственных экспертных учреждений (в частности, где производятся судебные транспортные экспертизы) существуют определенные трудности;

– высокая стоимость производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз.

Основным заказчиком судебных транспортных экспертиз является Следственный комитет Российской Федерации, к подследственности которого отнесены преступления, предусмотренные ст.ст. 238 и 263 УК России, при расследовании которых часто возникает необходимость в назначении указанных экспертиз.

Анкетирование сотрудников следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, занимающихся, в том числе, расследованием преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263 УК России), показало, что 90% опрошенных считают необходимым наличие специализированных

³⁹² Решение Таганрогского городского суда (Ростовская область) от 25 декабря 2019 года по делу № 2-2666/2019 [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/UjgJswvwymlx/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

экспертных учреждений в системе Следственного комитета Российской Федерации со штатом специалистов всех отраслей транспорта.

В соответствии с новыми дополнениями к ФЗ о ГСЭД, закрепленными Федеральным законом от 26 июля 2019 г. № 224-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», Федеральному закону «О Следственном комитете Российской Федерации», эксперты Следственного комитета Российской Федерации, являясь государственными экспертами (уполномоченными федеральными государственными органами), вполне обоснованно смогут проводить судебные транспортные экспертизы. Кроме того, 24 июля 2020 года состоялось открытие ФГКУ «Судебно-экспертный центр Следственного комитета Российской Федерации», в котором осуществляется производство более двадцати видов судебных экспертиз. Представляется, что с учетом потребностей практики, с целью организации судебно-экспертной деятельности, направленной на содействие в качественном расследовании преступлений либо совершения транспортных происшествий, совершенствования технико-криминалистического обеспечения следственных действий, обоснована необходимость введения должностей экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз, на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов. В самом Судебно-экспертном центре Следственного комитета Российской Федерации целесообразно сформировать самостоятельное подразделение – отдел судебных транспортных исследований.

Такие эксперты могут решать следующие задачи:

– производство судебных транспортных экспертиз. Исходя из предмета, объекта, методов экспертного исследования в совокупности с решаемыми задачами, может быть сформировано три профильных отдела, специализирующихся на производстве судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз;

– технико-криминалистическое сопровождение (совместно со следователями-криминалистами) расследования преступлений в целях обнаружения, фиксации, изъятия и упаковки следов, образующихся при их совершении;

– научно-методическое и информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности (на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации).

Кроме того, на основании данного предложения представляется необходимым внести изменения в Приказ СК России от 24 июля 2020 года № 77 «Об утверждении порядка определения, пересмотра уровня квалификации и аттестации экспертов федерального государственного казенного учреждения «Судебно-экспертный центр Следственного комитета Российской Федерации» на право самостоятельного производства судебных экспертиз», включив в него возможность каждые 5 лет пересматривать уровень квалификации и проводить аттестацию экспертов на право самостоятельного производства судебной экспертизы по экспертной специальности соответствующего рода судебной транспортной экспертизы.

В данном случае, по нашему мнению, и организационно, и методически данное учреждение вполне эффективно сможет решать возлагаемые на него задачи.

Одной из форм информационно-методического обеспечения судебно-экспертной деятельности, связанной с производством судебных транспортных экспертиз, предлагается считать выступления и доклады ученых, практиков по проблемным вопросам, рассматриваемым в рамках проведения научно-представительских мероприятий на базе образовательных или научных организаций. К их числу можно отнести, например, Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (ГосНИИ ГА), являющийся ведущей научной организацией в области воздушного транспорта, регулярно выполняющей научно-исследовательские

работы, результаты которых способствовали научному развитию отрасли и государства в целом³⁹³.

Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые к судебным экспертам, сформулированы в ст. 13 ФЗ о ГСЭД, в которой закреплено положение о том, что «должность эксперта в государственных судебно-экспертных учреждениях может занимать гражданин Российской Федерации, имеющий высшее образование и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующего уполномоченного федерального государственного органа. Должность эксперта в экспертных подразделениях федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел может также занимать гражданин Российской Федерации, имеющий среднее профессиональное образование в области судебной экспертизы». Определение уровня квалификации экспертов и аттестация их на право самостоятельного производства судебной экспертизы (каждые пять лет) осуществляются экспертно-квалификационными комиссиями в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

Таким образом, резюмируя вышеизложенное, следует сделать обоснованный вывод о необходимости введения должностей экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз, на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов с целью организации судебно-экспертной деятельности, направленной на содействие в качественном расследовании преступлений.

³⁹³ Официальный сайт Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации [Электронный ресурс]: URL: <http://gosniiga.ru/science/> (дата обращения: 22.03.2023).

§ 2. Проблемы экспертной дидактики в области производства судебных транспортных экспертиз

Одним из основных вопросов организационного обеспечения судебно-экспертной деятельности в области производства судебных транспортных экспертиз, который требует в настоящее время проработки, является совершенствование качества подготовки и повышения квалификации экспертов. Как верно указывают А. И. Усов, И. А. Лапина, Г. Г. Омелянюк, «среди эффективных путей преодоления имеющихся проблем с качеством экспертиз, оценкой компетентности и сроками производства следует выделить ... принятие и внедрение в экспертную практику положений профессионального стандарта «Специалист в области судебной экспертизы», разработку гармонизированных программ высшего и дополнительного профессионального образования в области судебной экспертизы»³⁹⁴.

Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые к судебным экспертам, сформулированы в ст. 13 ФЗ о ГСЭД, в которой закреплено положение о том, что «должность эксперта в государственных судебно-экспертных учреждениях может занимать гражданин Российской Федерации, имеющий высшее образование и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующего уполномоченного федерального государственного органа. Должность эксперта в экспертных подразделениях федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел может также занимать гражданин Российской Федерации, имеющий среднее профессиональное образование в области судебной экспертизы».

Подготовка государственных судебных экспертов осуществляется в разных ведомствах (например, МВД России и МЧС России), и в каждом

³⁹⁴ Усов А. И. Актуальные вопросы обеспечения качества судебно-экспертной деятельности / А. И. Усов, И. А. Лапина, Г. Г. Омелянюк // Вестник института права Башкирского государственного университета. 2022. № 2 (14). С. 67–73.

из них определены свои подходы к обучению. Н. П. Майлис вполне обоснованно пишет о том, что «различия и в организации, и в методике обучения не способствуют качественному проведению экспертиз, а также и взаимодействию экспертов... В результате получается, что углубленное обучение и взаимное освоение знаний на межотраслевом уровне отсутствует, что способствовало бы выработке единых подходов не только в процессе подготовки экспертных кадров, но и при проведении совместных повторных и комплексных экспертиз»³⁹⁵.

В России на данный момент профессиональная подготовка судебных экспертов осуществляется при реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» либо дополнительного профессионального образования по конкретной экспертной специальности. В соответствии с приказом Минобрнауки России от 28 октября 2016 года № 1342 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 Судебная экспертиза (уровень специалитета)» подготовка экспертов осуществляется по следующим специализациям: «Криминалистические экспертизы», «Инженерно-технические экспертизы», «Экспертизы веществ, материалов и изделий», «Экономические экспертизы» и «Речеведческие экспертизы».

В рамках специализации «Инженерно-технические экспертизы» в основном осуществляется обучение экспертов по направлениям судебной компьютерно-технической экспертизы (например, в МГТУ им. Н. Э. Баумана) и судебной пожарно-технической экспертизы (например, в академии ГПС МЧС России). Что же касается экспертов в области производства судебных транспортных экспертиз, то на данный момент в рамках вышеуказанной специализации готовят судебных экспертов-

³⁹⁵ Майлис Н. П. О необходимости расширения рамок учебного процесса при подготовке судебных экспертов // Вестник Московского университета МВД России. № 5. 2016. С. 57.

автотехников (например, в Восточно-Сибирском институте МВД России³⁹⁶). Это обстоятельство, на наш взгляд, вступает в противоречие с общим представлением о судебных инженерно-технических и транспортных экспертизах. Имея разные предмет, объекты, задачи, методы и методики исследования, они, как представляется, не могут быть реализованы в одной специализации.

В отношении судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз стоит отметить, что подготовка экспертов по данным направлениям в настоящее время не осуществляется; экспертами являются лица, имеющие высшее или среднее профессиональное образование в области технических наук. Требования, предъявляемые к их подготовке, равно как и к негосударственным экспертам, должны быть фактически теми же, которые предъявляются к государственным экспертам, на что справедливо обращают внимание ученые в области судебной экспертологии³⁹⁷. Однако в настоящее время они нормативно не закреплены.

В то же время в ст. 41 ФЗ о ГСЭД содержится положение о том, что на лиц, не являющихся государственными экспертами, но обладающими специальными знаниями, распространяется действие отдельных статей вышеназванного закона (принципы судебно-экспертной деятельности, права, обязанности и др.). Исходя из того, что требования к образованию данных экспертов отсутствуют, можно сделать вывод о том, что они могут иметь как высшее, так и среднее образование, однако, на наш взгляд, независимо от его уровня оно должно быть специальным (например, по специальности «Инженерное дело, технологии и технические науки»).

Более того, в ст. 85 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» закреплены особенности реализации образовательных программ в области подготовки

³⁹⁶ В рамках специализации «Инженерно-технические экспертизы» в институте предусмотрена более узкая специализация – «Судебная автотехническая экспертиза, судебная пожарно-техническая экспертиза».

³⁹⁷ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 147.

специалистов авиационного персонала гражданской авиации, а также в области подготовки работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой; специалисты в области водного транспорта отсутствуют.

Помимо этого, большинство опрошенных нами следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации (56,9 %) отметили отсутствие квалифицированных и незаинтересованных экспертов при производстве судебных воднотранспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз (нормативные правовые акты для этих видов транспорта не всегда четко регламентируют действия лиц, управляющих транспортным средством, что позволяет допускать различные толкования норм; эксперты не знают основ уголовного процесса и уголовного права, криминалистики и судебной экспертологии).

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что в настоящее время имеются серьезные проблемы в подготовке экспертов по судебным транспортным экспертизам; качество проводимых ими еще не достигнуто на должном уровне.

Помимо этого, существует еще одно важное обстоятельство, связанное с тем, что в настоящий момент в законодательстве отсутствует норма, содержащая положение об обязательной аттестации лиц, не являющихся государственными экспертами, но обладающими специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, на право самостоятельного производства судебной экспертизы. Как справедливо отмечает Г. В. Вершицкая, определить следователю и суду уровень компетенции таких экспертов довольно сложно, поскольку наличие диплома о высшем образовании или ученой степени не позволит сделать вывод об имеющихся

знаниях методики производства экспертизы и умений применять их на практике³⁹⁸.

В этой связи следует предложить концептуальные подходы по подготовке экспертных кадров для производства судебных транспортных экспертиз.

Обучение экспертов для производства судебных транспортных экспертиз, как представляется, может осуществляться по следующим направлениям:

– для производства судебных автотранспортных экспертиз – в рамках реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» в высших учебных заведениях или дополнительного профессионального образования (ДПО) на базе специализированных высших учебных заведений или государственных судебно-экспертных учреждений;

– для производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз – в рамках реализации дополнительного профессионального образования.

Рассмотрим обозначенные предложения более подробно.

Как уже отмечалось, подготовка экспертов для производства судебных автотранспортных экспертиз должна осуществляться в рамках реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза», но не в рамках специализации «Инженерно-технические экспертизы». В этой связи целесообразно внести соответствующие изменения в приказ Минобрнауки России от 28 октября 2016 года № 1342 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 Судебная

³⁹⁸ Вершицкая Г. В. Правовые особенности осуществления негосударственной экспертной деятельности // Вестник Поволжской академии государственной службы. № 41. 2014. С. 44.

экспертиза (уровень специалитета)», закрепив специализацию «Судебные транспортные экспертизы» (направленность – «Автотранспортные экспертизы»).

Лица, освоившие вышеуказанную программу, должны уметь решать следующие профессиональные задачи:

- производство судебных автотранспортных экспертиз и исследований по уголовным, гражданским, арбитражным делам и делам об административных правонарушениях;

- участие в качестве специалиста в осмотре места происшествия в целях обнаружения, фиксации, изъятия следов, их предварительного исследования, а также иных процессуальных действиях в уголовном судопроизводстве;

- участие в качестве специалиста в гражданском и арбитражном судопроизводстве и производстве по делам об административных правонарушениях;

- оказание методической помощи (обучение и консультирование) следователю, дознавателю, суду по вопросам назначения и экспертам по вопросам производства судебных автотранспортных экспертиз.

При реализации данной специализации следует обратиться к опыту Восточно-Сибирского института МВД России, где будущих экспертов-автотехников готовят по техническому и юридическому направлениям. Причем, как представляется, в учебные планы по реализации программ подготовки таких экспертов следует включать 2/3 дисциплин технического характера и 1/3 – юридического характера.

В отношении экспертных специальностей, связанных с появлением новых родов судебных экспертиз, которые в настоящее время могут быть востребованы в судопроизводстве (к их числу можно отнести судебные транспортные экспертизы), С. А. Смирновой и О. А. Ястребовым отмечается, что подготовка экспертов по специальности «судебная экспертиза»

невозможна³⁹⁹. В то же время, как обоснованно считает Е. Р. Россинская, «возможность подготовки судебных экспертов по новым видам судебных экспертиз в магистратуре на базе бакалавриата по юриспруденции вызывает большие сомнения»⁴⁰⁰. С данной точкой зрения стоит согласиться, поскольку одной из основных целей магистратуры является углубленная и фундаментальная подготовка специалистов к научно-исследовательской деятельности в области судебной экспертизы (написание магистерских и в последующем кандидатских диссертаций), к которой целесообразно привлекать наиболее опытных экспертов.

Т. Ф. Моисеева справедливо пишет о том, что начинающие эксперты нередко заблуждаются по поводу достаточности знаний отраслевой науки для производства ими судебной экспертизы⁴⁰¹. В этой связи, как уже было отмечено ранее, подготовка экспертов в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз может осуществляться в рамках ДПО посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки).

Полагаем, что это оптимальный вариант решения вопроса, связанного с подготовкой экспертных кадров в данном направлении. Во-первых, лица, выполняющие указанные судебные экспертизы, уже имеют высшее образование в сфере инженерного дела, технологий и технических наук в области транспорта (см. приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования»), определенный объем знаний, навыков и умений, опыт работы

³⁹⁹ Смирнова С. А., Ястребов О. А. Прогрессивные модели образовательной деятельности – залог подготовки судебно-экспертных профессионалов нового поколения // Судебно-медицинская экспертиза. 2017. Том 60. № 1. С. 56–59.

⁴⁰⁰ Россинская Е. Р. Актуальные проблемы подготовки судебных экспертов и дополнительного образования по отдельным экспертным специальностям // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 3. С. 82–83.

⁴⁰¹ Моисеева Т. Ф. Организационные и методологические аспекты подготовки судебных экспертов // Правосудие. Том 1, № 2. 2019. С. 162.

по специальности, в связи с чем им необходимы лишь отдельные знания в области юридических наук. Во-вторых, количество проводимых судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз существенно меньше по сравнению с автотранспортными, а значит, не требуется осуществлять подготовку специалистов в рамках высшего образования. В-третьих, программа повышения квалификации направлена на повышение профессионального уровня, совершенствование и (или) получение новой компетенции обучающихся (ст. 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»).

Так, положительный опыт реализации программ переподготовки имеется в РФЦСЭ при Минюсте России, где, как отмечает М. В. Торопова, готовят экспертов по сетевой форме обучения (на основании договоров, заключенных РФЦСЭ с судебными экспертными учреждениями Минюста России), индивидуальному обучению (на основании индивидуального календарного учебного графика) с использованием дистанционных технологий⁴⁰². Кроме того, в данном экспертном учреждении проводят курсы повышения квалификации негосударственных судебных экспертов, внесенных в государственный реестр экспертов-техников⁴⁰³.

По нашему мнению, лиц, получающих впервые ДПО в области производства судебных транспортных экспертиз, необходимо готовить по программе переподготовки, направленной на получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности. Те эксперты, которые уже имеют соответствующий документ о повышении квалификации (переподготовки) и (или) свидетельство на право самостоятельного производства судебных экспертиз (в отношении

⁴⁰² Торопова М. В. Современные технологии обучения государственных судебных экспертов: опыт ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 3. С. 75.

⁴⁰³ Официальный сайт Российского федерального центра судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/education/> (дата обращения: 28.01.2023).

автотранспортных экспертиз), могут получать ДПО по программе повышения квалификации, порядок которого закреплен в приказе Минюста России от 12 ноября 2019 года № 258 «Об утверждении Порядка получения дополнительного профессионального образования работниками федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации».

Учреждения, в которых предполагается реализовывать программы переподготовки и повышения квалификации, должны быть специализированными по отношению к конкретному роду судебных транспортных экспертиз, в структуре которых имеются соответствующие подразделения, ответственные за реализацию программ повышения квалификации (учебные кафедры, отделы и др.):

- судебные автотранспортные экспертизы – на базе высших учебных заведений (например, Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ), Восточно-Сибирского института МВД России) или государственных судебно-экспертных учреждений (например, системы МВД России или Минюста России);

- судебные воднотранспортные экспертизы – на базе высших учебных заведений (например, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова);

- судебные воздушно-транспортные экспертизы – на базе высших учебных заведений (например, Московского авиационного института (МАИ) или научно-исследовательских институтов (центров) (например, Летно-исследовательского института имени М. М. Громова»);

- судебные железнодорожно-транспортные экспертизы – на базе высших учебных заведений (например, Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ) или научно-исследовательских институтов (центров) (например, Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта).

Представляется, что за основу может быть взят опыт создания специализированных кафедр в вузах «неюридического» профиля: например, кафедра судебной экспертизы академии ГПС МЧС России, кафедра «Юриспруденция, интеллектуальная собственность и судебная экспертиза» Московского государственного технического университета имени Н. Э. Баумана.

Дополнительное профессиональное образование для подготовки экспертов:

– в области производства судебной автотранспортной (автотехнической) экспертизы регулируется приказом Минюста России от 12 ноября 2019 года № 258 «Об утверждении Порядка получения дополнительного профессионального образования работниками федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации»;

– в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз регулируется ст. 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Думается, что программа переподготовки должна состоять из общих и специальных дисциплин.

К общим дисциплинам в обязательном порядке следует отнести «Основы уголовного права», «Основы уголовного процесса», «Основы криминалистики», «Теория судебной экспертизы», «Основы судебной фотографии и видеозаписи», «Основы трасологии», «Участие специалиста в процессуальных действиях». При этом необходимо показывать междисциплинарную связь изучаемых дисциплин для выработки единых знаний, умений и навыков при выполнении тех или иных действий, но в то же время следует исключить «дублирование» тем.

Блок дисциплин общего характера позволит лицам, ранее не сталкивавшимся с юридическим направлением деятельности:

– получить знания в области уголовного права, уголовного процесса и криминалистики, связанные с установлением фактов и обстоятельств, подлежащих доказыванию, необходимых для квалификации и расследования преступлений. В данном случае будущие эксперты должны понимать, чем и каким образом результаты проведенного исследования помогут следователю в обоснованной квалификации преступления и ходе самого процесса расследования. Кроме того, они должны понимать процессуальный статус эксперта, знать свои права, обязанности и ответственность на различных стадиях уголовного судопроизводства;

– получить знания в области теории судебной экспертизы и трасологии, направленные на понимание процедуры (технологии) экспертного исследования, формирование знаний о структуре заключения эксперта в соответствии с требованиями процессуального законодательства, правильное описание объектов, представляемых на экспертизу с указанием их признаков и методов исследования, а также умение обосновывать собственный вывод;

– сформировать навыки фотосъемки и видеозаписи при составлении заключений эксперта (оформление процесса и результатов исследования);

– понять собственную роль участия в качестве специалиста, сформировав навыки по обнаружению, фиксации, изъятию следов в ходе осмотра места происшествия, а также других следственных действий, связанных с собиранием исходных данных для последующего назначения судебной транспортной экспертизы.

Все вышеперечисленное необходимо для того, чтобы такие эксперты стали полноправными участниками судопроизводства, знали свои права, обязанности и ответственность.

Программа изучения специальных дисциплин составляется с учетом конкретного рода судебной транспортной экспертизы, методик ее производства и вопросов профилактической деятельности судебного

эксперта, как это было ранее определено, например, для экспертов-автотехников системы Минюста России (см. приказ от 20 сентября 2004 года № 154⁴⁰⁴).

Содержание программы специального блока можно представить следующим образом:

1. Теоретические основы конкретного рода судебной транспортной экспертизы: основы теории транспортного средства и объектов транспортной инфраструктуры (для автомобильного, внутреннего водного, морского, воздушного и рельсового транспорта), организации и безопасности движения, правила эксплуатации, основы теории управления и движения транспортных средств.

2. Методические и организационно-правовые основы конкретного рода судебной транспортной экспертизы: методическая и нормативно-техническая документация в области экспертного исследования обстоятельств происшествий с участием автомобильного, внутреннего водного, морского, воздушного и рельсового транспорта; по технической эксплуатации транспортного средства (приказы, инструкции, правила, регламенты и т. д.); содержащая сведения о техническом состоянии транспортного средства.

3. Основы назначения и производства конкретного рода судебной транспортной экспертизы.

4. Методики, применяемые при производстве конкретного рода судебной транспортной экспертизы.

5. Основы назначения и производства комплексной судебной транспортной экспертизы.

Что касается программ повышения квалификации, то в данном случае мы солидарны с мнением Н. П. Майлис о том, что при их реализации следует готовить и издавать курсы лекций по отдельным экспертным

⁴⁰⁴ Утратил силу на основании приказа Минюста России от 7 октября 2014 года № 208.

специальностям, в которых целесообразно освещать актуальные проблемы для обсуждения с действующими сотрудниками экспертных учреждений (усовершенствование существующей методики и методов исследования, типичные ошибки при производстве судебной экспертизы и т. п.). Для чтения лекций целесообразно приглашать ведущих ученых образовательных и научно-исследовательских организаций и практических сотрудников экспертных учреждений в конкретной области знаний⁴⁰⁵. Кроме того, Н. П. Майлис предлагает ввести самостоятельную тему, посвященную комплексной экспертизе⁴⁰⁶. С данным предложением стоит согласиться. Во-первых, судебные транспортные экспертизы нередко назначаются как комплексные экспертизы. Во-вторых, это необходимо для общего понимания того факта, что получение наиболее обоснованного заключения эксперта возможно по результатам комплексных экспертиз, используя различные области знаний. В-третьих, изучение данной темы позволит будущим экспертам слаженно работать в комиссии при составлении единого заключения и формулирования, по возможности, общего вывода, правильно оценивать не только результаты собственных исследований, но и других экспертов. Например, только при производстве комплексных судебных воднотранспортных и медицинских экспертиз возможно решение задач, связанных с:

- определением телесных повреждений, характерных для воднотранспортной травмы;
- определением места нахождения пострадавшего на судне в момент столкновения по характеру телесных повреждений (с учетом конструкции судна);
- определением характера действий (бездействия) лиц, управляющих судном, перед транспортным происшествием, в момент его наступления, а также их последующих действий (например, при

⁴⁰⁵ Майлис Н. П. О совершенствовании профессиональной подготовки судебных экспертов // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 2. С. 51.

⁴⁰⁶ Там же. С. 52.

установлении наличия или отсутствия алкоголя, наркотических средств в крови судоводителя и технической возможности предотвратить транспортное происшествие)⁴⁰⁷.

Срок переподготовки может составлять 1 год по очной форме обучения (до 500 аудиторных часов). Объем аудиторных часов программы, в т. ч. и каждой дисциплины, определяет организация, в которой будет реализовываться программа. При этом в соответствии с приказом Минобрнауки России от 1 июля 2013 года № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» минимально допустимый срок освоения программ профессиональной переподготовки не может быть менее 250 часов, программ повышения квалификации – менее 16 часов.

В процентном соотношении для переподготовки экспертов предлагаем следующее распределение аудиторной нагрузки от общего количества, определяемого в 100% (из расчета в 500 аудиторных часов):

- основы уголовного права – 5% (25 часов);
- основы уголовного процесса – 10% (50 часов);
- основы криминалистики – 10% (50 часов);
- теория судебной экспертизы – 10% (50 часов);
- основы судебной фотографии и видеозаписи – 5% (25 часов);
- основы трасологии – 5% (25 часов);
- участие специалиста в процессуальных действиях – 5% (25 часов);
- дисциплины специального блока, включающие теоретические, методические и организационно-правовые основы конкретного рода судебной транспортной экспертизы, в том числе основы ее назначения и производства; методики, применяемые при производстве конкретного рода

⁴⁰⁷ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз. Указ. соч.

судебной транспортной экспертизы; основы назначения и производства комплексной судебной транспортной экспертизы – 50% (250 часов).

Немаловажным вопросом, требующим решения в ходе освоения профессиональной подготовки, является унификация понятийного аппарата: употребление единых терминов, специальных аббревиатур и сокращений; соблюдение установленной законом структуры заключения эксперта; описание объектов с указанием конкретных признаков; обоснование выводов и др. Так, например, на практике нет единого подхода к наименованию судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз. О правильном наименовании, с нашей точки зрения, данный вопрос подробно был рассмотрен в главе 1 настоящей диссертации. Кроме того, встречающиеся на практике различные названия указанных экспертиз отражены в параграфе, посвященном назначению судебных транспортных экспертиз.

Ф. Г. Аминев обращает внимание на то, что в целях уяснения правил поведения эксперта с другими участниками судопроизводства, с коллегами и руководителем экспертного учреждения при подготовке экспертных кадров особое внимание необходимо уделять вопросам психологического и этического характера, которые в целом отражают профессиональную мораль⁴⁰⁸.

Одним из интересных и важных направлений является использование зарубежного опыта при производстве судебных транспортных экспертиз, обсуждение которого на занятиях будет способствовать повышению качества проведения исследований. Так, для настоящего диссертационного исследования при поддержке управления взаимодействия по вопросам международного и федерального розыска лиц ГСУ СК России Генеральной Прокуратурой Республики Казахстан были представлены методические рекомендации (частные методики) по производству судебных

⁴⁰⁸ Аминев Ф. Г. О профессиональной этике судебного эксперта в Российской Федерации // Baikal Research Journal. 2016. Т. 7, № 6. С. 19.

автотехнических и железнодорожно-технических экспертиз. В дополнение к данному предложению Ш. Н. Хазиевым указывается на необходимость создания в России международного научного общества (ассоциации) для объективного отражения высокого уровня научных исследований в области судебной экспертизы⁴⁰⁹.

Получение экспертами ДПО, независимо от его формы, связано с получением не только теоретических знаний, но и проведением практических занятий под контролем наставника, где обучающиеся выполняют контрольные экспертизы, как это делается при освоении программ специалитета высших учебных заведений. В этой связи предлагаем предусмотреть разработку практикумов (рабочих тетрадей) по дисциплинам прикладного характера («Основы криминалистики», «Основы трасологии», «Основы судебной фотографии и видеозаписи», «Судебная транспортная экспертиза» (конкретного рода), целями выполнения которого будут являться закрепление обучающимися теоретических положений пройденных тем, выработка у них определенных знаний, умений и навыков. Выполнение практикума представляет собой написание ответов на теоретические вопросы в рамках лабораторных работ, а также выполнение практических заданий в виде описания различных объектов, составления фототаблиц, контрольных заключений эксперта.

По окончании обучения будущий эксперт сдает междисциплинарный экзамен, включающий вопросы криминалистики, уголовного процесса и судебной транспортной экспертизы конкретного рода.

Лицам, успешно освоившим соответствующую дополнительную профессиональную программу и прошедшим итоговую аттестацию, выдается одновременно диплом о профессиональной переподготовке и свидетельство на право самостоятельного производства конкретного рода судебной

⁴⁰⁹ Хазиев Ш. Н. Актуальные проблемы международного судебно-экспертного сотрудничества // Теория и практика судебной экспертизы № 3 (43) 2016. С. 122–123.

транспортной экспертизы. После окончания курсов повышения квалификации выдается соответствующее удостоверение⁴¹⁰.

Эксперты, освоившие программу профессиональной переподготовки, должны уметь решать следующие профессиональные задачи:

- производство судебной транспортной экспертизы конкретного рода по уголовным делам;
- участие в качестве специалиста в осмотре места происшествия в целях обнаружения, фиксации, изъятия следов, их предварительного исследования, а также иных процессуальных действиях в уголовном судопроизводстве;
- оказание методической помощи (обучение и консультирование) следователю, дознавателю, суду по вопросам назначения и экспертам по вопросам производства судебной транспортной экспертизы конкретного рода.

Определение уровня квалификации государственных экспертов и аттестация их на право самостоятельного производства судебных экспертиз (каждые пять лет) осуществляются экспертно-квалификационными комиссиями (ЭКК) в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти. Например, в экспертных учреждениях системы МВД России уровень профессиональной подготовки экспертов регулируется приказом МВД России от 09 января 2013 года № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России»; в экспертных учреждениях системы Минюста России – приказом Минюста России от 7 октября 2014 года № 207 «Об утверждении Положения об аттестации на право самостоятельного производства судебной экспертизы экспертов федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации».

⁴¹⁰ В соответствии с приказом Минобрнауки России от 1 июля 2013 года № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам».

В приведенных приказах отмечается, что ЭКК каждые пять лет определяют (пересматривают) уровень квалификации экспертов и проводят аттестацию на право самостоятельного производства ими судебных экспертиз. Аналогичный порядок подтверждения права на самостоятельное производство судебных экспертиз целесообразно, как представляется, применить и в отношении экспертов, не являющихся государственными, на базе вышеприведенных образовательных организаций (для экспертов в области судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз) или государственных судебно-экспертных учреждений системы МВД России и Минюста России (для судебных автотранспортных экспертиз).

С вопросами подготовки экспертов связаны проблемы аккредитации судебно-экспертных учреждений и стандартизации методического обеспечения (методов и методик)⁴¹¹. Об этом довольно четко пишет А. В. Кокин, по мнению которого, «отсутствие нормативно закреплённых критериев оценки компетентности экспертов и достоверности используемых ими методик в процессе исследования, в т. ч. научной обоснованности, может привести к неудовлетворительным результатам самой экспертизы. Это, в свою очередь, является основанием для назначения дополнительных и повторных судебных экспертиз, производство которых будет способствовать к увеличению сроков предварительного следствия. Стандартизация позволит обеспечить единые требования к компетентности судебных экспертов и научно-методическому подходу к экспертной практике. Аккредитация судебно-экспертных учреждений даст возможность использовать сертифицированные экспертные методики, прошедшие

⁴¹¹ Москвина Т. П. Разработка программ подготовки государственных судебных экспертов – важный этап развития судебной экспертизы в России // Судебная экспертиза. Научно-практический журнал. – Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России, 2005, № 2. С. 43–46.

соответствующие проверку и апробацию»⁴¹². Похожую точку зрения разделяют и другие ученые⁴¹³.

При осуществлении анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации от них поступили рекомендации (предложения): для улучшения организации расследования транспортных преступлений и происшествий необходимо, чтобы был опытный следователь, который долгое время работал на транспорте или чтобы у него, помимо высшего юридического образования, было еще образование в конкретной сфере транспорта.

В этой связи, представляется, что кроме подготовки экспертных кадров, необходимо осуществлять подготовку самих следователей, занимающихся расследованием, в первую очередь:

– нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК России), оказанием услуг в сфере транспорта, не отвечающих требованиям безопасности⁴¹⁴ (ст. 238 УК России) – следователи Следственного комитета Российской Федерации;

– иных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст.ст. 264, 266, 268 УК России) – следователи следственных управлений и линейных отделов на транспорте МВД России.

Руководствуясь ч. 2 ст. 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», следователи могут получать дополнительное профессиональное образование, целью которого является повышение их квалификации в области криминалистики и судебной

⁴¹² Кокин А. В. Стандартизация и аккредитация как перспективы судебной экспертизы // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. Вып. 1-2. Юридические науки. – Тула: Изд-во ТулГУ, 2017. С. 17–23.

⁴¹³ См., например, Усов А. И. Стандартизация в судебно-экспертной деятельности: прогнозы и решения / А. И. Усов, Г. Г. Омелянюк, Е. В. Чеснокова // Закон. 2019. № 10. С. 55-62.

⁴¹⁴ В данном случае имеются ввиду преступления, связанные с оказанием услуг по перевозкам с помощью различных транспортных средств, не отвечающих требованиям безопасности, поэтому название статьи Уголовного кодекса Российской Федерации в тексте диссертации указано частично.

экспертизы, уголовного права, уголовного процесса, психологии следственной деятельности для эффективного раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, законного и обоснованного применения норм уголовного и уголовно-процессуального законодательства Российской Федерации. Представляется, что рассматриваемые вопросы должны находиться в междисциплинарной связи изучаемых дисциплин.

Для достижения поставленной цели в Московской академии Следственного комитета реализуется дополнительная профессиональная программа – программа повышения квалификации «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта».

Данная программа повышения квалификации состоит из нескольких дисциплин (модулей):

1) уголовно-правовая характеристика против безопасности движения и эксплуатации транспорта: вопросы квалификации и разграничения со смежными преступлениями (ст.ст. 263, 263.1, 266, 268 УК России). Отдельно рассматриваются актуальные проблемы квалификации оказания услуг в сфере транспорта, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК России);

2) актуальные вопросы досудебного производства по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта: особенности процесса доказывания по уголовным делам; проблемы оценки доказательств; взаимодействие следственных органов с органами дознания в процессе расследования преступлений; применение института досудебного соглашения о сотрудничестве; особенности международно-правового сотрудничества (применительно к расследованию преступлений против безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта);

3) тактико-криминалистические и психологические аспекты расследования нарушения правил безопасности движения и эксплуатации

железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена: особенности проведения осмотров места происшествия с участием различного вида транспортных средств; современные технико-криминалистические средства, используемые для расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта; типичные ошибки при осуществлении фотосъемки и видеозаписи при производстве следственных действий; использование специальной техники при расследовании транспортных преступлений, связанных с пожарами; особенности проведения судебно-медицинских экспертиз по делам о транспортных происшествиях и при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций с массовыми человеческими жертвами; организация совместной работы судебно-медицинских экспертов и следователей в составе подразделений быстрого реагирования при ликвидации последствий в зоне чрезвычайных ситуаций с целью идентификации личности погибших; особенности организации межведомственного взаимодействия следственной группы при выезде на место происшествия и расследовании транспортных преступлений; особенности назначения и производства судебных транспортных экспертиз.

Относительно формы обучения хотелось бы отметить, что в приоритете, конечно же, должно быть очное обучение (как для экспертов, так и для следователей). Представляется, что дистанционное обучение в данном случае является не совсем эффективным. Это можно объяснить следующими обстоятельствами: невозможность в должной мере уделить внимание учебному процессу и сосредоточиться на обучении из-за высокой служебной загруженности, отсутствие прямого и непосредственного контакта при работе с преподавателями и отсутствие взаимного обмена опытом между сотрудниками.

Таким образом, выделим следующие предложения по подготовке экспертных кадров для производства судебных транспортных экспертиз:

1) в ст. 85 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» включить особенности реализации образовательных программ в области подготовки специалистов внутреннего водного и морского транспорта и рельсового транспорта (уличного (городского) наземного электрического транспорта и внеуличного транспорта);

2) в ч. 2 ст. 41 ФЗ о ГСЭД включить указание, что на судебно-экспертную деятельность лиц, указанных в части первой настоящей статьи, распространяется действие ст. 13 Федерального закона, т. е. включить положение об обязательной аттестации лиц, не являющихся государственными экспертами, но обладающими специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, на право самостоятельного производства судебной экспертизы. Уровень квалификации экспертов подлежит пересмотру каждые пять лет;

3) в приказ Минобрнауки России от 28 октября 2016 года № 1342 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 Судебная экспертиза (уровень специалитета)» закрепить специализацию «Судебные транспортные экспертизы» (направленность – «Автотранспортные экспертизы»);

4) подготовка экспертов в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз может осуществляться в рамках ДПО посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки);

5) лиц, получающих впервые ДПО в области производства судебных транспортных экспертиз, необходимо готовить по программе переподготовки, направленной на получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности. Те эксперты, которые уже имеют соответствующий документ о повышении квалификации

(переподготовки) и (или) свидетельство на право самостоятельного производства судебных экспертиз (в отношении автотранспортных экспертиз), могут получать ДПО по программе повышения квалификации;

6) учреждения, в которых предполагаются реализовываться программы переподготовки и повышения квалификации, должны быть специализированными по отношению к родам судебных транспортных экспертиз, в структуре которых имеются соответствующие подразделения, ответственные за реализацию программ повышения квалификации (учебные кафедры, отделы и др.);

7) программа профессиональной переподготовки должна состоять из общих и специальных дисциплин;

8) при реализации программ повышения квалификации следует готовить и издавать курсы лекций по отдельным экспертным специальностям, приглашать ведущих ученых образовательных и научно-исследовательских организаций и практических сотрудников экспертных учреждений в конкретной области знаний;

9) в ходе освоения профессиональной подготовки необходима унификация понятийного аппарата;

10) при подготовке экспертных кадров особое внимание необходимо уделять вопросам психологического и этического характера;

11) использование зарубежного опыта при производстве судебных транспортных экспертиз на занятиях будет способствовать повышению качества проведения исследований;

12) лицам, успешно освоившим соответствующую дополнительную профессиональную программу и прошедшим итоговую аттестацию, выдается одновременно диплом о профессиональной переподготовке и свидетельство на право самостоятельного производства конкретного рода судебной транспортной экспертизы. По изучению курсов повышения квалификации выдается соответствующее удостоверение;

13) получение экспертами ДПО связано с получением не только теоретических знаний, но и проведением практических занятий под контролем наставника, где обучающиеся выполняют контрольные экспертизы;

14) кроме подготовки экспертных кадров необходимо осуществлять подготовку самих следователей, занимающихся расследованием преступлений. При этом дистанционное обучение следует признать неэффективным.

§ 3. Проблемы комплексности при производстве судебных транспортных экспертиз

По своей сущности судебные транспортные экспертизы изначально имеют комиссионный и комплексный характер, поскольку требуют использования специальных знаний не только в области конкретного транспортного машиностроения и эксплуатации транспортных средств, но и различных областей техники. Изученная нами следственная и экспертная практика показала, что судебные транспортные экспертизы нередко назначаются как комплексные экспертизы, поскольку для решения отдельных вопросов требуются специальные знания из более узкого профиля: трасологии, судебной медицины, видеотехники, взрывотехники и др.

Н. П. Майлис и В. Ф. Орловой очень точно отмечено, что комплексная судебная экспертиза стала своего рода ответом «на потребности следственной и судебной практики в получении доказательственной информации, не доступной при решении сложных задач с помощью моноэкспертиз... Характерной особенностью комплексной экспертизы является решение с ее помощью сложной (интеграционной) задачи,

поставленной субъектом доказывания перед экспертом»⁴¹⁵. Это наглядно можно продемонстрировать следующим примером, когда при установлении обстоятельств транспортного происшествия и технической возможности у лица его предотвратить, невозможно обойтись без комплексной экспертизы. Так, приговором суда В. признан виновным и осужден за нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью гр. Ж. (ч. 1 ст. 264 УК России). В апелляционной жалобе адвокат в защиту интересов осужденного выразил несогласие с приговором, поскольку выводы суда, по его мнению, не соответствовали фактическим обстоятельствам дела. В обосновании доводов жалобы он обратил внимание на то, что в заключениях экспертов имеется противоречие относительно света сигнала светофора. Так, заключением одного из экспертов в области производства автотехнической экспертизы было установлено, что автомобиль «КамАЗ» под управлением З. пересек стоп-линию на желтый запрещающий сигнал светофора, однако, согласно видеозаписи ДТП, он выехал на перекресток на красный сигнал светофора. Согласно заключению другого эксперта, водитель «КамАЗа» располагал технической возможностью предотвратить столкновение с автомобилем «Ниссан» и последующий выезд на тротуар и наезд на Ж. Районный суд впоследствии отказал стороне защиты в удовлетворении ходатайства о назначении дополнительной комплексной судебной автотехнической экспертизы. Суд апелляционной инстанции согласился с доводами апелляционной жалобы в том, что ходатайство о проведении дополнительной комплексной судебной автотехнической экспертизы судом должно было быть удовлетворено. Приговор федерального суда общей юрисдикции в отношении В. впоследствии отменили⁴¹⁶.

⁴¹⁵ Майлис Н. П., Орлова В. Ф. Еще раз о комплексной экспертизе и путях ее развития. Указ. соч. С. 139.

⁴¹⁶ Апелляционное постановление № 22-1941/2018 от 16 апреля 2018 г. по делу № 22-1941/2018 на приговор федерального суда общей юрисдикции от ... (данные изъяты)

Проблемы комплексной экспертизы, как пишет Е. Р. Россинская, обсуждаются в юридической литературе уже более 60 лет⁴¹⁷. Большинство из них, как утверждают Н. П. Майлис и В. Ф. Орлова, нашли свое отражение в трудах многих ученых, однако особая роль в формировании основ производства и организации комплексной экспертизы принадлежит А. Р. Шляхову и В. С. Митричеву. Благодаря усилиям названных ученых комплексная экспертиза в системе судебно-экспертных учреждений Минюста получила методологическую и практическую базу⁴¹⁸.

В общем понимании комплексной является такая экспертиза, при производстве которой решение вопроса и формулирование единого вывода невозможно без одновременного совместного участия экспертов, обладающих специальными знаниями из различных областей. При этом каждым экспертом изучаются лишь конкретные свойства и признаки объекта на базе тех междисциплинарных специальных знаний, сведущим лицом в которых он является. Такой характер исследования обусловлен общностью предметов и объектов для разных отраслей знаний⁴¹⁹.

Спорной является, как представляется, «новая концепция», предложенная Е. С. Карпухиной и Л. Г. Эджубовым⁴²⁰, а затем дополненная А. И. Усовым и О. В. Микляевой⁴²¹, согласно которой комплексная судебная экспертиза может быть параллельной и последовательной с несколькими разновидностями. При производстве параллельной комплексной экспертизы все эксперты имеют различную специальность. В качестве «классического

[Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/0tRePX75sF1v/?page=16®ular-court> (дата обращения: 22.03.2023).

⁴¹⁷ Россинская Е. Р. Воплощение идей Р. С. Белкина в современной теории и практике судебной экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. Том 12. № 3. 2017. С. 58.

⁴¹⁸ Майлис Н. П., Орлова В. Ф. Еще раз о комплексной экспертизе и путях ее развития // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (33). 2014. С. 139.

⁴¹⁹ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 260.

⁴²⁰ Карпухина Е. С., Эджубов Л. Г. О новой концепции комплексной экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. № 4 (28). 2012. С. 16–23.

⁴²¹ Карпухина Е. С., Микляева О. В., Усов А. И., Эджубов Л. Г. О трех версиях комплексной экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (37). 2015. С. 126–136.

примера» такой экспертизы, по их мнению, может служить компьютерно-техническая, товароведческая и экономическая экспертизы при решении вопроса об экономическом ущербе, нанесенном организации при продаже ей неисправных компьютеров⁴²². Последовательная комплексная экспертиза («экспертоучастие»), которая раньше не рассматривалась в теории судебной экспертизы, характеризуется тем, что ее проводят эксперты одной специальности. В качестве примера приводится почерковедческая экспертиза, в которой один эксперт принимает участие в «анализе соотношения координатных характеристик рукописных текстов или подписей», а другой эксперт той же специальности завершает полноценное исследование с использованием информации, полученной от первого эксперта. Причем первый эксперт составляет только ту часть заключения, которая используется в окончательном заключении, и он его не подписывает⁴²³.

Стоит не согласиться с авторами «новой концепции» в том, что комплексная экспертиза представляет собой ряд отдельных последовательных экспертиз. Приведенные примеры с компьютерно-технической, товароведческой и экономической экспертизой в первом случае (эксперты различной специальности) и почерковедческой экспертизой в другом случае (эксперты одной специальности) не отражают сущности комплексной экспертизы.

В ситуации с параллельной комплексной экспертизой следует поддержать критический подход Е. Р. Россинской⁴²⁴ и Н. П. Майлис⁴²⁵, высказывая мнение о том, что в данном случае необходимо говорить о комплексе самостоятельных судебных экспертиз, которые не связаны друг

⁴²² Там же. С. 133–134.

⁴²³ Там же. С. 134.

⁴²⁴ Россинская Е. Р. Методологические и правовые проблемы комплексных судебных экспертиз в условиях реформирования законодательства о судебно-экспертной деятельности // Вестник Московского университета МВД России. № 6. 2014. С. 14.

⁴²⁵ Майлис Н. П., Орлова В. Ф. Еще раз о комплексной экспертизе и путях ее развития // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (33). 2014. С. 139.

с другом; следователю или суду необходимо определить последовательность их назначения по одному объекту. Неправильное определение последовательности при назначении нескольких судебных экспертиз, как отмечает А. В. Хмелева, может привести к невозможной утрате тех или иных признаков и невозможности проведения дальнейших исследований экспертами других специальностей. Поэтому сначала следует назначать именно те судебные экспертизы, которые не влекут утрату или изменение признаков объекта⁴²⁶.

Второй пример не соответствует положениям ст. 22 и ст. 23 ФЗ о ГСЭД, ст. 200 и ст. 201 УПК России, согласно которым судебная экспертиза, осуществляемая экспертами одной специальности, когда каждый из них проводит исследования в полном объеме и они совместно анализируют полученные результаты, называется комиссионной, а судебная экспертиза, проводимая экспертами разных специальностей, называется комплексной. Кроме того, достаточно разработанная и сформированная почерковедческая экспертиза, как правило, осуществляется одним экспертом, имеющим довольно высокий и универсальный уровень подготовки по данному направлению.

Весьма любопытным является высказывание А. А. Коссовича, который считает, что концептуальное решение задачи, связанной с классификацией судебных экспертиз по предметному признаку, осуществляется на основании нормативных актов, содержащих перечень специальностей. При производстве комплексных судебных экспертиз определяющим фактором является значимость специальных знаний⁴²⁷. Позволим себе не согласиться с данным утверждением, поскольку, во-первых, некоторые судебные экспертизы, закрепленные в ведомственных приказах государственных судебно-экспертных учреждений МВД России, Минюста России и ФСБ

⁴²⁶ Хмелева А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. 2014. № 4. С. 12–15.

⁴²⁷ Коссович А. А. Информационно-криминалистическое обеспечение комплексных судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2003. С. 7.

России, имеют различия как в наименовании судебных экспертиз⁴²⁸, так и в применяемых методиках, а во-вторых, непонятно, каким образом будет определяться значимость специальных знаний при производстве комплексных экспертиз.

За последние годы предпринята попытка привести полную классификацию комплексных судебных экспертиз. Так, в диссертационном исследовании Д. В. Панариной содержится довольно убедительный их перечень. Автор справедливо, как нам кажется, отмечает то обстоятельство, что в существующих научных работах отсутствуют четкие, однозначные организационные и методические подходы к вопросам назначения и производства комплексных экспертиз⁴²⁹. Однако Д. В. Панарина, как представляется, не учитывает тот факт, что появление новых объектов влечет за собой появление новых родов (видов) судебных экспертиз, которые должны быть включены в приведенный ей перечень комплексных экспертиз, если для этого потребуются решение единой задачи, требующей привлечения экспертов, имеющих разные специальности. Так, в предложенной классификации комплексных экспертиз по исследованию транспортных средств и обстоятельств транспортных происшествий имеются примеры только в отношении судебной автотранспортной (автотехнической) экспертизы; другие роды судебных транспортных экспертиз автором не рассматриваются. Думается, что в этой связи проблематично привести исчерпывающий перечень комплексных судебных экспертиз. К тому же, некоторые указанные Д. В. Панариной комплексные судебные экспертизы таковыми не являются, поскольку представляют собой комплекс судебных экспертиз (например, «комплексная судебная почерковедческая и техническая экспертиза документов»; «комплексная судебная фототехническая (портретная), компьютерно-техническая

⁴²⁸ Например, в системе МВД России производится фоноскопическая экспертиза, в системе Минюст России – криминалистическая экспертиза видео- и звукозаписей, в ФСБ России – фонографическая экспертиза.

⁴²⁹ Панарина Д. В. Современные проблемы и тенденции развития языка общей теории судебной экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук. – Тула, 2018. С. 111–113.

и видеозвукозаписи)), другие экспертизы не содержат информации об используемых специальных знаниях конкретных родов (видов) судебных экспертиз (например, «комплексная судебная экспертиза факта контактного взаимодействия⁴³⁰»), а отдельные судебные экспертизы вообще содержат название от рода и вида (подвида) разных судебных экспертиз, что тоже, как представляется, не совсем точно (например, «комплексная судебная пожарно-техническая экспертиза и экспертиза обстоятельств взрыва»)⁴³¹.

Интересно определение комплексной экспертизы, предложенное Д. А. Кудряшовым, который сформулировал его следующим образом: «Комплексная судебная экспертиза ... – это экспертное исследование, проводимое с применением специальных знаний из разных научных областей, целью которого является совместное решение пограничных вопросов разного класса, рода или вида судебных экспертиз при исследовании единого объекта или однородной группы объектов, для решения интеграционной задачи путем формулирования общего вывода и дачи совместного заключения»⁴³². Последовательность проведения комплексной судебной экспертизы при таком ее понимании определяется всеми экспертами, а оценка результатов дается коллегиально наиболее компетентными и опытными экспертами.

О. Г. Дьяконова называет и вполне обоснованно раскрывает признаки комплексной экспертизы, с помощью которых, как представляется, ее можно отграничить от комплексного исследования и комплекса судебных экспертиз⁴³³:

– разнородное, но при этом совместное исследование одного объекта или однородной группы объектов, разделять которые для

⁴³⁰ Следует полагать, что здесь речь может идти о комплексной трасологической экспертизе и экспертизе материалов, веществ и изделий или о комплексной автотехнической и транспортно-трасологической экспертизе.

⁴³¹ Панарина Д. В. Указ. соч. С. 111.

⁴³² Кудряшов Д. А. Теория и практика комплексной судебной экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2018. С. 11.

⁴³³ Дьяконова О. Г. К вопросу о признаках комплексной экспертизы // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2015. № 2 (8). С. 117–125.

производства судебной экспертизы нецелесообразно, в результате чего невозможно получить ответы на вопросы, т. е. проведение единичной экспертизы, а также комплекса экспертиз не позволит получить заключение в полном объеме;

– при проведении комплексной экспертизы решается единая экспертная задача, что подразумевает по характеру взаимосвязанное и цельное (комплексированное) исследование с применением всех интегрированных в данной судебной экспертизе сферах наук для формулирования общего (совместного) вывода;

– разделение ответственности между экспертами при проведении комплексной экспертизы, т. е. каждый эксперт подписывает только ту часть исследования, которое он лично проводил, формулирует выводы по этой части и несет за это ответственность;

– наличие эксперта-организатора при равном статусе экспертов при производстве комплексной экспертизы.

При расследовании транспортного происшествия существенное значение имеет заключение комиссии, его проводившей, и, как показывает практика, выводы судебной экспертизы чаще всего подтверждают выводы данной комиссии.

Так, из материалов расследования авиационного межгосударственного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом «Robinson-66» следовало: причиной авиационного происшествия явилось столкновение с земной поверхностью в управляемом полете, что вызвано утратой пилотом контроля за высотой полета над безориентирной заснеженной поверхностью, имеющей плавное повышение рельефа до высоты в месте первого касания, сопоставимой с высотой полета вертолета.

По уголовному делу следователь назначил комплексную судебную экспертизу, в состав комиссии которой входил заслуженный военный летчик Российской Федерации и эксперт-метеоролог. Из полученного заключения

эксперта от 22 сентября 2016 года следовало, что причиной авиационного происшествия с вертолетом явилось столкновение с земной поверхностью в управляемом полете, вызванное утратой командира воздушного судна контроля за высотой полета над безориентированной заснеженной поверхностью. Следовательно, оценив заключение эксперта, пришел к выводу о том, что командир судна нарушил Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства обороны Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации, Росавиакосмосом от 31 марта 2002 года⁴³⁴.

Полагаем, что для производства комиссионных и комплексных судебных транспортных экспертиз желательно, чтобы один из экспертов имел опыт работы по производству таких судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий или иным образом ранее участвовал в их расследовании (например, являлся специалистом или входил в состав комиссии по служебному расследованию транспортного происшествия, но не по тому, в котором принимал участие). Так, 24 июня 2017 года под управлением локомотивной бригады в составе машиниста Л. и помощника машиниста Т. в режиме выбега при скорости 76 км/ч был допущен сход тридцати двух вагонов. В результате схода ОАО «РЖД» в лице Забайкальской железной дороги причинен предварительный ущерб на сумму не менее 90 000 000 рублей, что является крупным размером. По уголовному делу, возбужденному по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК России, была назначена комплексная судебная железнодорожно-техническая и трасологическая экспертиза, в состав

⁴³⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Санкт-Петербургским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году по факту крушения вертолета «Robinson-66» // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

комиссии которой входил эксперт ООО «Эксперт-Центр», имеющий опыт расследования происшествий, связанных с безопасностью движения поездов на железнодорожном транспорте, а также проведения различных экспертиз по делам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, эксплуатации транспорта, надежности его работы и охраны труда⁴³⁵.

Наряду с этим, как верно отмечено И. А. Варченко и А. А. Сафоновым, не стоит назначать судебные транспортные экспертизы тем лицам, которые являлись участниками служебного расследования конкретного транспортного происшествия, поскольку они могли быть заинтересованы в исходе дела⁴³⁶. Так, в заключении эксперта по судебной железнодорожно-технической экспертизе один из выводов состоял в том, что непосредственной причиной смертельного травмирования К. явился наезд на него электропоезда, машинист которого не выполнил требования конкретных пунктов нормативных актов, указанных в обвинительном заключении. При этом, бригада в составе машиниста электропоезда А. и помощника машиниста С. имела техническую возможность предотвратить смертельное травмирование К., для чего машинисту необходимо было выполнить указанные требования. Локомотивной бригадой сигналы большой громкости непосредственно перед травмированием К. не подавались; последний оповестительный сигнал был подан за 200 м до места наезда. Зафиксированные данные о том, что нарушений в действиях локомотивной бригады не установлено в протоколе оперативного совещания при

⁴³⁵ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода тридцати двух вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁴³⁶ Варченко И. А., Сафонов А. А. Подготовка и назначение железнодорожной технической экспертизы при расследовании крушений и аварий // Транспортное право. - М.: Юрист, 2012, № 3. С. 39–42.

начальнике моторвагонного депо, содержащимся в материалах служебного расследования, судом признаны неправильными⁴³⁷.

Стоит отметить, что, когда исследования проводятся независимо друг от друга, представлять судебную транспортную экспертизу совместно с другой судебной экспертизой как комплексную не совсем правильно. В этом случае следует поддержать справедливую точку зрения Е. Р. Россинской, которая считает, что следственная или судебная ошибка назначения такой судебной экспертизы может привести к экспертной ошибке процессуального характера, поскольку эксперты, производящие никак не связанные между собой исследования, подписывают совместный вывод, не обладая специальными знаниями в другой области⁴³⁸. Такое положение существовало в экспертных учреждениях СССР и нормативно было закреплено. Так, в п. 5 Инструкции от 02 февраля 1982 года «Об организации производства комплексных медико-криминалистических и медико-автотехнических экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции СССР и Министерства здравоохранения СССР» было указано, что «Экспертиза не является комплексной, если в ходе исследований вопросы должны решаться экспертами различных учреждений независимо друг от друга. В случаях, если такая экспертиза назначена, каждое учреждение проводит исследования по вопросам, относящимся к компетенции его сотрудников; результаты оформляются отдельными заключениями»⁴³⁹.

⁴³⁷ Приговор Лефортовского районного суда г. Москвы № 1-130 / 2012 от 24 мая 2012 года [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/kCPsm8wnbpVV/?regular-txt=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

⁴³⁸ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза: типичные ошибки / Под ред. Е. Р. Россинской. – М.: Проспект, 2017. С. 20.

⁴³⁹ Инструкция от 02 февраля 1982 года «Об организации производства комплексных медико-криминалистических и медико-автотехнических экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции СССР и Министерства здравоохранения СССР», утвержденная заместителем Министра юстиции СССР и заместителем Министра здравоохранения СССР [Электронный ресурс]: URL: http://kurgansudmed.ucoz.net/Doc/Norm_Baza/proizvodstvoMKE.pdf (дата обращения: 02.03.2023).

Другое дело, если при производстве комплексной судебной транспортной экспертизы решается диагностическая задача о механизме транспортного происшествия. Объектом исследования в данном случае является само место происшествия и находящиеся там транспортные средства. Например, как пишет Е. Р. Россинская, «эксперт-трассолог и эксперт-автотехник, исследуя место ДТП, решают диагностические и идентификационные задачи, каждый в области своего рода судебных экспертиз, а затем формулируют общий вывод о механизме ДТП, поскольку обладают специальными знаниями на стыке этих экспертных специализаций, а нередко оба – и свидетельствами на право производства и автотехнических, и транспортно-трассологических экспертиз»⁴⁴⁰.

В рамках комплексных судебных транспортно-трассологических экспертиз исследуются следы на транспортных средствах и путях сообщения в результате воздействия на них других транспортных средств и различных объектов (например, маяки, буи, мосты, шлагбаумы, железнодорожные платформы, тоннели и др.), наземных препятствий (например, поверхность земли, горы, сооружения, деревья и др.), людей, животных (птиц) либо природных явлений.

В состав комиссии наряду со специалистами в области транспорта при установлении механизма ДТП могут быть привлечены и другие эксперты. Например, для определения качества материала деталей конкретного вида транспортного средства необходимы специальные знания в области производства судебных экспертиз материалов, веществ и изделий (физико-химическая экспертиза⁴⁴¹). Однако данные эксперты в формулировании конечного вывода не участвуют, а подписывают только свою часть заключения. Так, эксперт-металловед при исследовании причины, по которой произошел излом ступицы колеса автомобиля (деталь, предназначенная для

⁴⁴⁰ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза: типичные ошибки. Указ. соч. С. 23–24.

⁴⁴¹ Наименование данной судебной экспертизы приведено в соответствии с п. 29 Приказа МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации».

установки колеса автомобиля на ось), может установить, что имели место различные виды разрушений и изломов металла. Решение же вопроса о причинно-следственной связи дефекта и возникновения ДТП находится в компетенции эксперта-автотехника и эксперта-трассолога. В этой ситуации заключение металловеда может быть оформлено как в качестве самостоятельной экспертизы, так и составной части комплексной экспертизы⁴⁴².

Наряду с вышеизложенным стоит отметить, что эксперты-транспортники иногда выходят за пределы своей компетенции и решают вопросы самостоятельно без участия представителя другой специальности. Подобное нарушение приводит к экспертным ошибкам, а впоследствии и следственным, и судебным. В связи с этим соблюдение экспертами в области производства судебных транспортных экспертиз и экспертами других специальностей своих обязанностей строго в рамках своих компетенций является непременным условием выполнения комплексных экспертиз. Так, ранее судимый Р. по ч. 2 ст. 160 УК России, обвиняемый в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК России, будучи в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем, нарушил Правила дорожного движения, что повлекло по неосторожности смерть человека. По уголовному делу была назначена судебная автотехническая экспертиза, один из вопросов которой состоял в установлении времени реакции водителя Р. на появление помехи в сложившейся дорожно-транспортной ситуации. Эксперт-автотехник в данном случае сформулировал вывод о том, что определение времени реакции водителя к его компетенции не относится, поскольку требуется определение субъективных психофизиологических качеств водителя Р. По указанному уголовному делу следователь назначил еще судебную психологическую экспертизу, согласно заключению которой водитель мог в полной мере воспринимать дорожно-транспортную ситуацию, осознавать

⁴⁴² Россинская Е. Р. Судебная экспертиза: типичные ошибки. Указ. соч. С. 23–24.

ее и руководить своими действиями. Однако его такие индивидуально-психологические особенности, как сложность переключения с одних способов деятельности на другие, низкая способность адекватно реагировать на изменения ситуации, быстро и своевременно изменять деятельность и поведение, отягощенные состоянием алкогольного опьянения, могли существенным образом ограничить способность правильно проанализировать создавшуюся дорожно-транспортную ситуацию, принять верное решение по предотвращению наезда на пешехода⁴⁴³.

Думается, что рассматривать и оформлять вышеприведенные исследования можно в качестве комплексной экспертизы для определения времени реакции водителя на возникновение помех в определенной дорожно-транспортной ситуации, а также возможности предотвращения ДТП при конкретном психофизиологическом состоянии водителя. Как пишет А. Г. Кольчурин, при проведении судебной автотехнической экспертизы одним из главных вопросов является вопрос об установлении наличия или отсутствия технической возможности водителя предотвратить ДТП. Произведя соответствующие расчеты⁴⁴⁴, эксперт в качестве одной из составляющих использует время реакции водителя⁴⁴⁵.

Очевидно, что при расследовании транспортных происшествий необходимы специальные знания различных судебных экспертиз, а потому эксперты должны быть во многом компетентными и обладать знаниями разных направлений. Именно по этой причине в предложенной нами классификации судебных транспортных экспертиз уже заложены интегрированные специальные знания, которые, как представляется, находятся на стыке, т. е. относятся, на первый взгляд, к разным

⁴⁴³ Приговор Уренского районного суда Нижегородской области по делу № 1-24/2014 от 25 июня 2014 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/DHmjm61uVrr/> (дата обращения: 22.03.2023).

⁴⁴⁴ См., например, Суворов Ю. Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: методические рекомендации. – М.: ВНИИСЭ, 1987. 20 с.

⁴⁴⁵ Кольчурин А. Г. Определение времени реакции водителя при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. 2016. № 4 (58). С. 128.

направлениям, но, в то же время, дополняют друг друга для решения единой задачи. Вместе с тем стоит отметить, что промежуточные задачи могут решаться экспертами самостоятельно.

Изученная нами практика показала, что судебные транспортные экспертизы (в основном воздушно-транспортные и автотранспортные экспертизы) как комплексные назначаются вместе с судебно-медицинской, видеотехнической, пожарно-технической, взрывотехнической, трасологической и др. экспертизами с целью установления обстоятельств, которые невозможно определить в рамках судебной экспертизы конкретного рода:

- некоторых обстоятельств транспортного происшествия (например, скорость движения транспортного средства);
- характера повреждений узлов, деталей и составных частей транспортного средства;
- технической причины транспортного происшествия (например, причина неисправности конкретного механизма);
- технической причинно-следственной связи;
- характера действий (бездействия) лица, управляющего транспортным средством, перед транспортным происшествием, в момент его наступления, а также его последующие действия (например, при установлении наличия или отсутствия технической возможности водителя предотвратить ДТП с учетом его индивидуальных психофизиологических особенностей).

Так, при производстве комплексных судебных медицинских и автотранспортных экспертиз в компетенцию эксперта-автотехника входит исследование следов на транспортном средстве и дороге, а также установление направления перемещения тел пострадавших при контактном взаимодействии с транспортным средством. Исследование травм пострадавших, а также следов на их одежде и обуви в компетенцию эксперта-автотехника не входит. Однако знание специфичности образования

повреждений транспортного средства от контактного взаимодействия с телом человека относится к категории его специальных знаний⁴⁴⁶.

В то же время, как показывает изученная нами судебная, следственная и экспертная практика, при расследовании преступлений комплексные судебные медицинские и транспортные экспертизы назначаются не всегда, а проводятся отдельно друг от друга, что, по нашему мнению, является неправильным, о чем мы писали в одной из наших работ⁴⁴⁷.

Во-первых, единолично судебно-медицинский эксперт из-за отсутствия специальных знаний в области транспорта не вправе употреблять специальные термины, а во-вторых, не зная устройство конкретного транспортного средства, не может в полной мере решать вопросы ситуационного характера (например, о волочении тела определенным типом транспортного средства; о возможности образования повреждений при выпадении из движущегося транспортного средства). На наш взгляд, привлечение эксперта в соответствующей области судебной транспортной экспертизы позволит наиболее точно ответить на вопрос о том, какой частью транспортного средства могло быть причинено повреждение. По изученным заключениям эксперта, имеющимся в нашем распоряжении, можно сделать вывод о том, что большинство из них требовали специальных знаний в области трасологии, судовождения и судостроения и др.

В-третьих, единолично судебно-медицинский эксперт, как представляется, сможет ответить на вопросы о типах повреждений, обнаруженных на живом лице или трупе, и о механизме их образования, а эксперт в области судебной транспортной экспертизы – на вопросы технического характера, связанные с причинами происшествия и другими обстоятельствами, имеющими к нему отношение.

⁴⁴⁶ Чава И. И., Чава С. В. Пределы компетенции эксперта автотехника при производстве комплексных медико-автотехнических экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. № 2 (2). 2006. С. 129–130.

⁴⁴⁷ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз // Судебно-медицинская экспертиза, 2019, № 62 (5). С. 18–21.

Вопросы о том, могли ли выявленные повреждения образоваться от воздействия конкретной части транспорта, в каком положении по отношению к нему находился пострадавший в момент травмы и т. п., возможно решить только в рамках комплексной судебной медицинской, транспортной и трасологической экспертизы, поскольку судебно-медицинский эксперт не знает процесс работы того или иного механизма (элемента, узла, детали) транспортного средства, а эксперт в области судебной транспортной экспертизы не сведущ в области судебной медицины⁴⁴⁸. В этой связи справедливо мнение ученых о том, что, в отличие от трасологического понимания механизма слеодообразования в узком смысле, для судебно-медицинской экспертизы характерно, что эксперт исследует не только следы-отображения, но и следы в более широком смысле слова⁴⁴⁹.

При производстве комплексной судебной видеотехнической и автотранспортной экспертизы экспертами совместно устанавливается скорость транспортного средства (автомобиля) путем вычисления интервала времени (показатель, отображающийся на кадрах видеозаписи), за который оно перемещается на расстояние, определяемое по ориентирам, размеры которых известны и четко отображены на видеоизображении (например, длина бордюрного камня), а также тип сигнала светофора, на который проехали транспортные средства. Назначение комплексной экспертизы в данном случае связано с тем, что в настоящее время в государственных судебно-экспертных учреждениях отсутствуют методики для проведения судебных автотехнических экспертиз по материалам видеозаписей (существуют только отдельные методические рекомендации⁴⁵⁰). Как

⁴⁴⁸ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз. Указ. соч. С. 18–21.

⁴⁴⁹ Ковалев А. В., Владимиров В. Ю., Савчук С. А., Романенко Г. Х. Судебная экспертиза как инструмент криминалистического прогнозирования // Судебно-медицинская экспертиза. № 6. 2018. С. 4–7.

⁴⁵⁰ Определение по видеозаписям, фиксирующим событие дорожно-транспортного происшествия, положения и параметров движения его участников: методические

отмечают сами эксперты, «инструментальные методы исследования видеозаписей и фотоизображений криминалистической экспертизы видео- и звукозаписей (КЭВиЗ), в частности специальности 7.31, выходят за пределы специальных знаний экспертов-автотехников (специальности 13.1 и 13.32). В связи с этим эксперт-автотехник зачастую пишет сообщение о невозможности дачи заключения или оставляет часть вопросов неразрешенными, хотя предоставленные ему мультимедийные файлы в совокупности с другими предоставленными материалами могут содержать всю информацию, необходимую для проведения исследования по поставленным вопросам»⁴⁵¹. Поэтому только при совместном исследовании материалов ДТП в рамках комплексной судебной видеотехнической и автотранспортной экспертизы возможно решать поставленные задачи. Перспективным направлением исследования является включение в программы подготовки экспертов дополнительных модулей и создания новых специальностей судебной автотранспортной экспертизы⁴⁵², а также разработка программ обучения подготовки экспертов по другим родам судебных транспортных экспертиз с точки зрения комплексного подхода, используя знания различных технических и юридических наук.

Для определения непосредственного очага возникновения пожара или взрыва следует назначать отдельно друг от друга судебные пожарно-технические и взрывотехнические экспертизы, однако при установлении факта и причин пожара (взрыва) на транспортном средстве может быть назначена комплексная судебная транспортная (в зависимости от вида транспорта) и пожарно-техническая экспертиза, или транспортная

рекомендации для экспертов / подг.: С. М. Петров [и др.]. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2016. 88 с.

⁴⁵¹ Жарких С. С., Годлевский А. А., Кривошеков С. А. Возможности комплексных исследований экспертизы видеозаписи и автотехнической экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. Том № 14. № 2. 2019. С. 68.

⁴⁵² Григорян В. Г. Новые объекты исследования судебных автотехнических экспертиз. Указ соч. С. 90.

и взрывотехническая экспертиза, на разрешение которой добавляются следующие вопросы:

- какова непосредственная причина пожара или взрыва (перегрев двигателя, ошибки производства транспортного средства, техническая неисправность и т. д.);
- какие обстоятельства способствовали возникновению пожара или взрыва (например, ненадлежащие ремонт и эксплуатация транспортного средства).

В этой связи С. М. Колотушкин указывает на возможность применения трасологических методов в решении различных задач комплексных судебных взрывотехнических экспертиз (например, методы анализа «целого по частям»⁴⁵³.

Таким образом, главная цель комплексной экспертизы в данном случае – выявление объективных причин возгорания, а также отслеживание процесса распространения огня. Если она связана с технической неисправностью, то необходимо установить конкретную деталь, от которой начался пожар, а в случае поджога – выясняются механизмы, средства, а также точное время⁴⁵⁴.

Помимо вышеназванных вопросов могут быть и другие. Например, при производстве комплексной судебной воздушно-транспортной и пожарно-технической (взрывотехнической) экспертизы могут быть поставлены вопросы о месте возникновения пожара (взрыва): в воздухе или на земле (с учетом действий пилота), а также о времени пожара (взрыва): что произошло раньше – пожар (взрыв) или авиационное происшествие⁴⁵⁵.

⁴⁵³ Колотушкин С. М. Особенности применения трасологических методов исследований при проведении комплексных взрывотехнических экспертиз // Уголовное судопроизводство: проблемы теории и практики. 2019. № 1. С. 60–64.

⁴⁵⁴ Пасовец В. Н., Ковтун В. А., Тагиев Ш. Ш. Пожары на автотранспортных средствах: причины возникновения // Вестник Университета гражданской защиты МЧС Беларуси. Т. 6. № 2. 2022. С. 228–238.

⁴⁵⁵ Алехин Д. В., Ильин Н. Н., Передерий В. А. Особенности первоначального этапа расследования авиационных происшествий: учебно-практическое пособие / под ред.

В рамках судебной экспертизы одного рода (вида) может выполняться комплексное исследование одних и тех же объектов с использованием различных методов. Однако, как уже было рассмотрено в главе 1 диссертации, в соответствии с положениями судебной экспертологии современные классификации судебных экспертиз осуществляются не столько по методам экспертных исследований, сколько по исследуемым объектам в совокупности с решаемыми задачами. Именно по этой причине учеными такая экспертиза не рассматривается в качестве комплексной⁴⁵⁶. Вместе с тем мы считаем обоснованно рассматривать комплексную судебную транспортную экспертизу между ее родами (видами), поскольку помимо разных методов экспертами используются различные нормативные правовые акты (например, при оценке действий лиц, управляющих транспортными средствами различного вида транспорта) в процессе проведения исследования.

Следует полагать, что при расследовании преступлений целесообразно также назначать судебные транспортные экспертизы тем экспертам, которые участвовали в осмотре места происшествия в качестве специалистов (не в рамках служебного расследования по конкретному транспортному событию), поскольку они имеют наглядное представление о наступивших последствиях и следовой картине происшествия. В. А. Городокин в своем диссертационном исследовании отмечает, что при производстве судебных ситуационных экспертиз по уголовным делам, связанным с расследованием нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, необходимо в обязательном порядке полностью предоставлять эксперту материалы уголовного дела, что в большей степени позволит ему

А. М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2017. С. 56.

⁴⁵⁶ Россинская Е. Р. Воплощение идей Р. С. Белкина в современной теории и практике судебной экспертизы. Указ. соч. С. 59.

достоверно оценить сложившуюся дорожно-транспортную ситуацию⁴⁵⁷. В данном случае следует дополнить приведенную точку зрения и высказать мнение о том, что при решении любой задачи судебной транспортной экспертизы в распоряжение эксперта должны быть предоставлены материалы уголовного дела в полном объеме.

Таким образом, комплексный характер судебных транспортных экспертиз определяется, исходя из представляемых на экспертизу объектов, решаемых в отношении них задач, применяемых при производстве исследований экспертных методов и методик, а также устанавливаемых обстоятельств. Несмотря на это, в постановлениях (определениях) о назначении судебных транспортных экспертиз иногда указывается термин «комплексные», хотя таковыми они не являются.

Следует подчеркнуть, что привлекаемые к производству судебных транспортных экспертиз сотрудники научных и образовательных учреждений смогут ответить на узкий круг вопросов, в которых они компетентны (например, назвать возможные причины отказа двигателя). Если же следователя интересуют ответы на вопросы, касающиеся оценки действий лица, управляющего транспортным средством, лиц, имеющих отношение к осуществлению безопасности движения, управлению и эксплуатации транспортного средства, связанные с его использованием, обслуживанием, хранением и ремонтом, установления причин транспортного происшествия в целом, то, во-первых, потребуется назначение комплексной экспертизы, во-вторых, в комиссию целесообразно включить наиболее опытных экспертов, которые принимали участие при производстве судебных транспортных экспертиз. Иногда в случае особой сложности и трудоемкости при решении вопросов, не требующих привлечения специалистов разных

⁴⁵⁷ Городокин В. А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009. С. 17.

специальностей, целесообразно назначать комиссионную экспертизу, поручив производство экспертам одной специальности⁴⁵⁸.

Кроме того, следует согласиться с мнением А. Н. Васильева, который, как нам кажется, точно указал на одно обстоятельство: «Можно, конечно, подучить эксперта-криминалиста, например, трасолога, для участия в расследовании автопроисшествий ..., но это не сделает его ученым в области специальных наук, а лишь ремесленником для простых случаев. Ведь для разрешения многих вопросов необходимы прочные теоретические знания и постоянная связь с науками и с изменяющейся практикой»⁴⁵⁹. Представляется, что для получения наиболее обоснованного заключения эксперта по результатам судебных транспортных экспертиз необходимо осуществлять подготовку экспертов с точки зрения комплексного подхода, используя знания в области юридических и технических наук.

Таким образом, *комплексная судебная транспортная экспертиза*⁴⁶⁰ заключается в проведении исследования, осуществляемого несколькими экспертами разных специальностей в пределах своей компетенции, имеющими опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшими в их расследовании с применением специальных знаний из:

а) *разных родов судебной транспортной экспертизы (например, судебная автотранспортная и железнодорожно-транспортная экспертиза);*

б) *разных видов судебной транспортной экспертизы в рамках конкретного рода (например, транспортно-техническая и транспортно-метеорологическая экспертиза);*

⁴⁵⁸ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз. Указ. соч.

⁴⁵⁹ Васильев А. Н. Проблемы советской криминалистики // Социалистическая законность. 1973. № 3. С. 29–30.

⁴⁶⁰ Ранее в одной из работ по теме диссертационного исследования мы не выделяли комплексный характер между родами транспортных судебных экспертиз (см., Ильин Н. Н. Понятие комплексных транспортно-технических судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2019. № 3. С. 10–12).

в) конкретного рода судебной транспортной экспертизы и родов (видов) других судебных экспертиз (например, судебная воздушно-транспортная и пожарно-техническая экспертиза) при совместном изучении объекта (однородной группы объектов), анализе его признаков, решении пограничных вопросов (интеграционной задачи) с целью установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления), исходя из возможности применения экспертных методов и методик, путем формулирования общего вывода и дачи единого заключения.

Представляется, что в постановлении (определении) о назначении судебной экспертизы следует указать наименование конкретных родов (видов) комплексной экспертизы, специальные знания которых необходимы для решения экспертных задач (например, постановление о назначении комплексной судебной воздушно-транспортной и пожарно-технической экспертизы).

ГЛАВА 4. ОСОБЕННОСТИ СОБИРАНИЯ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

§ 1. Особенности собирания исходных данных при производстве осмотра места происшествия, обыска и выемки

Получение определенных доказательств является не только самостоятельным элементом доказывания по уголовным делам в целом, но и может служить дополнительным источником информации для проведения других процессуальных действий. Одной из особенностей производства судебных транспортных экспертиз является то, что их результаты целиком и полностью зависят от представленных следователем и судом исходных данных, наличие которых, как справедливо пишет А. М. Зинин, позволяет эксперту составить обоснованное заключение⁴⁶¹. Данное требование нашло свое отражение в существующих методиках по производству судебных автотехнических экспертиз⁴⁶².

По нашему мнению, собирание⁴⁶³ исходных данных при производстве следственных действий является своего рода подготовительным этапом при назначении судебных транспортных экспертиз. От того, насколько качественно будет проделана эта работа, будут зависеть результаты самих экспертных исследований. Несмотря на то, что в компетенцию эксперта-транспортника не входит оценка правильности получения исходных данных, поскольку они добываются в ходе производства следственных действий, он все же должен анализировать сведения, зафиксированные в протоколах,

⁴⁶¹ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях: учебник. – М.: Проспект, 2011. С. 202.

⁴⁶² См., например, Автотехническая экспертиза // Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 4.

⁴⁶³ В данном случае под собиранием понимается деятельность по обнаружению, фиксации и изъятию следов (см., например, Белкин Р. С. Собирание, исследование и оценка доказательств. Сущность и методы. – М.: Наука, 1966. 295 с.). Эта деятельность согласуется со ст. 86 УПК России.

отражающие их ход и результаты, применительно к технологии экспертного исследования. У эксперта закреплено право знакомиться с материалами уголовного дела, относящимися к предмету судебной экспертизы, в соответствии с п. 1 ч. 3 ст. 57 УПК России, о чем мы уже писали в настоящей диссертации. В том случае, если будет установлено, что представленные в распоряжение эксперта исходные данные являются неточными, его заключение может быть признано недостоверным⁴⁶⁴.

К моменту назначения судебной транспортной экспертизы в уголовном деле должны быть документы, отражающие результаты выявленных следов, характеризующих элементы механизма транспортного происшествия, и содержащие исходные данные:

- окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия (представляется комиссией по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета – МАК⁴⁶⁵) или заключение служебного расследования о причинах транспортного происшествия на водном или железнодорожном транспорте (представляется территориальным органом Ространснадзора);
- протокол осмотра места происшествия с прилагаемыми фототаблицей (видеограммой) и план-схемой,
- протоколы допросов лиц, в которых содержатся показания об их причастности каким-либо образом к транспортному происшествию;
- протокол следственного эксперимента с результатами установленных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

Вместе с тем, как верно подмечено А. С. Виниченко и А. Р. Кузьминым в отношении судебной автотранспортной (автотехнической) экспертизы, неточность или неоднозначность, допущенные следователем или судом при ее назначении, способны повлиять на достоверность вывода эксперта, а отсутствие хотя бы одного из элементов исходных данных может привести

⁴⁶⁴ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях. Указ. соч. С. 202–203.

⁴⁶⁵ См. официальный сайт МАК <https://mak-iac.org/>.

к невозможности решения поставленных вопросов⁴⁶⁶.

Наиболее важным, а зачастую и наиболее сложным, трудоемким и продолжительным следственным действием на первоначальном этапе расследования транспортных преступлений является осмотр места происшествия, который во многих случаях выступает в качестве единственного источника получения доказательственной информации об обстоятельствах его совершения. Это объясняется тем, что нередко получение показаний от потерпевших, свидетелей, подозреваемого затруднено в силу их психического состояния, наличия у них серьезных травм⁴⁶⁷. Наиболее часто результаты осмотра места происшествия по рассматриваемым преступлениям выступают в качестве исходных данных и используются при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз.

Основной задачей следователя при осмотре места транспортного происшествия является полная фиксация его обстановки⁴⁶⁸. Однако, как пишет Г. И. Сафонов, допускается немало ошибок при собирании исходных данных, в частности, в ходе следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных происшествиях⁴⁶⁹. Последствия ошибок очень серьезны, поскольку это может повлиять не только на результаты судебных транспортных экспертиз, которые нередко выступают в качестве основного доказательства по уголовным делам рассматриваемых преступлений, и на весь процесс расследования в целом. Пробелы, допущенные в ходе осмотра места происшествия, зачастую невосполнимы.

⁴⁶⁶ Виниченко А. С., Кузьмин А. Р. Особенности назначения автотехнической экспертизы // Судебная экспертиза. № 4 (40). 2014. С. 23.

⁴⁶⁷ Ильин Н. Н. Осмотр места происшествия – основной источник информации для транспортной судебной экспертизы // Вестник Московского университета МВД России. 2022. № 5. С. 140–144.

⁴⁶⁸ Ильин Н. Н. Применение видеозвукозаписи в ходе осмотра места происшествия и ее роль при назначении транспортно-технической судебной экспертизы // Юридическая наука и правоохранительная практика: Научно-практический журнал (учрежден Тюменским институтом повышения квалификации сотрудников МВД России), 2020. № 1 (51). С. 82–90.

⁴⁶⁹ Сафонов Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания. Указ. соч. С. 44.

Вопросы, связанные с производством данного следственного действия с целью последующего назначения судебной автотранспортной экспертизы, рассмотрены во многих диссертационных исследованиях⁴⁷⁰. Именно поэтому в настоящей работе подробно будут освещаться особенности следственного осмотра, а также других следственных действий в отношении транспортных происшествий на объектах водного, воздушного и рельсового (железнодорожного) транспорта.

При осуществлении анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации нами был выявлен комплекс проблем, связанных с производством осмотра места транспортного происшествия (см. приложение № 2 к диссертации):

- изменение обстановки места происшествия к моменту прибытия;
- удаленность места происшествия, труднодоступность, долгое время в пути до места происшествия;
- неблагоприятные погодные условия;
- проблемы привлечения специалиста, обладающего специальными знаниями в области транспорта;
- проведение в момент осмотра аварийно-ремонтных (спасательных) работ.

Следователи также порекомендовали, что для улучшения организации расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также нарушений требований в области транспортной

⁴⁷⁰ См., например, Ким О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.09. – Бишкек, 1998; Лысенко В. В. Собираение, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления: дис. ... канд. юридических наук. – М., 2002; Власова С. В. Способы собирания доказательств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород, 2009; Демидова Т. В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2010; Сыромля Л. Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия: дис. ... канд. юрид. наук. – Хабаровск, 2017.

безопасности, необходим незамедлительный выезд следственно-оперативной группы с обязательным включением в состав группы следователя-криминалиста и специалиста в сфере транспорта.

Осмотр места происшествия по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта является первоначальным следственным действием, общие положения которого довольно детально описаны в специальной литературе⁴⁷¹. Несмотря на то, что данному следственному действию посвящено достаточно много работ, утверждать, что все проблемные вопросы разрешены, было бы неверным, поскольку меняются способы совершения преступления, механизм слеодообразования, что требует разработки новых тактических приемов производства осмотра места происшествия⁴⁷². Так, И. И. Колесников и А. А. Бульбачева пишут о том, что «в настоящее время одним из перспективных подходов к осмотру места происшествия является использование различных устройств получения изображений, в том числе установленных на беспилотных летательных аппаратах»⁴⁷³. Однако неправильное или несанкционированное использование беспилотных летательных аппаратов в современных условиях может создавать угрозу безопасности воздушного транспорта, о чем пишет С. М. Колотушкин⁴⁷⁴.

Эффективность рассматриваемого следственного действия во многом

⁴⁷¹ См., например, Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / В. Г. Малинин, В. М. Федоров, К. А. Шамраев; Под общ. ред. В. А. Морозова. – М.: Инфра-М, 2001. 158 с.; Елинский В. И., Коткин П. Н. Особенности организации расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте // Российский следователь. – М.: Юрист, 2010, № 12. С. 2–7; Алехин Д. В., Ильин Н. Н., Передерий В. А. Особенности первоначального этапа расследования авиационных происшествий. Указ. соч.; Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте. 2017. 77 с. и др.

⁴⁷² Ильин Н. Н. Осмотр места происшествия – основной источник информации для транспортной судебной экспертизы. Указ. соч. С. 140.

⁴⁷³ Колесников И. И., Бульбачева А. А. Инновационный подход к проведению осмотра места происшествия с использованием передовых технологий // Сетевое издание «Академическая мысль». 2018. № 4 (5). С. 86.

⁴⁷⁴ Колотушкин С. М. Безопасность воздушного транспорта в современных условиях развития беспилотных летательных аппаратов: проблемы и пути решения // Транспортное право и безопасность. 2019. № 2 (30). С. 28–35.

зависит от его правильной организации. Как верно отмечает профессор А. Ф. Волынский, организация любого вида деятельности имеет ключевое значение в обеспечении ее результативности и эффективности, а взаимодействие между участниками такой деятельности является основой организации раскрытия и расследования преступлений⁴⁷⁵.

Для того, чтобы провести качественно осмотр места транспортного происшествия, необходимо сформировать расширенную следственную группу⁴⁷⁶ с включением в нее нескольких следователей (с определением руководителя группы), следователя-криминалиста, специалиста экспертно-криминалистического подразделения органов внутренних дел, специалиста в области судебной медицины, сотрудников полиции (для обеспечения охраны места происшествия), представителей Межгосударственного авиационного комитета (по делам об авиационных происшествиях зарегистрированных воздушных судов), представителей Ространснадзора Минтранса России (по делам о происшествиях на железнодорожном, внутреннем водном и морском транспорте), спасательных подразделений МЧС России, специалистов в сфере определенного вида транспорта (из научно-исследовательских институтов или образовательных учреждений в сфере транспорта, которым может быть в последующем назначена судебная транспортная экспертиза). Желательно, чтобы обязанности между следователями и всеми участниками группы были распределены до прибытия на место происшествия⁴⁷⁷, однако это не исключает их корректировки ввиду новых обстоятельств, возникших непосредственно на месте происшествия⁴⁷⁸.

⁴⁷⁵ Волынский А. Ф. Организация раскрытия и расследования преступлений – комплексная, межнаучная проблема // Вестник Московского университета МВД России. № 3. 2015. С 112–115.

⁴⁷⁶ См., например, Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, 2017. С. 36–37.

⁴⁷⁷ Елинский В. И., Коткин П. Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия // Российский следователь. 2009. № 20. С. 5–6.

⁴⁷⁸ Ильин Н. Н. Использование специальных судебно-медицинских знаний при производстве следственных действий и назначении транспортно-технических судебных экспертиз // Судебно-медицинская экспертиза. 2020. № 63 (4). С. 5.

В таких случаях существенную помощь следователю могут оказывать представители МЧС России, которые доставляют следственную группу и криминалистическую технику на место происшествия, осуществляют поиск и извлечение трупов, живых лиц, предметов, имеющих доказательственное значение⁴⁷⁹.

Осмотр места происшествия производится одновременно с работой комиссии, проводящей служебное расследование, которой изымаются документы, берутся письменные объяснения лиц, причастных к транспортному происшествию, фиксируются погодные условия и др.⁴⁸⁰ С одной стороны, это некоторым образом затрудняет работу следователя. С другой стороны, он может консультироваться со специалистами, использовать технические возможности измерительных приборов, имеющихся в их распоряжении и т. п.⁴⁸¹. Вместе с тем нельзя признать абсолютно правильным подход, считая, что только в материалах служебного расследования необходимая информация относительно обстоятельств транспортного происшествия фиксируется с достаточной полнотой. Из-за этого, кстати, иногда осмотр производится довольно поверхностно⁴⁸².

Кроме того, осмотр является более результативным, когда он выполняется одновременно несколькими следователями при участии следователя-криминалиста, который координирует их работу и поддерживает взаимодействие с членами ведомственной комиссии, что позволяет наиболее

⁴⁷⁹ Алехин Д. В., Гусельникова О. В. Взаимодействие следователей с правоохранительными и контролирующими органами на местах авиационных происшествий // Проблемы современной науки и образования. – Иваново: Издательство Олимп. 2017. № 32 (114). С. 52.

⁴⁸⁰ См. приказ Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 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».

⁴⁸¹ Елинский В. И., Коткин П. Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия. Указ. соч. С. 4.

⁴⁸² Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. Указ. соч. С. 34.

полно зафиксировать обстановку на месте происшествия⁴⁸³. В этой связи предлагается построить работу таким образом, чтобы изъятие в ходе осмотра места происшествия предметов и документов, имеющих значение для уголовного дела с представлением их в последующем на судебную транспортную экспертизу, все же сначала осуществлялось следователем с дальнейшей незамедлительной передачей комиссии по служебному расследованию. В тех случаях, когда следователь прибыл на место происшествия до приезда комиссии, осмотр производится статическим методом⁴⁸⁴.

Если осмотр места происшествия производится расширенной следственной группой, то распределение обязанностей между ее членами зависит от конкретной следственной ситуации и профессиональных навыков каждого из следователей и может иметь различные варианты⁴⁸⁵. Например, один из следователей вместе с судебно-медицинским экспертом занимается осмотром трупов и направлением их на судебно-медицинскую экспертизу, а другие следователи производят осмотр транспортного средства и путей сообщения совместно со специалистами и представителями Ространснадзора для последующего назначения судебной транспортной экспертизы⁴⁸⁶.

Следственная практика показывает, что применение научно-технических средств и использование специальных знаний является необходимым условием для успешного расследования преступлений в сфере

⁴⁸³ Елинский В. И., Коткин П. Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия. Указ. соч. С. 5.

⁴⁸⁴ Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / В. Г. Малинин, В. М. Федоров, К. А. Шамраев; Под общ. ред. В. А. Морозова. – М.: Инфра-М, 2001. С. 45.

⁴⁸⁵ Вазюлин С. А. Актуальные вопросы производства осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: материалы Всероссийской научно-практической конференции (27 мая 2016 года). – Орел: Издательство Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С. 79.

⁴⁸⁶ Елинский В. И., Коткин П. Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия. Указ. соч. С. 6.

нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта⁴⁸⁷. Многие авторы не раз подчеркивали необходимость участия специалиста в следственном осмотре по делам о транспортных преступлениях⁴⁸⁸.

В соответствии с действующим уголовно-процессуальным законодательством участие специалиста обязательно лишь при осмотре трупа (ч. 1 ст. 178 УПК России). В остальных случаях, как отмечает С. А. Вазюлин, привлечение специалиста для участия в производстве следственного действия является правом следователя, а не его обязанностью⁴⁸⁹. Ввиду того, что осмотр места происшествия по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена требует специальных технических знаний в различных областях, представляется, что участие специалиста является обязательным. Это, в свою очередь, будет способствовать качественному проведению осмотра места происшествия, своевременному назначению и эффективному производству соответствующей судебной транспортной экспертизы.

Цели привлечения специалиста определены в ч. 1 ст. 58 УПК России, а его роль в процессуальных действиях довольно подробно описана в различных источниках⁴⁹⁰. Применительно к рассматриваемой теме участие специалистов при производстве осмотра места происшествия по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта должно разграничиваться в зависимости от решаемых ими задач.

⁴⁸⁷ Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. Указ. соч. С. 36.

⁴⁸⁸ См., например, Захаров С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. – М.: Юрид. лит., 1977. С. 81.

⁴⁸⁹ Вазюлин С. А. Указ. соч. С. 78.

⁴⁹⁰ См., например, Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. Курс лекций / Р. Ю. Трубицын, В. Н. Хрусталева. – Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России, 2002. 212 с.; Участие специалиста в процессуальных действиях: учебник [Электронный ресурс] / А. М. Зинин, А. И. Семикаленова, Е. В. Иванова; под общ. ред. А. М. Зинина – М.: Проспект, 2016. 288 с. Режим доступа: <http://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785392203772.html> (дата обращения: 17.02.2023) и др.

Специалист экспертно-криминалистического подразделения органов внутренних дел (ввиду специфики работы целесообразно привлекать специалиста из экспертных подразделений управлений на транспорте МВД России) оказывает содействие следователю в:

1) производстве фотосъемки и видеозаписи места транспортного происшествия.

Ориентирующая фотосъемка необходима для фиксации не только места происшествия, где может находиться нагромождение поврежденных транспортных средств, грузов, но также и прилегающей территории, зафиксировать которую иногда крайне необходимо для понимания механизма транспортного происшествия (например, фиксация наличия или отсутствия средств регулирования движения). Если происшествие имело место возле технических сооружений, обеспечивающих пропуск (движение) транспортных средств (например, аэропорт, речной или морской вокзал, железнодорожная станция), то важно зафиксировать загроможденность других объектов (например, пути сообщения со скопившимися транспортными средствами). Это возможно осуществить методом круговой панорамы⁴⁹¹.

Для фиксации масштабных мест происшествий (например, крушений воздушных судов или железнодорожного подвижного состава), которые проблематично запечатлеть несколькими кадрами с земли, можно воспользоваться приемами криминалистической аэрофотосъемки посредством пилотируемых или беспилотных летательных аппаратов. С помощью данного вида съемки возможно запечатлеть не только само место происшествия, но и населенные пункты, пути сообщения, объекты транспортной инфраструктуры и т. д., что позволит сформировать полное

⁴⁹¹ Спиридонова О. С., Соколов А. Ю., Пономаренко Д. В., Кайргалиев Д. В., Мельников И. Н. Особенности фотофиксации места катастрофы железнодорожного транспорта с пожаром // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 2-2 [Электронный ресурс]: URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=23112> (дата обращения: 26.02.2023).

представление об обстановке места происшествия⁴⁹².

При обзорной фотосъемке следует зафиксировать расположение транспортного средства (с четырех сторон), пути сообщения, объекта транспортной инфраструктуры (при наличии), разбросанных грузов и т. п. При значительной протяженности фиксируемый объект может запечатлеваться с помощью линейной панорамной съемки (например, при крушении железнодорожного состава).

Объектами узловой съемки могут быть отдельные части транспортного средства (например, внутренняя часть водного судна или кабина локомотива со всеми приборами управления и сигнализации⁴⁹³, их фрагменты со следами-повреждениями), элементы пути сообщения, участки объектов транспортной инфраструктуры, имеющие криминалистическое значение для следователя при установлении причин происшествия.

Большое значение имеет детальная съемка, особенно в тех случаях, когда нужно зафиксировать следы, оставленные на частях транспортного средства, пути сообщения и других предметах: сколы, следы волочения, скольжения, царапины, задиры, изломы и др. При необходимости следует сделать макросъемку. Детальная съемка, как правило, производится по правилам масштабной фотосъемки. В этой связи В. И. Елинский и П. Н. Коткин отмечают, что при фиксации авиационных происшествий особое внимание уделяется кабине пилотов воздушного судна, шасси, крыльям, двигателям и другим его составным частям, где с помощью детальной фотосъемки фиксируются следы на них, имеющие криминалистическое значение⁴⁹⁴.

⁴⁹² Кузнецов С. Е. Криминалистическая аэросъемка // Российский следователь. 2019. № 3. С. 18.

⁴⁹³ Спиридонова О. С., Соколов А. Ю., Пономаренко Д. В., Кайргалиев Д. В., Мельников И. Н. Особенности фотофиксации места катастрофы железнодорожного транспорта с пожаром. Указ. соч.

⁴⁹⁴ Елинский В. И., Коткин П. Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия. Указ. соч. С. 7.

Фиксацию места транспортного происшествия также можно осуществить с помощью видеозаписи, применение которой поможет зафиксировать и сохранить изменения, которые вносились в обстановку места происшествия (например, в ходе аварийно-спасательных и ремонтно-восстановительных работ). По результатам анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации было установлено, что видеозвукозапись при производстве осмотра места происшествия применялась в $\approx 49\%$ случаев (относительно других следственных действий) по делам о транспортных преступлениях с участием воздушного транспорта, в $\approx 40\%$ случаев – с участием водного транспорта, в $\approx 54\%$ случаев – железнодорожного транспорта.

Авторы учебно-практического пособия по осмотру места происшествия под редакцией И. А. Попова, Г. В. Костылевой, Н. Е. Муженской отмечают, что видеозапись данного следственного действия имеет ряд преимуществ перед фотосъемкой:

во-первых, она позволяет объединить обзорную, узловую и детальную съемки воедино, что существенно облегчает восприятие и анализ запечатленной информации;

во-вторых, при применении средств видеофиксации специалист имеет возможность увидеть непосредственный результат записи, ее качество и изменить на месте освещенность, расстояние до объекта и тому подобное, чего не позволяет, по их мнению, процесс фотографирования⁴⁹⁵.

С позицией указанных авторов можно не согласиться по следующим причинам. Так, результат объединения обзорной, узловой и детальной съемки в единый процесс не может быть сопоставим с теми временными и трудовыми затратами, необходимыми для видеозвукофиксации указанного следственного действия. В данном случае принцип эффективности

⁴⁹⁵ Руководство для следователей по осмотру места происшествия. Учебно-практическое пособие / А. В. Боловинов, С. И. Данилова, Л. С. Корнева [и др.]; под ред. И. А. Попова, Г. В. Костылевой, Н. Е. Муженской. – М.: Проспект, 2014. С. 58.

применения технико-криминалистических средств не реализуется в должной степени. Фотофиксация, при условии создания 3-D тура, позволяет полно, наглядно и объективно запечатлеть необходимую информацию, включая как саму обстановку на месте происшествия, так и объекты, представляющие интерес для следствия. Использование виртуального панорамирования не требует сложной организации всех участников производимого следственного действия и помогает избежать неточности при описании следователем обнаруженных объектов или осуществляемых действий⁴⁹⁶.

Для создания такого тура достаточно применить круговую панорамную фотосъемку на осматриваемом месте происшествия как минимум с двух точек, а также детально запечатлеть объекты, представляющие интерес для следствия. После этого полученные фотоснимки при помощи программного обеспечения, к примеру, PTGui и Spherical Panorama Virtual Tour Builder, необходимо объединить в панорамы и создать 3-Dтур, на который добавить криминалистически значимые объекты. Более подробно преимущества и алгоритм создания виртуального тура описаны в пособии по технико-криминалистическому сопровождению расследования преступлений под редакцией А. М. Багмета⁴⁹⁷.

Вместе с тем видеозвукозапись осмотра места происшествия, по мнению большинства авторов, исследовавших его организационно-тактические особенности производства, возможна в случаях, когда⁴⁹⁸:

⁴⁹⁶ Ильин Н. Н. Применение видеозвукозаписи в ходе осмотра места происшествия и ее роль при назначении транспортно-технической судебной экспертизы // Юридическая наука и правоохранительная практика: Научно-практический журнал (учрежден Тюменским институтом повышения квалификации сотрудников МВД России), 2020. № 1 (51). С. 88.

⁴⁹⁷ Техничко-криминалистическое сопровождение расследования преступлений. Учебно-практическое пособие / под ред. А. М. Багмета. – М.: Юрлитинформ, 2016. 256 с.

⁴⁹⁸ Криминалистика. Учебник. Том 1 / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. – М.: Издательство «Экзамен», 2014. С. 253; Видеозапись следственных действий: учеб. пособие / под общ. ред. канд. юрид. наук, доц. А. М. Багмета. – М.: Юрлитинформ, 2017. С. 80.

- следственное действие начато до окончания фиксируемого события (например, продолжается горение транспортного средства или топлива);
- обнаружение объектов, имеющих криминалистическое значение, связано с изменением обстановки;
- необходимо отразить сложную динамику при использовании специальной терминологии, которую затруднительно описать в протоколе осмотра;
- осмотр места происшествия проводится в неблагоприятных метеорологических условиях, в связи с чем имеется вероятность утраты или повреждения следов преступления, что обуславливает необходимость их немедленной фиксации.

Видеофонограмму осмотра места происшествия, содержащую криминалистически значимую информацию, следует предоставлять на судебную транспортную экспертизу. Так, по результатам изучения видеофонограммы осмотра места происшествия в рамках производства судебной авиационно-технической экспертизы было установлено, что причиной авиакатастрофы вертолета явилось нарушение правил пилотирования, выразившееся в принятии решения на полет в состоянии алкогольного опьянения. Эксперты сделали вывод, что до столкновения с землей силовая установка, несущая система и остальные жизненно важные механизмы вертолета, работали в нормальном эксплуатационном режиме. Выявленные организационные недостатки, связанные с обеспечением надлежащих условий эксплуатации воздушного судна (подготовка к полету, охрана, неоповещение службы движения о начале полетов и т.д.), не были непосредственной причиной авиакатастрофы⁴⁹⁹.

Иногда в следственной практике по делам о транспортных

⁴⁹⁹ Бас В. И. Проблемы расследования преступлений, связанных с нарушением правил движения и эксплуатации воздушного транспорта// Следственная практика. Выпуск 170. – М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 30.

происшествиях встречаются ситуации, при которых следственный осмотр происходит в труднодоступной местности (например, под водой, на горной местности и т. п.), в результате чего следователь самостоятельно не может в полной мере воспринимать картину происшедшего. Например, для осмотра крушения воздушного судна на горной местности можно воспользоваться методом аэрофотосъемки посредством использования следователем-криминалистом беспилотных летательных аппаратов; для осмотра подводной части судна при посадке на мель, навалах, а в ряде случаев и для осмотра затонувших судов приглашаются водолазы, которые под водой имеют возможность зафиксировать положение отдельных устройств, приборов, сфотографировать повреждения и т. д.⁵⁰⁰ После этого следователь изучает картину места происшествия в режиме реального времени или по полученным фото- и видеоматериалам. В данном случае следует говорить об опосредованном осмотре месте происшествия;

2) обнаружении, фиксации, изъятии, упаковке «традиционных» следов и иных объектов (например, следов рук, следов биологического происхождения и др.);

3) фиксации полученной криминалистически значимой информации в части применения технико-криминалистических средств и обнаруженных «традиционных» следов в протоколе следственного действия.

Указанные выше функции может осуществлять также следователь-криминалист, который применяет технико-криминалистические средства, отсутствующие у специалистов экспертных подразделений органов внутренних дел (например, средства металлодетекции, нелинейной локации, радиолокации, беспилотные летательные аппараты и др.). Например, учитывая условия освещения, следователь-криминалист решает вопрос об использовании дополнительных источников света. Так, при производстве следственного действия на открытой местности в ночное время в случаях,

⁵⁰⁰ Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. Указ. соч. С. 37.

не терпящих отлагательств, возможно применение надувных осветительных вышек. Подобные установки активно применяются в деятельности аварийно-спасательных подразделений и способны освещать площадь до 10 000 м² в зависимости от модели⁵⁰¹. При расследовании аварий или инцидентов с судами на море и транспортных происшествий на внутренних водных путях можно использовать состоящие на вооружении военных следственных органов ДПЛА (дистанционный портативный летательный аппарат), переносной магнитометрический градиентометр (для обнаружения неразорвавшихся боеприпасов), портативный детектор нелинейных переходов (нелинейный локатор) (для поиска скрытых небольших объектов, содержащих микросхемы), аккумуляторные светильники большой мощности и др.⁵⁰².

Поскольку осмотр места происшествия требует технических знаний в отраслях, связанных с различными видами транспорта, то участие специалистов является обязательным условием для проведения данного следственного действия. Специалисты в сфере транспорта оказывают следователю содействие для:

1) применения специальных технических средств. Кроме обычных технико-криминалистических средств (фотоаппарат, видеокамера, осветительные приборы и т. п.), при осмотре места происшествия рекомендуется также использовать специальные средства. Например, при помощи дефектоскопа обнаруживаются зоны коррозионного поражения, отклонения размерных характеристик в изделиях из различных металлических и неметаллических материалов методами неразрушающего

⁵⁰¹ Информация взята с интернет-страницы «Надувные башни «Аргус» [Электронный ресурс]: <https://bigcamping.ru/catalog/argus-bashni> (дата обращения 22.03.2023).

⁵⁰² Шишов С. С., Саботахин А. В., Сеницын А. П. Расследование нарушений правил вождения и эксплуатации военных кораблей (кораблевождения): методическое пособие/ Под редакцией заместителя руководителя Главного военного следственного управления Следственного комитета Российской Федерации генерал-лейтенанта юстиции Л. В. Баранова. – М., 2022. С. 52.

контроля (на рельсах и других элементах пути, элементах колесной пары и т. д.)⁵⁰³;

2) изъятия и дальнейшего изучения транспортного средства или его фрагментов (в том числе недостающих деталей конструкции); элементов путей сообщения. В протоколе осмотра места происшествия следователь делает отметку об изъятии вышеназванных объектов с указанием того, что они сразу же были переданы представителям МАК или Ространснадзора для проведения служебного расследования, которые с помощью специальной техники осуществляют их доставку;

3) изъятия информации с технических средств управления транспортным средством, объективного контроля (например, кассет регистрации параметров движения подвижного состава, бортовых самописцев воздушного судна), а также различных документов. Так, для объективности процесса проведения судебной транспортной экспертизы во избежание предоставления недостоверных сведений необходимо, по возможности, сразу изымать кассеты регистрации параметров движения подвижного состава в ходе осмотра места происшествия.

Одновременно с этим осуществляется поиск следов, повреждений, определяется их происхождение, выявляются производственные дефекты и конструктивные недостатки, которые могли привести к транспортному происшествию, фиксируется положение осматриваемых узлов, переключателей систем, рычагов управления транспортного средства. Выведенные из строя его механизмы, отдельные узлы, блоки и детали изымаются для последующего экспертного исследования⁵⁰⁴.

Уровень развития науки и техники на сегодняшний день позволяет автоматизировать многие процессы управления судном. В частности, с помощью морской электронной картографической навигационной

⁵⁰³ Приборы для неразрушающего контроля материалов и изделий. В 2-х книгах. Кн. 1 / Под ред. В. В. Клюева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1986. С. 228.

⁵⁰⁴ Шишов С. С., Саботахин А. В., Сеницын А. П. Расследование нарушений правил вождения и эксплуатации военных кораблей (кораблевождения). Указ. соч. С. 57.

информационной системы (ЭКНИС) возможно осуществлять отображение карт и места судна, вести судовой журнал, прокладку трассы движения и осуществлять контроль отклонений от заданного маршрута в электронном формате⁵⁰⁵.

Определение местоположения и курса судна является исключительно важным при проверке сообщения о преступлении на водном транспорте. Помимо традиционных для судоходства способов фиксации местоположения и курса судна, на сегодняшний день существует возможность высокоточного определения данных параметров с помощью спутниковых систем. К широко используемой глобальной американской спутниковой системе навигации GPS в настоящее время присоединились российская навигационная система ГЛОНАСС. В 2008 году постановлением Правительства Российской Федерации № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» для судов морского, внутреннего речного и смешанного плавания введено обязательное оснащение аппаратурой спутниковой навигации, позволяющей непрерывно отслеживать и анализировать данные, включающие временные и пространственные координаты судна, его курс как сведения, необходимые для обеспечения безопасности судоходства.

Ранее в одной из статей⁵⁰⁶, опубликованных по теме диссертационного исследования, мы писали о том, что зарубежный опыт (например, Японии) показывает, что разработка и усовершенствование имеющихся электронных устройств управления подвижным составом имеют также большое значение для выяснения отдельных обстоятельств транспортного происшествия, поскольку с помощью них фиксируются технические характеристики движения поезда, а также переговоры между членами локомотивной бригады

⁵⁰⁵ Вовченко Н. В. Роль электронных информационных систем в развитии средств навигации // Научные труды Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета. Т. 35. 2015. С. 74–79.

⁵⁰⁶ Ильин Н. Н. Предмет, объекты и виды судебных железнодорожно-технических экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. 2020. Т. 15. № 2. С. 21–26.

и диспетчерским персоналом⁵⁰⁷ (например, система TravelBot⁵⁰⁸); эта информация может выступать в качестве объекта экспертного исследования.

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обязательному выяснению подлежит причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и причинением тяжкого вреда здоровью либо смерти по неосторожности. Важную роль в изучении обстоятельств аварии и реконструкции происшедшего события способны сыграть сведения, которые возможно получить в результате исследования блоков управления подушками безопасности с функцией памяти (ими сегодня оснащено большинство современных автомобилей)⁵⁰⁹. Блок управления подушками безопасности оснащен устройством, называемым «регистратор данных о событии» (EDR), «которое фиксирует данные, поступающие на него перед столкновением (опрокидыванием) и непосредственно в процессе аварии»⁵¹⁰. Как отмечает С. Ю. Скобелин, «EDR при аварии или при условиях, приближенных к аварии, может записывать (в зависимости от производителя устройства) до 60 аналоговых и 30 дискретных («включено/выключено») параметров движущегося транспортного средства, многие из которых являются криминалистически значимыми». А. И. Бастрыкин в одной из своих лекций пишет о том, что среди таких параметров могут фиксироваться:

⁵⁰⁷ Ota N. Disaster prevention technology to improve safety of railway // Japanese Railway Engineering. 2019 (203). P. 18–21. <https://www.researchgate.net/publication/331311346>.

⁵⁰⁸ Gaul Paul. TravelBot: Utilising social media dialogue to provide journey disruption alerts // Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2019. Vol. 3. P. 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100062>.

⁵⁰⁹ См., например, Головчанский А. В. Использование данных электронных систем безопасности и управления транспортных средств при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Воронежского института МВД России. 2014. № 3. С. 165–170; Кривицкий А. М., Залужный Г. И., Залужная О. Г., Засимович Е. А. Диагностирование электронных систем автомобиля // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы. 2017. № 1 (41). С. 160–164.

⁵¹⁰ Бессонов А. А. Информация о типичных следах преступления как элемент его криминалистической характеристики // Гуманитарные исследования. № 4 (52). 2014. С. 171.

«– состояние защелки замка ремней безопасности водителя и пассажира, находившегося на переднем сиденье;

- положение рычага переключения передач;
- степень нажатия педали акселератора, тормоза;
- обороты двигателя;
- показания спидометра;
- повороты рулевого колеса;
- время включения систем экстренного торможения;
- сигналы от датчиков света и дождя»⁵¹¹.

Кроме того, «в момент столкновения (опрокидывания) может фиксироваться время выдачи команды на срабатывание подушек безопасности. Информация в электронной памяти EDR непрерывно обновляется. При этом объем памяти некоторых моделей EDR позволяет сохранить посекундно регистрируемые данные за период времени, охватывающий 5 секунд до момента столкновения (опрокидывания) и заканчивая 1-й секундой после него»⁵¹².

В связи с изложенным Главным управлением криминалистики (Криминалистическим центром) Следственного комитета Российской Федерации рекомендуется при осмотре места происшествия и автомобилей участников ДТП незамедлительно изымать блок управления подушками безопасности для последующего его технического исследования с целью установления указанных выше данных об автомобиле⁵¹³;

4) составления планов и схем. Ввиду специфики и сложности работы на местах происшествий с участием воздушных судов, водного и железнодорожного транспорта составление схем следует поручить именно

⁵¹¹ Бастрыкин А. И. Лекция: «Цифровые технологии современной криминалистики» // Юридическая мысль. № 3 (119). 2020. С. 162.

⁵¹² Там же. С. 162–163.

⁵¹³ О проведении компьютерно-технических исследований при расследовании дорожно-транспортных происшествий с человеческими жертвами (методические рекомендации). М: Главное управление криминалистики (Криминалистический центр). 2014.

специалистам в сфере транспорта. К тому же, эта задача имеет нормативное закрепление. Так, в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (ПРАПИ), утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609, создается специальная группа по составлению схем (кроков), результаты работы которой оформляются в виде схемы места авиационного происшествия, на которой приводятся следующие данные:

«– координаты места авиационного происшествия, расположение его относительно ближайших географических пунктов, высота над уровнем моря;

– характерные следы, оставленные воздушным судном при столкновении с землей (препятствиями) и дальнейшем движении;

– расположение обломков воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе отсчета;

– расположение следов пожара на земле, следов топлива, масла и т.п.;

– параметры, определяющие положение воздушного судна в пространстве и его направление движения в момент столкновения с землей (препятствиями);

– искусственные и естественные препятствия в районе происшествия с указанием их конфигурации и высоты;

– сооружения летного поля (взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка, огни и т. п.), если происшествие произошло на аэродроме;

– профиль и характер местности по направлению движения воздушного судна (при необходимости);

– другие характерные признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с землей (препятствиями)»⁵¹⁴;

5) обнаружения и изъятия видеоизображений, полученных с камер видеонаблюдения, содержащих информацию о движении транспортного

⁵¹⁴ См. Приложение № 3 ПРАПИ.

средства или действиях лица, управляющего им (например, видеограммы, расположенные в кабине локомотива поезда);

б) постановки вопросов экспертам при назначении судебной транспортной экспертизы;

7) разъяснения следователю вопросов, входящих в профессиональную компетенцию специалиста (при составлении протокола следственного действия в целях правильного описания в соответствии со специальной терминологией обнаруженные объекты, имеющие отношение к сфере транспорта). В этой связи А. Е. Антонов и Д. Н. Рудов отмечают, что при расследовании преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, для разъяснения интересующей следователя информации целесообразно привлекать специалистов ОАО «РЖД»⁵¹⁵.

В протоколе осмотра места происшествия должны быть отражены общие и специальные сведения о месте происшествия⁵¹⁶. В некоторых следственных отделах на транспорте Следственного комитета Российской Федерации следователи разработали самостоятельную структуру протокола осмотра места происшествия. Например, по делам о происшествиях на железнодорожном транспорте в протоколе фиксируются: расположение места происшествия; наименование пути сообщения; количество железнодорожных путей, их назначение, профиль, состояние; при сходе подвижного железнодорожного состава указывается расположение локомотива и вагонов, а также их повреждения; средства регулирования движения; освещение, а также условия, ухудшающие видимость; несанкционированные переходы; наличие видеокамер наружного наблюдения на месте происшествия; данные о трупe; привязка отдельных

⁵¹⁵ Антонов А. Е., Рудов Д. Н. Об использовании специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности: Издательство Белгородского юридического института МВД России им. И. Д. Путилина. № 1. 2019. С. 20.

⁵¹⁶ Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте. Указ. соч. С. 27–47.

участков места происшествия к зданиям, улицам, населенным пунктам и иным стационарным точкам; привязка по GPS и ГЛОНАСС; метеоданные в момент происшествия и в промежутки времени между ним и осмотром.

При описании места происшествия – участка морского, озерного, речного или иного водного пути, где произошло транспортное происшествие, следует точно указывать географическое местонахождение судна и гидрометеобстановку. В частности, при ее описании с участием специалиста «в обязательном порядке необходимо фиксировать: температуру воздуха и воды; направление и силу ветра; атмосферное давление; состояние облачности; осадки, их вид и интенсивность; видимость, в случае ее ухудшения – причину; направление и высоту ветровых волн; направление и высоту волн зыби; опасные гидрометеорологические условия плавания (обледенение, толчея, шквалы, айсберги); природные стихийные явления (шторм, ураган, цунами, торнадо, слеминг, «волны-убийцы» и пр.)»⁵¹⁷.

Обнаружение предметов⁵¹⁸ и документов, содержащих исходные данные, осуществляется также путем производства других следственных действий. Помимо осмотра места происшествия они могут быть выявлены при проведении обыска и выемки.

При изучении уголовных дел было установлено, что в основном в ходе данных следственных действий (чаще всего выемки) подлежат изъятию документы, содержащие исходные данные:

- по технической эксплуатации транспортного средства (приказы, инструкции, правила, регламенты и т. д.);
- о техническом состоянии транспортного средства (диагностические карты, акты проверок и т. д.);
- о специальных исследованиях и расшифровке с технических средств параметров движения транспортного средства в рамках служебного

⁵¹⁷ Шишов С. С., Саботяхин А. В., Сеницын А. П. Расследование нарушений правил вождения и эксплуатации военных кораблей (кораблевождения). Указ. соч. С. 58.

⁵¹⁸ Если в ходе осмотра места происшествия не были изъятые средства объективного контроля, то они могут быть изъятые в ходе выемки.

расследования транспортного происшествия (например, расшифровка бортовых самописцев при авиационном происшествии);

– О транспортном происшествии (заключения или акты расследования транспортного происшествия, протоколы следственных действий, фототаблицы, схемы и т. д.);

– о лице, управляющем транспортным средством (водительское удостоверение, летная книжка пилота, судовая роль и т. д.);

– о дополнительных обстоятельствах транспортного происшествия (например, метеорологическая документация).

Перед этим следователь должен выяснить признаки документов, подлежащих изъятию (их наименование, количество и т. п.), установить должностных лиц, у кого будет производиться выемка документов, место и режим допуска на объект проведения следственного действия.

При выемке документов определенные затруднения по доступу к ним, изъятию и дальнейшей работе с ними в процессе расследования возникают у следователей военных следственных органов. Это обусловлено тем, что часть документов (например, книга корабельных расписаний, формуляр военного корабля и его проектная документация) содержат сведения, составляющие государственную тайну, что диктует необходимость соблюдения положений п. 7 ч. 2 ст. 29 и ч. 3 ст. 183 УПК России о получении соответствующего судебного решения на производство их выемки⁵¹⁹.

Бывают случаи, когда обстоятельства транспортного происшествия фиксируются посредством различных устройств, для установления которых в ходе обыска или выемки могут быть изъяты видеоизображения, полученные с камер видеонаблюдения или мобильного телефона. Они могут содержать информацию о движении транспортного средства или действиях лица, управляющего им. Так, один из пассажиров разбившегося 15 января 2023 года самолета в Непале снял на камеру телефона момент его посадки

⁵¹⁹ Шишов С. С., Саботахин А. В., Сеницын А. П. Расследование нарушений правил вождения и эксплуатации военных кораблей (кораблевождения). Указ. соч. С. 71.

перед падением⁵²⁰. С помощью таких объектов могут подтверждаться причины транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Вместе с тем некоторые ученые полагают, что взаимодействие следователя с иными участниками уголовного процесса при производстве следственных действий не является основой криминалистической тактики, поскольку нет для этого ни правовых, ни научных оснований⁵²¹. Позволим себе не согласиться с данной точкой зрения в целом и применительно к теме исследования обратим внимание на то, что только слаженная и организованная работа участников следственно-оперативной группы позволит правильно оценить обстановку места происшествия, а также природу происхождения выявленных следов.

Резюмируя все вышеизложенное, следует отметить, что осмотр места происшествия является основным источником информации для судебной транспортной экспертизы. Протокол данного следственного действия отражает результаты выявленных следов, характеризующих элементы механизма транспортного происшествия, содержит информацию, являющуюся исходными данными для судебной транспортной экспертизы.

§ 2. Особенности сбора исходных данных при производстве следственного эксперимента

При расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта проведение следственного эксперимента всегда относится к числу наиболее сложных следственных действий, однако без его проведения в последующем невозможно назначение судебной транспортной

⁵²⁰ Пассажир разбившегося в Непале самолета снял на телефон последние секунды полета [Электронный ресурс]: URL: <https://rg.ru/2023/01/15/passazhir-razbivshegosia-v-nepale-samoleta-snial-na-telefon-poslednie-sekundy-poleta.html> (дата обращения: 27.02.2023).

⁵²¹ Степанов В. В. Вопросы взаимодействия следователя и специалиста в ходе расследования // Вестник Саратовской государственной юридической академии. № 6 (107). 2015. С. 164.

экспертизы. Эксперты довольно часто ссылаются в своих заключениях на результаты проведенных следственных экспериментов.

Так, при проведении судебной железнодорожно-транспортной экспертизы для решения диагностических (ситуационных) задач по установлению причины, механизма и обстоятельств происшествия в качестве исходных данных, содержащихся в протоколе следственного эксперимента, служила информация о (об):

- условиях погоды;
- техническом состоянии транспортного средства и путей сообщения;
- конструкции верхнего строения пути (тип рельс, число шпал на километр, тип насыпи и др.);
- положении, видимости и состоянии путевых и поездных сигналов;
- установленной необходимости подавать предупреждение машинисту поезда;
- установленной и фактической скоростью движения поезда;
- правильности формирования состава;
- обеспеченности тормозами (число автотормозных осей и суммарное тормозное нажатие в тоннах для головной и хвостовой части);
- характере и расположении действующих тормозных осей в подвижном составе (включены ли они у всех вагонов, какой их режим, какие обнаружены неисправности автотормозов, состояние колодок и тормозных вагонов, состояние рукавов автотормозов и концевых кранов⁵²², нет ли при этом перекрытия концевых кранов, каково давление воздуха в главном резервуаре локомотива, производилось ли опробование автотормозов (когда, где и кем), положение на локомотиве регулятора

⁵²² Концевой кран вагона – это специализированный и отличающийся особой прочностью запорный элемент, предназначенный для регулирования длины подвижного состава. По сути, он служит для соединения вагонов между собой, потому вагоны комплектуются сразу двумя кранами – в начале и в конце.

(котроллера), реверса, крана машиниста и вспомогательного тормоза машиниста, применялись ли машинистом меры к остановке поезда, каким образом (последовательность действия), на каком расстоянии от места крушения начато торможение;

– неисправностях локомотива и вагонов, которые могли иметь значение при крушении⁵²³.

Как показывает изученная нами практика, следственный эксперимент в большинстве случаев проводится при расследовании дорожно-транспортных происшествий и происшествий на железнодорожном транспорте, без которых не обходится назначение и производство соответствующих судебных транспортных экспертиз. Крайне редко он может проводиться и по делам о преступлениях на водном транспорте. Так, 1 ноября 2004 года произошло повреждение нижних ворот камеры шлюзования гидроузла теплоходом, следовавшим вверх по течению р. Дон. В результате этого был приведен в негодность гидроузел, остановилось движение судов по Волго-Донскому пути сообщения. В ходе проведения следственного эксперимента в рамках возбужденного уголовного дела по ст. 267 УК России с участием специалиста предстояло восстановить обстоятельства транспортного происшествия, в том числе выявить признаки неисправности главных двигателей при полном ходе назад. В частности, было установлено, что при неоднократном переключении рукояток системы дистанционного автоматического управления главными двигателями (ДАУ) с положения «полный вперед» на задний ход из баллонов, обеспечивающих работу ДАУ, вытравливается воздух; в результате же частых переключений ДАУ капитаном К. компрессор не успевал нагнетать в баллонах воздух, что

⁵²³ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода тридцати двух вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

сделало невозможным запуск двигателей на задний ход и привело к столкновению теплохода с воротами камеры шлюзования⁵²⁴.

В некоторых следственных управлениях на транспорте Следственного комитета Российской Федерации из-за специфичности региона следственные эксперименты проводятся крайне редко. Так, ввиду большого пассажиропотока на железнодорожном транспорте городов Сибирского федерального округа интервал между пригородными поездами составляет всего четыре-шесть минут⁵²⁵, в связи с чем приостановить на время работу этого вида транспорта просто невозможно.

При осуществлении анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации нами были выявлены проблемы, связанные с организацией производства данного следственного действия при расследовании железнодорожно-транспортных происшествий (см. приложение № 2 к диссертации):

- сложности в обеспечении участия локомотивных бригад, предоставлении необходимых транспортных и технических средств;
- сложности в создании «технического окна» (свободного временного промежутка на конкретном пути сообщения) для подвижного состава при производстве следственного эксперимента.

На основе изученной практики расследования не только ДТП, но и преступлений, совершенных на иных видах транспорта (железнодорожном и внутреннем водном), в данном параграфе будут рассмотрены преимущественно общие вопросы организации и особенности использования специальных знаний при собирании исходных данных для судебной транспортной экспертизы при проведении следственного эксперимента.

⁵²⁴ Ульянов А. А. Расследование транспортного происшествия, повлекшего существенное нарушение движения и эксплуатации водного транспорта // Следственная практика. Выпуск 170. – М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 283.

⁵²⁵ См, например, Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу [Электронный ресурс]: URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 02.03.2023).

Несмотря на то, что тактике следственного эксперимента посвящено много научных и учебных трудов, в то же время хотелось бы обратить внимание на то, что данное следственное действие рассматривается преимущественно в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий⁵²⁶. При этом, учеными отмечается, что в действующем законодательстве приведено недостаточно точное его определение, что порождает некоторые проблемы. Это касается, в первую очередь, в разграничения следственного эксперимента и других следственных действий (например, проверки показаний на месте)⁵²⁷.

По справедливому замечанию Е. В. Егоровой, серьезным недостатком формулировки, указанной в ст. 181 УПК России, при которой следственный эксперимент осуществляется путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события, является отсутствие указаний «на опытный, экспериментальный, действенный характер этого следственного действия, когда его содержание, по сути, сводится лишь к воспроизведению»⁵²⁸. О. Я. Баев также писал о том, что следственный эксперимент предполагает совершение опытов, на что законодатель забыл указать⁵²⁹.

К целям данного следственного действия, как это предусмотрено ст. 181 УПК России, относятся проверка и уточнение информации, имеющей значение для уголовного дела, а также воссоздание обстановки или иных

⁵²⁶ См., например, Ярамышьян Ш. Ш. Следственный эксперимент при расследовании автотранспортных происшествий: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Харьков, 1982; Соснин К. В. Тактико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): дис. ... канд. юрид. наук. – Ижевск, 2002; Сергеев В. В. Организация и тактико-психологические основы производства следственного эксперимента на стадии предварительного расследования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 2018.

⁵²⁷ См., например, Шишкина Е. В. Условия эффективности следственных действий // Российское право: образование, практика, наука. 2020. № 1. С. 20.

⁵²⁸ Егорова Е. В. О понятии и сущности следственного эксперимента // Вестник экономической безопасности. № 2. 2017. С. 244.

⁵²⁹ Баев О. Я. Тактика следственных действий: учеб. пособие: – Воронеж.: НПО «МОДЭК», 1995. С. 184.

обстоятельств определенного события. Р. С. Белкин помимо этого относит проверку и оценку версий, установление причин и условий, способствовавших совершению преступлений, а также получение новых доказательств⁵³⁰.

Изученная практика расследования транспортных преступлений позволила нам выделить еще одну цель проведения следственного эксперимента: сбор исходных данных в связке с исходными данными других следственных действий для назначения судебной транспортной экспертизы. Без результатов данного следственного действия невозможно решение большинства вопросов (например, определение технической возможности лица, управляющего транспортным средством, предотвратить наезд на пешехода). В этой связи, как представляется, правильное умозаключение делает С. В. Власова, которая пишет, что следственный эксперимент может выступать не только в качестве средства проверки и уточнения имеющихся по делу фактических данных, но и как способ получения доказательственной информации, необходимой эксперту для проведения судебной экспертизы (в данном случае транспортной) и дачи заключения⁵³¹.

Результаты проведенного диссертационного исследования позволили нам сделать вывод о том, что при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта чаще всего проводятся следующие виды следственного эксперимента (с учетом изученной литературы⁵³² и практики):

⁵³⁰ Белкин Р. С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. – М.: Юридическая литература, 1964. С. 45.

⁵³¹ Власова С. В. Способы собирания доказательств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород, 2009. С. 225.

⁵³² См., например, Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте. Указ. соч. С. 82–87, Давыдов М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Научный портал МВД России. 2014. № 2. С. 22–28.

- 1) по установлению возможности совершения какого-либо действия:
 - а) определение скорости движения транспортного средства, технического состояния его узлов и деталей, влияющих на безопасность движения;
 - б) определение наличия или отсутствия у лица, управляющего транспортным средством, профессиональных навыков;
 - в) определение возможности остановки транспортного средства при обнаружении препятствия в конкретной ситуации;
 - г) установление эффективности тормозной системы транспортного средства (определение тормозных свойств);
 - д) определение правильности работы централизованных стрелочных переводов (по делам о железнодорожно-транспортных происшествиях);
 - е) определение темпа и параметров движения пешехода и др.;
- 2) по установлению возможности наблюдения, восприятия какого-либо факта, события, явления:
 - а) определение возможности увидеть⁵³³ появившееся препятствие в конкретной обстановке;
 - б) определение возможности услышать звуки предупредительных сигналов, шум транспортного средства и т. п.;
- 3) по установлению механизма (обстоятельств) транспортного происшествия (например, установление обстоятельств схода вагонов; определение правильности выполняемых работ на пути сообщения; определение времени, в течение которого могло произойти разрушение транспортного средства или объекта транспортной инфраструктуры).

Так, согласно техническому заключению Ространснадзора по факту схода вагонов грузового поезда на перегоне Бекасово-1 – Нара Московской железной дороги 20 мая 2014 года и их столкновения с пассажирским поездом, причиной крушения стал выброс пути. В ходе последующего

⁵³³ Довольно часто, как показывает практика, проводится следственный эксперимент с целью установления возможности увидеть из кабины машиниста поезда пешехода, находящегося на пешеходном настиле.

следственного эксперимента следователем был установлен порядок проведения работ от 20 мая 2014 года, результаты которого представлялись на комиссионную судебную железнодорожно-техническую экспертизу. Согласно заключению экспертов, произошедший выброс пути образовался в результате нарушений требований по проведению рихтовочных работ железнодорожными работниками, направленными на исправление железнодорожного пути, смещенного в одну или другую сторону. Работы велись с нарушением температурного режима, на месте проведения работ не были выставлены сигналисты, предупреждения о проведении путевых работ не доводились до сведения локомотивных бригад⁵³⁴.

Кроме того, иногда присутствует сочетание рассматриваемых видов следственного эксперимента, т. е. он представляет собой комплекс проводимых действий. Приведем пример. На станции Кунгур Пермского отделения Свердловской железной дороги произошло смертельное травмирование малолетней С. При осмотре электропоезда было установлено, что все устройства сигнализации и связи, в том числе громкая связь «пассажир – машинист» и «машинист – проводник», а также контрольная сигнализация закрытия автоматических дверей находились в исправном состоянии. В ходе расследования одной из выдвинутых версий смертельного травмирования ребенка являлось отсутствие какого-либо контроля со стороны проводника М. по причине ее отсутствия в электропоезде, которая на допросе показала, что во время поездки находилась на своем рабочем месте в кабине хвостового вагона и никуда не отлучалась. С целью

⁵³⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Юго-Западным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2014 году по факту смертельного травмирования малолетней // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023), приговор Наро-Фоминского городского суда Московской области от 1 декабря 2015 года по делу № 1-200/2015 [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/KK8OqVmW2gD/?page=2®ular-court=®ular-date_from=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

установления истины по делу было принято решение о производстве следственного эксперимента, цель которого заключалась в воспроизведении обстоятельств высадки С. (отца) и его дочери. В ходе следственного эксперимента надлежало получить ответы на два вопроса:

1. Слышен ли находящемуся в кабине хвостового вагона проводнику стук в дверь, отделяющую кабину от тамбура и салона вагона, при условии, что дверь закрыта и электропоезд находится в движении? Ответ на этот вопрос позволил бы подтвердить либо опровергнуть версию об отсутствии М. в электропоезде.

2. Видна ли находящемуся в кабине хвостового вагона проводнику высадка пассажиров из переднего тамбура девятого вагона при условии, что электропоезд состоит из десяти вагонов и находится в кривом участке пути? Ответ на этот вопрос позволил бы установить – мог ли видеть проводник застрявшую в дверях девочку.

Результаты следственного эксперимента показали, что в случае нахождения М. на своем рабочем месте (в кабине хвостового вагона) и должного наблюдения за высадкой пассажиров факт зажатия ребенка в дверях девятого вагона не мог остаться незамеченным. Под давлением неопровержимых доказательств М. дала правдивые показания⁵³⁵.

По правилам подготовки к проведению следственного эксперимента при расследовании транспортных преступлений следователю необходимо:

– обеспечить безопасность участвующих лиц. Например, по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в силу их специфики не только могут возникнуть условия, опасные для жизни и здоровья людей, но и привести к крушению или аварии подвижного состава;

⁵³⁵ Коломейцев М. А. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта стало причиной смерти ребенка // Следственная практика. Выпуск 170. – М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 159–161.

– организовать «техническое окно» для проведения следственного эксперимента. Так, при подготовке следственного эксперимента в рамках расследования преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК России, по факту смертельного травмирования малолетней С. на имя начальника железной дороги было направлено требование, внести в график движения конкретного электропоезда задержку стоянки на остановочном пункте длительностью до 30 мин⁵³⁶;

– определить место (изучается и подготавливается путь сообщения, на котором произошло транспортное происшествие), время его производства (например, ночное), а также условия, максимально приближенные к тем, при которых происходило проверяемое событие. Так, на достоверность результатов рассматриваемого следственного действия могут существенно повлиять погодные условия, что, конечно, не исключает возникновение определенных проблем в рамках судебного разбирательства. Наличие аналогичного освещения, что и при совершении транспортного происшествия, важно при определении видимости неподвижного объекта с места лица, управляющего транспортным средством (преимущественно в темное время суток⁵³⁷). Несоблюдение условий, в которых проводится следственный эксперимент, может привести к серьезным последствиям. Так, 23 августа 2018 года было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК России, по факту ДТП с участием автобуса и мотоцикла. В ходе следственного эксперимента 12 октября 2019 года водитель-статист, не справившись с управлением, совершил ДТП, в результате чего от полученных травм скончался на месте. Стоит обратить внимание на то, что погодные условия отличались от тех, в которых происходило расследуемое преступление (дорожное покрытие

⁵³⁶ Коломейцев М. А. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта стало причиной смерти ребенка. Указ. соч. С. 161.

⁵³⁷ Давыдов М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Указ. соч. С. 20, 25–26.

в месте производства следственного действия было мокрым вследствие осадков), на что было указано в приговоре⁵³⁸;

– подготовить специальные технические средства. Кроме обычных технико-криминалистических средств (фотоаппарат, видеокамера, осветительные приборы и т. п.), в ходе следственного эксперимента могут быть использованы и специальные средства. Например, приборы для определения направления и силы ветра, степени влажности, температуры; шарнирные манекены, соответствующие по росту, массе и другим параметрам потерпевшего (трупа), необходимые для воспроизведения опытных действий⁵³⁹, которые располагаются на таком расстоянии, с которого он не просматривается из салона транспортного средства;

– составить подробный план производства следственного эксперимента, после чего ознакомить с ним всех участников и обсудить с оператором видеозвукозаписи значимые детали, указав при этом: где, кем, какие опытные действия должны производиться и порядок их выполнения, какие моменты следует рассматривать в качестве ключевых и уделить им особое внимание при видеозвукозаписи, что именно зафиксировать крупным планом и т. д.⁵⁴⁰;

– подготовить транспортное средство, которое будет участвовать в следственном эксперименте. Если в проведении эксперимента невозможно использовать транспортные средства, участвовавшие в транспортном происшествии, из-за механических повреждений, их необходимо заменить однотипными⁵⁴¹. Кроме того, в ходе непосредственного проведения

⁵³⁸ Приговор Кстовского городского суда Нижегородской области по делу № 1-361/2020 от 17 июня 2021 года [Электронный ресурс]: URL: <https://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/60613861> (дата обращения: 22.03.2023).

⁵³⁹ Давыдов М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Указ. соч. С. 22.

⁵⁴⁰ Баев О. Я. Тактика следственных действий: учебное пособие. М.: Юрлитинформ, 2013. 456 с.

⁵⁴¹ Давыдов М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Указ. соч. С. 22.

следственного действия могут демонстрироваться детали и узлы транспортного средства, имеющие значение для установления исходных данных. Так, по факту смертельного травмирования К. был произведен следственный эксперимент с целью проверки видимости участка пути из кабины тепловоза, совершившего наезд. Машинист пояснил устройство панели тепловоза, указав основные части его управления: контролер машиниста, кран машиниста, скоростемер. Также машинистом показано, как производится экстренное торможение⁵⁴²;

Вместе с тем следует учитывать, что подробное изучение обстоятельств транспортного происшествия неразрывно связано с использованием специальных знаний из различных отраслей: техники, механики движения транспортных средств, судебной медицины и т. д. Именно поэтому особенность следственного эксперимента при расследовании транспортных преступлений заключается в обеспечении следователем явки специалиста. Представляется, что участие специалиста является обязательным, поскольку без него следователь, не обладающий соответствующими техническими знаниями, не сможет правильно подготовить, провести следственный эксперимент, а зачастую и разобраться в его результатах, на что справедливо указывает А. М. Зинин⁵⁴³. В этой связи он пишет, что помощь специалиста при проведении следственного эксперимента заключается в:

«– выборе наиболее подходящего вида эксперимента для решения конкретной задачи;

– планировании эксперимента с учетом оптимальной тактики его проведения и используемых научно-технических средств и методов;

⁵⁴² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного травмирования малолетнего // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁴³ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях. Указ. соч.

- создании специальных условий для его проведения;
- воспроизведении обстановки и обстоятельств события для производства опытов;
- производстве самих опытных действий, чтобы обеспечить их техническую и методическую правильность;
- применении технических средств фиксации хода и результатов эксперимента;
- консультации, использовании точной специальной терминологии при оформлении хода и результатов эксперимента в протоколе следственного действия;
- оценке результатов эксперимента»⁵⁴⁴.

Знания специалиста необходимы для выявления причин, по которым не удалось достигнуть желаемого результата. Например, обвиняемый выполнил определенные действия, но не достиг ожидаемого результата в течение заданного промежутка времени. С помощью консультации специалиста можно установить, что причина такого результата заключается в несоответствии, к примеру, использованных средств в ходе следственного эксперимента тем, которые были при совершении преступления⁵⁴⁵.

Правильно привести результаты данного следственного действия к положению, имевшему место в момент аварии, может только квалифицированный специалист. В противном случае выводы могут оказаться ошибочными. Например, при столкновениях судов на внутренних водных путях наряду с осмотром места происшествия иногда производится следственный эксперимент с участием специалистов-гидротехников, в рамках которого устанавливается обстановка, в которой произошел аварийный случай, возможности экипажа для восприятия обстановки (видимости), расхождения. Так, при проведении судебной водно-технической экспертизы по делу об аварии судна, выскочившего на камни, когда оно

⁵⁴⁴ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях. Указ. соч. С. 202.

⁵⁴⁵ Там же.

входило в бухту в целях укрытия от шторма, эксперт-судоводитель, отвечая на вопрос о причинах посадки судна на камни, указал, что не исключена возможность действия неизученной магнитной аномалии в районе указанной бухты. Следователем было принято решение о проведении следственного эксперимента с привлечением специалиста-гидротехника, результаты которого дополнили вывод другого эксперта о том, что безопасный заход судов в бухту в условиях плохой видимости возможен даже в ночное время⁵⁴⁶.

Установление обстановки на месте столкновения судов на внутренних водных путях предполагает выявление следующих обстоятельств:

– характеристика судового хода. В рамках следственного эксперимента определяются ширина и глубина судового хода, наличие островов, надводных и подводных осередков (надводная отмель без растительности, окруженная со всех сторон водой), различных наносных образований (песчаные гряды, косы). Помимо этого, фиксируется также прозрачность воды и возможная видимость дна⁵⁴⁷;

– течение. С помощью специальных буев определяется направление течения и скорость, как на поверхности, так и на определенных глубинах⁵⁴⁸.

Наряду с этим стоит отметить: следователь должен привлекать не просто лицо, обладающее специальными техническими знаниями; оно должно иметь опыт работы в расследовании транспортных происшествий. К сожалению, практика пока редко идет по такому пути. Обычно в качестве специалистов выбираются лица, обладающие специальными знаниями в конкретной сфере транспорта; в качестве экспертов они не рассматриваются. Думается, что до проведения следственного эксперимента следователю стоит продумать вопрос о выборе учреждения,

⁵⁴⁶ Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте. 2017. С. 59.

⁵⁴⁷ Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. Указ. соч. С. 39.

⁵⁴⁸ Там же.

в которое он будет назначать судебную транспортную экспертизу. Именно такой специалист, по нашему мнению, и должен принимать участие в описываемом нами следственном действии, чтобы он смог не только разъяснить следователю те или иные вопросы, входящие в его профессиональную компетенцию, но и фактически участвовать в подготовке материалов для назначения судебной транспортной экспертизы.

В целях обеспечения большей наглядности и объективности следственного эксперимента в ходе его производства могут быть применены технические средства дополнительной фиксации, а именно: фотосъемки и видеозвукозаписи. В ходе исследования данной темы установлено, что следователи, производящие расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, стремятся к применению средств видеозвукозаписи при производстве следственного эксперимента. По результатам анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации было установлено, что видеозвукозапись при производстве следственного эксперимента применялась в $\approx 35\%$ случаев (относительно других следственных действий) по делам о транспортных преступлениях с участием железнодорожного транспорта, в $\approx 15\%$ случаев – с участием водного транспорта.

В то же время необходимо отметить, что потребность в производстве следственного эксперимента возникает при расследовании далеко не каждого преступления, в связи с чем сотрудники с небольшим стажем работы могут вовсе и не сталкиваться с необходимостью его производства. Более опытные сотрудники, учитывая, что каждый следственный эксперимент, по сути, уникален и требует повышенной организации и подготовки, предпочитают сконцентрировать свое внимание именно на сущности его производства, не отвлекаясь на вопросы, связанные с дополнительной фиксацией.

В научной литературе имеется мнение, согласно которому применять средства видеозвукозаписи в ходе следственного эксперимента целесообразно в следующих случаях:

- «– при отсутствии обвиняемого и других заинтересованных в его исходе лиц, которые в дальнейшем могут оспорить его результаты;
- внесении изменений в обстановку на месте совершенного преступления;
- отказе проверяемого лица от намеченных действий или дача недостоверных сведений;
- использовании результатов следственного эксперимента при проведении экспертиз;
- отсутствии возможности явки в суд проверяемого лица;
- необходимости хронометража действий, выполняемых в следственном эксперименте»⁵⁴⁹.

С данной точкой зрения мы частично согласны, разделяя позицию о том, что в перечисленных случаях применение средств видеозвукозаписи в ходе следственного эксперимента чрезвычайно важно. Однако мы полагаем, что и при отсутствии указанных условий аудиовизуальная фиксация послужит серьезным подспорьем следствию. С нашей точки зрения, именно применение средств видеозвукозаписи при производстве следственного эксперимента позволяет решить ряд весьма важных проблем, а именно:

- четко и последовательно зафиксировать весь ход следственного эксперимента;
- позволить суду самостоятельно убедиться в возможности либо невозможности существования тех или иных событий;

⁵⁴⁹ Скобелин С. Ю. Видеозапись следственного эксперимента // Обеспечение прав и законных интересов граждан в деятельности органов предварительного расследования. Сборник статей Межведомственного круглого стола и Всероссийского круглого стола. Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2017. С. 216.

– дать возможность экспертам (например, в области производства судебных транспортных и медицинских экспертиз) составить наиболее полную картину исследуемых обстоятельств⁵⁵⁰.

Существенное отличие в фиксации следственных экспериментов, производимых при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, состоит в том, что они происходят за рамками кабинета следователя. Оператор видеозаписи следственного действия⁵⁵¹ (как правило, следователь-криминалист) осуществляет не статичную, а динамичную съемку. Думается, что материалы видеозаписи будут еще более информативными, если лицо, воспроизводящее опытные действия, будет давать некоторые комментарии по поводу того, как и что именно оно делает. Например, машинист комментирует свои действия в кабине локомотива электровоза: «Скорость не больше 40, внимание: впереди переезд, переезд свободен, сигнал зеленый, переезд проследовал без замечаний... вижу дорожников... 9 пикет 164 км»⁵⁵².

Мы считаем, что еще перед началом следственного эксперимента важно решить, какие по его итогу могут быть получены результаты и каким образом они будут запечатлены; достаточно ли этого эксперту для понимания того, что исходные данные были правильно получены, исходя из сведений, зафиксированных в протоколе, либо же необходимо прибегнуть к применению средств видеозаписи.

При наличии оснований полагать, что максимально полно описать ход и результаты следственного эксперимента в протоколе слишком

⁵⁵⁰ Ильин Н. Н. Использование специальных судебно-медицинских знаний при производстве следственных действий и назначении транспортно-технических судебных экспертиз. Указ. соч. С. 6.

⁵⁵¹ Садвакасов А. Р. Оператор видеозаписи следственного действия. Указ. соч. С. 135–138.

⁵⁵² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного травмирования человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 28.02.2023).

проблематично, следует заранее решить все подготовительные вопросы, в том числе связанные с его дополнительной фиксацией. Для этого, как пишет С. Ю. Скобелин, необходимо проанализировать материалы уголовного дела, особое внимание уделив допросу лица, чьи показания имеют значение для производства следственного эксперимента, обеспечить явку заранее подобранных статистов (помимо основных участников следственного действия), подготовить предметы, необходимые для проведения опытных действий (транспортные средства, манекены и т. д.)⁵⁵³.

Отметим также и тот факт, что в некоторых ситуациях запечатлеть все существенные детали посредством применения одной камеры не представляется возможным, поэтому при необходимости также следует решить вопрос о дополнительных технических средствах фиксации и лице, их применяющим. Так, один оператор может осуществлять фиксацию действий лица, чьи особенности восприятия проверяются (например, машиниста в кабине локомотива подвижного состава), а другой – лицо, воспроизводящее воспринимаемое событие (например, статиста, движущегося по платформе)⁵⁵⁴. Такая организация следственного действия, как представляется, не допустит возникновения у кого-либо сомнений в объективности его производства.

Видеозвукозапись следственного эксперимента в дальнейшем должна быть направлена вместе с другими документами (они будут служить исходными данными) на судебную транспортную экспертизу, что позволит экспертам сделать более правильный вывод о причинах происшествия, а затем следователю и суду дать надлежащую оценку всем обстоятельствам происшествия.

Следственный эксперимент может также производиться при назначении комплексных судебных экспертиз. Например, он может

⁵⁵³ Скобелин С. Ю. Видеозапись следственного эксперимента // Сборник статей Межведомственного круглого стола и Всероссийского круглого стола «Обеспечение прав и законных интересов граждан в деятельности органов предварительного расследования». Орел, 2017. С. 217.

⁵⁵⁴ Там же.

осуществляться как перед назначением, так и после назначения комплексной судебной медицинской и транспортной экспертизы в целях определения:

«– телесных повреждений, характерных для конкретного вида транспортной травмы, а также частей и деталей транспортного средства, которыми могли быть причинены повреждения;

– по характеру телесных повреждений (с учетом конструкции транспортного средства) позы потерпевшего в момент первичного удара и на последующих фазах травмы, а также места нахождения пострадавшего в транспортном средстве в момент столкновения;

– характера действий (бездействия) лиц, управляющих транспортным средством, перед транспортным происшествием, в момент его наступления, а также их последующих действий»⁵⁵⁵.

При проведении следственного эксперимента для решения указанных задач необходимо привлекать специалиста в области судебной медицины.

В качестве дополнительного участника помимо специалиста в проведении следственного эксперимента может быть задействован статист (преимущественно по делам о преступлениях на железнодорожном и автомобильном транспорте).

Одним из проблемных вопросов, связанных с особенностями проведения следственного эксперимента, которому в науке уделяется достаточно серьезное внимание, является вопрос процессуального статуса статиста, поскольку в ст. 181 УПК России нет прямого указания на то, что в данном следственном действии они могут принимать участие⁵⁵⁶. По данному поводу справедливо отмечается учеными то обстоятельство, что процессуальный статус участника уголовного судопроизводства должен

⁵⁵⁵ Ильин Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз // Судебно-медицинская экспертиза. 2019. № 62 (5). С. 19.

⁵⁵⁶ Савицкая И. Г. К вопросу об участии несовершеннолетнего в следственном эксперименте // Вестник Воронежского института МВД России. № 4. 2017. С. 73–78.

отвечать требованию достаточности объема его прав и обязанностей, необходимых для выполнения стоящих перед ним задач⁵⁵⁷.

По мнению Ж. В. Салаховой и В. С. Латыпова, участие статистов, наряду с предъявлением лица для опознания (в соответствии с ч. 4 ст. 193 УПК России это является обязательным условием его проведения), возможно также при проверке показаний на месте и следственном эксперименте⁵⁵⁸.

И. В. Смолькова относит статиста в одну из групп участников уголовного процесса с неопределенным статусом⁵⁵⁹. По мнению В. Т. Томина и И. А. Зинченко, статист наряду с другими лицами относится к «иным субъектам (неучастникам) уголовного процесса», однако он может быть вовлечен в производство следственных действий⁵⁶⁰.

В данном случае следует согласиться с И. Г. Савицкой, которая, ссылаясь на интересный пример из уголовного дела по факту гибели несовершеннолетнего велосипедиста в результате ДТП с участием автомобиля «КамАЗ»⁵⁶¹, пишет о том, что отсутствие понятия «статист» в УПК России может привести к ошибочному толкованию его норм на практике⁵⁶².

⁵⁵⁷ См., например, Зеленина О. А. К вопросу о законодательной регламентации процессуальных обязанностей участников уголовного судопроизводства // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. № 1 (49) 2011. С. 81–89.

⁵⁵⁸ Салахова Ж. В., Латыпов В. С. Статист как иной субъект (участник) уголовно-процессуальной деятельности // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. № 6-1 (32). 2013. С. 151–153.

⁵⁵⁹ Смолькова И. В. Участники уголовного судопроизводства с неопределенным процессуальным статусом // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27. № 2С. 205–210.

⁵⁶⁰ Уголовный процесс. Проблемные лекции / под ред. В. Т. Томина, И. А. Зинченко. – М.: Издательство «Юрайт», 2020. С. 365.

⁵⁶¹ Защитник ходатайствовал о признании двух протоколов следственного эксперимента в качестве недопустимых доказательств, мотивировав это тем, что в УПК России отсутствует понятие «статист». По его мнению, лицо, участвующее в таком процессуальном статусе, должно рассматриваться в качестве пассивной фигуры, т. е. не должно выполнять никаких активных действий (в приведенном примере статист не должен был ехать на велосипеде) // Федотов И. С. Особенности проведения следственного эксперимента с участием несовершеннолетних // Вестник Воронежского института МВД России. № 2. 2016. С. 21–22.

⁵⁶² Савицкая И. Г. К вопросу об участии несовершеннолетнего в следственном эксперименте. Указ. соч. С. 74.

Рекомендации и примеры успешного применения следственного эксперимента с использованием манекенов или статистов для уточнения обстоятельств транспортных происшествий при разных видах автомобильной травмы приводят многие ученые. Например, Г. И. Заславский в своей монографии описывает довольно примечательный случай из экспертной практики. После проведенной судебной медицинской экспертизы следователь принял решение о производстве следственного эксперимента с участием эксперта для проверки некоторых обстоятельств транспортного происшествия, поскольку показания подозреваемого явно не соответствовали результатам судебной экспертизы. В ходе эксперимента с привлечением статиста моделировалась возможная поза пострадавшего в момент столкновения с автомобилем. Убедившись в противоречии своей версии объективным экспертным данным, подозреваемый был вынужден изменить ранее данные показания⁵⁶³.

Наряду с другими участниками уголовного судопроизводства, статист имеет право делать замечания и дополнения на протокол следственного действия. Так, ознакомившись с протоколом следственного эксперимента с целью проверки слышимости звукового сигнала, поданного машинистом, статист М. сделал дополнения, касающиеся того, что сигнал слышен лишь при определенных условиях (когда поезд движется на большой скорости, его не слышно). Подозреваемый С. пояснил, что, во-первых, при несоблюдении скоростного режима восприятие и реакция на меньшей скорости меняется. Кроме того, подрядчики, которые работали, были в специальной форменной одежде не желтого, а зеленого цвета, т. е. они менее воспринимаются на глаз». В итоге данные дополнения следователь зафиксировал в протоколе, а специалист их поддержал⁵⁶⁴.

⁵⁶³ Судебно-медицинская деятельность в уголовном судопроизводстве: правовые, организационные и методические аспекты. Монография / Г. И. Заславский, И. Е. Лобан, В. Л. Попов – С.-Пб.: Юрид. центр Пресс, 2003. С. 203.

⁵⁶⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного

Кроме того, данный участник уголовного процесса в рамках проведения следственного эксперимента по делам о транспортных преступлениях должен привлекаться следователем для воспроизведения действий, обстановки или иных обстоятельств конкретного события. Причем по рассматриваемым преступлениям статист осуществляет по большей части активные действия (в данном случае мы согласны с мнением И. Б. Лапина и М. В. Андреевой⁵⁶⁵). Так, для участия в следственном эксперименте по уголовному делу, возбужденному по ч. 2 ст. 263 УК России, следователем был приглашен статист (сотрудник полиции) с целью установления обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела. Необходимо было проверить видимость человека, находящегося в непосредственной близости от автоматических дверей электропоезда на платформе, на расстоянии 150-200 метров с тумбы помощника машиниста по ходу движения электропоезда. Указанное следственное действие проводилось следователем с применением видеозаписи, с участием двух понятых и машиниста-инструктора моторвагонного депо в качестве специалиста. Статист после объявления следователем о начале следственного действия осуществил движение на указанное расстояние, при котором было совершено зажатие дверьми вагона потерпевшего⁵⁶⁶.

Следует отметить, что профессор Р. С. Белкин не уточняет, какое количество участвующих лиц должно быть при производстве следственного

комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного травмирования человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁶⁵ Лапин И. Б., Андреева М. В. Назначение и особенности участия статиста в уголовном процессе // Вестник Сибирского юридического института МВД России. № 2 (4). 2009. С. 129.

⁵⁶⁶ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного наезда на человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

эксперимента, однако он пишет, что большое число участников затрудняет его проведение, ставит под угрозу сохранения в тайне результатов, когда есть необходимость⁵⁶⁷. Мы не совсем разделяем данную точку зрения по нескольким причинам: во-первых, все участники предупреждаются об уголовной ответственности за разглашение данных предварительного расследования (ст. 310 УК России), поэтому сохранить втайне результаты следственного действия будет в их же интересах; во-вторых, в некоторых следственных экспериментах может быть задействовано большее число второстепенных участников (например, при определении скорости движения пешехода на разных участках пути может быть привлечено свыше двух понятых).

Подводя итог вышеизложенному, стоит согласиться с мнением Ж. В. Салаховой и В. С. Латыпова о дополнении главы 8 УПК России иным участником уголовного судопроизводства «статист», закрепляя его права и обязанности⁵⁶⁸. В то же время мы не разделяем их позицию относительно того, что статист, участвующий только в следственном эксперименте, предъявлении лица для опознания и проверке показаний на месте, должен быть схожим по признакам внешности с другими лицами⁵⁶⁹.

Во-первых, ученые приводят примеры, в которых статист участвует при производстве других следственных действий. Так, по утверждению И. Б. Лапина и М. В. Андреевой, практика деятельности органов предварительного расследования в г. Москве свидетельствовала о том, что в соответствии с ч. 1 ст. 176 УПК России в целях выяснения обстоятельств, характеризующих обстановку совершения транспортных преступлений

⁵⁶⁷ Белкин Р. С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. Указ. соч. С. 47.

⁵⁶⁸ Салахова Ж. В., Латыпов В. С. Статист как иной субъект (участник) уголовно-процессуальной деятельности. Указ. соч. С. 153.

⁵⁶⁹ Там же.

(например, для демонстрации места обнаружения и расположения трупа в ходе следственного осмотра), следователь мог привлечь статиста⁵⁷⁰.

Во-вторых, внешне схожие лица необходимы для предъявления лица для опознания; такое требование, по нашему мнению, не относится к следственному эксперименту и проверке показаний на месте, которые и без того имеют определенные трудности в организации проведения. Однако, чтобы соблюдались требования при проведении следственного эксперимента относительно схожести условий, при которых происходило интересующее следователя события, статисты, как представляется, должны быть похожи по комплексным (общефизическим) элементам внешности с теми лицами, которые наблюдали за происходящим (например, по росту, телосложению и др.).

В-третьих, права и предлагаемые Ж. В. Салаховой и В. С. Латыповым «обязанности» статиста⁵⁷¹, что не совсем точно с формулировками УПК России (следует говорить, что он «не вправе»), на наш взгляд, не должны отличаться от тех, которые закреплены в ст. 59 УПК России «Переводчик» и ст. 60 УПК России «Понятой». В данном случае, опираясь на приводимое мнение И. Б. Лапина и М. В. Андреевой⁵⁷², следует обязательно включить формулировку о том, что «статист – это не заинтересованное в исходе уголовного дела лицо, привлекаемое дознавателем, следователем и судом для оказания содействия по выполнению определенных заданий при производстве следственного действия, обеспечивая сопоставимые условия, а также достоверность его хода и результатов».

На рабочем этапе производства следственного эксперимента осуществляется воспроизведение (повторение) действий, обстановки или иных обстоятельств транспортного происшествия и совершение

⁵⁷⁰ Лапин И. Б., Андреева М. В. Назначение и особенности участия статиста в уголовном процессе. Указ. соч. С. 128.

⁵⁷¹ Салахова Ж. В., Латыпов В. С. Статист как иной субъект (участник) уголовно-процессуальной деятельности. Указ. соч. С. 153.

⁵⁷² Лапин И. Б., Андреева М. В. Назначение и особенности участия статиста в уголовном процессе. Указ. соч. С. 129.

необходимых опытных действий, которые могут производиться по отдельности и в различных сочетаниях, о чем говорилось выше.

Заключительный этап состоит в оценке результатов следственного эксперимента⁵⁷³, составлении протокола и прилагаемых к нему дополнительных материалов.

В протоколе следственного эксперимента, помимо описания воспроизведенных действий (содержание, последовательность и их повторяемость), обстановки или иных обстоятельств транспортного происшествия и совершенных при этом необходимых опытов должны найти свое отражение многочисленные замеры, которые являются важными исходными данными для производства судебной транспортной экспертизы. В противном случае судом результаты данных доказательств могут быть признаны недопустимыми.

Так, в апелляционной жалобе на приговор в отношении Е., который совершил преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 263 УК России, адвокат указал, что приговор является незаконным и необоснованным, а выводы суда не соответствующими фактическим обстоятельствам дела. По делу проводились следственные эксперименты для установления, имелась ли возможность остановки локомотива при обнаружении потерпевшей Ш. на железнодорожных путях. Поскольку точное место выхода Ш. на железнодорожные пути не установлено, замеры остановки локомотива выполнены без учета особенности местности и технического состояния локомотива, не установлено расстояние от локомотива до потерпевшей, когда она вышла на железнодорожный путь, и была ли возможность при экстренном торможении остановить локомотив перед потерпевшей, следственные эксперименты не были признаны достоверными доказательствами. Эксперты, проводившие судебную железнодорожно-техническую экспертизу, ссылались на место, где потерпевшая вышла

⁵⁷³ Замылин Е. И., Сергеев В. В. О критериях оценки результатов, полученных в ходе производства следственного эксперимента // Вестник Волгоградской академии МВД России. № 1 (52). 2020. С. 93–100.

на железнодорожные пути, расстояние, которое она по ним прошла, однако эти данные в материалах дела отсутствовали, что также поставило под сомнение достоверность указанной экспертизы⁵⁷⁴.

С учетом мнения ученых, на работы которых мы уже ссылались в нашей диссертации⁵⁷⁵, в протоколе следственного эксперимента по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта должны быть зафиксированы сведения, служащие исходными данными для проведения судебной транспортной экспертизы:

1) о непосредственном месте транспортного происшествия: расстояние, видимое из кабины транспортного средства, на котором появилось препятствие; непосредственное место транспортного происшествия – место наезда, столкновения и т. д.;

2) о пути сообщения (наименование, состояние, покрытие, размерные характеристики, прилегающая территория и др.), средствах регулирования движения (например, наличие или отсутствие дорожных знаков);

3) о соответствии погодных и метеорологических условий во время следственного эксперимента тем, в которых произошло транспортное происшествие;

4) о транспортном средстве (технические и эксплуатационные характеристики, установленные в ходе следственного эксперимента: расположение транспортного средства на пути сообщения; скорость, с которой двигалось транспортное средство; расстояние, которое преодолело транспортное средства и др.);

⁵⁷⁴ Приговор Смоленского районного суда Смоленской области по делу № 1-141/11 от 14 июля 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Sj8qZMq21cl3/> (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁷⁵ Давыдов М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Указ. соч., Баев О. Я. Тактика следственных действий. Указ. соч., Скобелин С. Ю. Видеозапись следственного эксперимента. Указ. соч., Замылин Е. И., Сергеев В. В. О критериях оценки результатов, полученных в ходе производства следственного эксперимента. Указ. соч.

5) о величине обзорности и видимости лица, управляющего транспортным средством;

6) о других участниках транспортного происшествия (например, расстояние, которое преодолел участник следственного действия; скорость, с которой он двигался в процессе перемещения на указанном пути и др.);

7) о следах, полученных в ходе следственного эксперимента, информация о которых необходима для проведения расчетов.

Кроме того, в зависимости от вида транспортного происшествия, могут быть указаны дополнительные данные. Так, согласно протоколу следственного эксперимента, с целью установления обстоятельств схода четырех вагонов, входящих в состав поезда из тридцати двух вагонов и локомотива, для назначения и производства судебной железнодорожно-технической экспертизы произведены замеры: от переходной площадки вагона хоппер-дозатор⁵⁷⁶ до насыпи из щебня; от крайней подножки переходной площадки вагона хоппер-дозатор до насыпи из щебня; от переходной площадки вагона хоппер-дозатор до трубы-обдувки, проходящей вдоль края насыпи; от крайней подножки переходной площадки вагона хоппер-дозатор до трубы-обдувки, проходящей вдоль края насыпи; от крайней подножки переходной площадки вагона хоппер-дозатор до края откоса насыпи; от края откоса до канавы; от откоса до забора из бетонных плит; от переходной площадки до рукоятки концевого крана (предназначен для перекрытия тормозной магистрали)⁵⁷⁷.

Оценка результатов следственного эксперимента заключается в проверке правильности воспроизведенных опытных действий с точки зрения их содержания, последовательности и повторяемости в соответствии с условиями, в которых произошло транспортное происшествие, выбранными тактическими приемами и технико-криминалистическими

⁵⁷⁶ Хопер-дозатор – саморазгружающийся бункерный грузовой вагон для перевозки различных массовых сыпучих грузов: угля, руды, цемента, зерна, торфа и т. д.

⁵⁷⁷ Приговор Клинского городского суда Московской области по делу № 1-2/17 (1-370/16) от 03 февраля 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/unzNwa1IeINN/> (дата обращения: 22.03.2023).

средствами, а также сопоставлении полученных результатов с другими доказательствами по уголовному делу⁵⁷⁸. Представляется, что для оценки следственного эксперимента следователю необходимо воспользоваться консультацией специалиста в сфере транспорта, поскольку без него он не сможет правильно разобраться в его результатах.

Резюмируя вышеизложенное, можно отметить, что результаты следственного эксперимента являются важными исходными данными для эксперта, что позволяет ему наиболее достоверно сформулировать вывод по вопросам, поставленным перед ним. Так, для исследования возможности предотвращения транспортного происшествия был проведен следственный эксперимент, в ходе которого было установлено, что при запрещающем показании выходного светофора за 54 метра до показания локомотивного светофора менялись с «белого» на «красный с желтым», чего не было в фактической ситуации транспортного происшествия. Его результаты использовались при производстве судебной железнодорожно-транспортной экспертизы, а хронология была приведена в соответствующей таблице, в которой указывались время по протоколу следственного эксперимента, астрономическое время по видеоизображению, время от момента отправления поезда и действия машиниста по видеоизображению, астрономическое время и действия дежурного по станции по другому видеоизображению. На основании проведенного исследования с учетом результатов следственного эксперимента эксперт установил следующие факты:

1. Локомотивная бригада электропоезда произвела отравление поезда без получения разрешения дежурного по станции, причем машинист знал, что отправился при показании маршрутного светофора «два желтых», и то, что следующий светофор имеет запрещающее показание.

⁵⁷⁸ Замылин Е. И., Сергеев В. В. О критериях оценки результатов, полученных в ходе производства следственного эксперимента. Указ. соч. С. 93–100.

2. Перед отправлением локомотивная бригада не выполнила обязательную часть регламента переговоров – «Минуту готовности».

3. Помощник машиниста при отправлении поезда и следовании его по маршруту отправления сидел на рабочем месте, не наблюдал за сигналами и занимался делами, не имеющими отношения к ведению поезда (пользовался персональным электронным устройством).

4. После проследования сигнала светофора при дальнейшем следовании поезда по маршруту отправления и вплоть до взреза стрелки на локомотивном светофоре было показание «белый огонь», что означает: «локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров». Однако локомотивная бригада запрещающим показанием выходного светофора не руководствовалась, т. к. не наблюдала за ним.

5. Из кабины электропоезда по стрелочному переводу видно, что он идет «на взрез» стрелки.

6. После проезда запрещающего сигнала и взреза стрелки электропоезд двигался до момента загорания сигнальных ламп на пульте. Лишь только после этого машинист применил экстренное торможение⁵⁷⁹.

Следует отметить, что в методике производства судебной автотехнической экспертизы в системе МВД России закреплено положение, согласно которому к материалам уголовного дела, имеющим значение для производства экспертного исследования, наряду с остальными исходными данными в распоряжение эксперта могут быть представлены протоколы следственных экспериментов по определению параметров торможения

⁵⁷⁹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Юго-Западным следственным отделом на транспорте Западного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2022 году по факту столкновения электропоезда и тепловоза // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 01.03.2023).

транспортного средства в условиях места происшествия и по определению параметров движения пешехода⁵⁸⁰.

Помимо этого, следует обратить внимание на то, что следователь должен привлекать к проведению следственного эксперимента специалиста из того учреждения, в которое он будет назначать судебную транспортную экспертизу. Представляется, что именно он сможет не только разъяснить интересующие следователя вопросы, входящие в его профессиональную компетенцию, но и фактически будет оказывать содействие в подготовке материалов для назначения судебной транспортной экспертизы.

§ 3. Особенности собирания исходных данных при производстве допроса

К числу первоначальных следственных действий при расследовании транспортных преступлений относится допрос. При осуществлении анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации нами были выявлены проблемы, связанные с производством данного следственного действия (см. приложение № 2 к диссертации):

- трудности вызова лица на допрос, поскольку зачастую оно находится на значительно удаленном расстоянии от места производства следственного действия;
- оказание противодействия со стороны подозреваемых (обвиняемых), выражающееся в нежелании давать показания и несогласии с заключением эксперта по судебной транспортной экспертизе;
- отсутствие у следователя технического образования в сфере транспорта (в том числе ДПО), что влечет сложности при формулировании задаваемых вопросов и оценке результатов допроса.

⁵⁸⁰ Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 4.

Ввиду того, что на разрешение судебной транспортной экспертизы ставится много юридических вопросов, которые не входят в компетенцию эксперта-транспортника, интересующие следователя обстоятельства можно решить в ходе данного следственного действия. В некоторых ситуациях без сведений, полученных в ходе допроса, назначение и последующее производство судебной транспортной экспертизы может быть затруднительным. Во многом это касается тех случаев, когда вещная обстановка транспортного происшествия претерпела такие изменения, в результате которых получить какую-либо значимую информацию при ее исследовании не представляется возможным⁵⁸¹. Например, при существенном повреждении судна без показаний лиц, производивших его ремонт, трудно установить, как оно выглядело до происшествия. В ходе проведения допроса в конкретной ситуации можно установить следующее:

– Находилось ли судно в технически исправном состоянии непосредственно перед отправлением в плавание, непосредственно в нем и при возникновении аварийной ситуации? Если нет, то в чем это выражалось и как могло повлиять на возникновение аварийной ситуации?

– Выполнялись ли текущий и капитальный ремонт судна в соответствии с установленными правилами, и на кого возлагалась такая обязанность?

– Имелась ли у экипажа техническая возможность предотвратить аварию судна? Если да, то какие действия ему надлежало выполнить?

В данном случае подобные вопросы совместно с результатами судебной транспортной экспертизы помогают следователю привлекать лиц к уголовной ответственности по ст. 266 УК России.

Информация, полученная в ходе допроса, может выступать в качестве исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы, но она

⁵⁸¹ Ильин Н. Н. Видеозапись в ходе допроса: особенности применения и использование ее результатов при назначении транспортно-технической судебной экспертизы // Вестник Воронежского юридического института МВД России. – Воронеж: Изд-во Воронежского юридического института МВД России. 2020. № 1. С. 216–217.

должна быть оценена следователем в соответствии с уголовно-процессуальным законом. Так, по мнению экспертов при производстве судебной водно-технической экспертизы, катер развернуло и потащило на рыбака не сильным порывом ветра, а вследствие неправильного маневра судоводителя Б. (после перекидки рулей влево катер при резком отвороте на скорости 30 км/ч начинает двигаться по криволинейной траектории радиусом около 50 метров). Заключение экспертов подтверждалось показаниями самого Б., согласно которым он, приняв решение объехать рыбака, немного повернул руль влево для того, чтобы избежать столкновения с человеком. Однако при повороте произошла потеря управления судном, в результате чего судно понесло вправо на рыбака. Б. предпринимал попытки по торможению катера, однако это не помогло⁵⁸².

Общие положения тактики допроса свидетелей, потерпевших, подозреваемых и обвиняемых хорошо разработаны и достаточно освещены в криминалистической литературе. Вместе с тем допрос в ходе предварительного следствия по уголовным делам о рассматриваемых преступлениях имеет свои особенности.

Изученная следственная практика расследования транспортных преступлений показывает, что эффективность допроса наряду с умением устанавливать контакт с допрашиваемым (при подготовке к допросу изучается его личность), в значительной степени зависит от знания следователем⁵⁸³:

- обстоятельств транспортного происшествия;

⁵⁸² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Ярославским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013 году по факту смертельного травмирования человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁸³ Расследование происшествий на водном транспорте. Указ. соч. С. 52.

- характеристик доказательств (например, по делам об авиационных происшествиях следователь изучает содержание переговоров диспетчеров с экипажем воздушного судна);
- содержания объяснений и протоколов опросов, проведенных ведомственной комиссией, занимающейся служебным расследованием (МАК, территориальные органы Ространснадзора Минтранса России);
- нормативных правовых актов, которыми руководствуются допрашиваемые лица в своей служебной деятельности. При допросе подозреваемого и обвиняемого следователю необходимо знать круг их обязанностей. В дальнейшем допросы иных лиц, имеющих отношение к произошедшему событию, производятся также после изучения их должностных инструкций;
- специальной терминологии;
- правил безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- специфических условий работы (например, члены экипажей промысловых судов могут уйти в рейс на другом судне);
- условий, в которых работает транспорт (например, длительность пребывания в плавании, суровость водной стихии, штормы, колебания атмосферного давления). Так, частые штормы вызывают морскую болезнь, влияют на самочувствие и работоспособность людей в условиях моря. В это время снижается работоспособность, замедляются реакции на раздражители, повышается утомляемость⁵⁸⁴.

Учитывая указанные обстоятельства, необходимо правильно оценить показания допрашиваемых лиц.

При производстве судебной транспортной экспертизы важными сведениями являются показания подозреваемого (обвиняемого), которого следователь допрашивает, прежде всего, по вопросам, касающимся его служебных обязанностей (образование и уровень технической подготовки (например, для пилотов выясняется общий налет часов), должности,

⁵⁸⁴ Расследование происшествий на водном транспорте. Указ. соч. С. 51.

в которой он состоит, стажа работы, служебных обязанностей и др.). Кроме того, в обязательном порядке выясняется содержание конкретных действий лица, управляющего транспортным средством, в момент происшествия (с какой скоростью двигалось транспортное средство, отвлекался ли на посторонние вещи при его управлении, подавались ли световые и звуковые сигналы при появлении препятствия, предпринимались ли меры по торможению транспортного средства и др.).

В последующем это будет соотноситься с требованиями нормативных правовых актов и документов (приказы, инструкции и т. п.), которыми лицо, управляющее транспортным средством, должно руководствоваться в своей деятельности, показаниями свидетелей и потерпевших, заключениями судебных экспертиз и другими доказательствами. Так, следователем на основании результатов проведенной судебной железнодорожно-технической экспертизы было установлено, что работниками дирекции инфраструктуры были допущены нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в силу выполняемой работы по текущему содержанию железнодорожного пути. Причина нарушений заключалась в незнании работниками служебных инструкций и отсутствии со стороны руководства контроля их знаний, а также непроведение инструктажей и учебы подчиненных⁵⁸⁵.

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что даже будущие подозреваемые и обвиняемые первоначально допрашиваются в качестве свидетелей. Например, при крушении водного судна, когда спасшийся экипаж вернулся в порт, первыми в качестве свидетелей допрашиваются капитан погибшего судна, вахтенные штурманы и механики⁵⁸⁶.

⁵⁸⁵ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Самарским следственным отделом Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году по факту смертельного наезда поезда на человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁸⁶ Расследование происшествий на водном транспорте. Указ. соч. С. 51.

Не менее важным, а порой и главным условием получения эффективных результатов допроса является то, что следователь приглашает для участия в данном следственном действии специалиста.

К числу преступлений, по которым может быть целесообразно участие специалиста в производстве допроса, А. М. Зинин наряду с прочими преступлениями как раз относит транспортные преступления (против безопасности движения и эксплуатации транспорта)⁵⁸⁷.

Основанием для участия специалиста в допросе по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта является то, что в ходе данного следственного действия затрагиваются многие обстоятельства, требующие специальных знаний в области различных направлений техники. Специалист при допросе, являющийся лицом, обладающим специальными знаниями в сфере транспорта (например, работники научно-исследовательских институтов, преподаватели технических ВУЗов), также может оказать содействие следователю в разъяснении специальных терминов, употребляемых допрашиваемым; разъяснении положений действующих специальных нормативных правовых актов и нормативных документов (приказов, правил, инструкций и др.) относительно должностных обязанностей допрашиваемых лиц; фиксации с помощью технических средств хода и результатов допроса. Особую значимость специалист представляет на стадии оценки следователем достоверности показаний, которая включает в себя установление их правдивости и объективности, поскольку допрашиваемые лица по рассматриваемым преступлениям также обладают специальными знаниями в области транспорта⁵⁸⁸.

Мы полагаем, что специалиста целесообразно привлекать для допроса до производства судебной транспортной экспертизы, причем из того учреждения, в которое следователь будет ее в последующем назначать.

⁵⁸⁷ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях. Указ. соч. С. 165.

⁵⁸⁸ Там же. С. 168.

Фактически такой специалист участвует в подготовке материалов для назначения судебной транспортной экспертизы. В данном случае он формулирует вопросы, которые будет задавать следователь допрашиваемым лицам и ставить их перед экспертом в постановлении о назначении экспертизы, что согласуется с ч. 1 ст. 58 УПК России, и, в конечном итоге, получает должный объем информации, необходимой для производства исследования и дачи заключения эксперта.

Кроме того, до проведения допроса возможно получить заключение специалиста, которое также будет являться доказательством по делу и своего рода исходными данными для судебной экспертизы. Так, на основании анализа материалов доследственной проверки было принято решение о возбуждении уголовного дела по ч. 2 ст. 263 УК России, т. к. имела место причинно-следственная связь между неправомерными действиями капитана Ш. по управлению судном и наступившими последствиями. На следующий день капитан был допрошен в качестве подозреваемого, который полностью отрицал свою вину. За это время было получено заключение специалиста, из которого следовало, что причиной соприкосновения (удара) состава теплохода со стоящей на якоре надувной рыбацкой лодкой послужило невыполнение капитаном должностных обязанностей. Капитан был допрошен по каждому пункту заключения специалиста, которое было предъявлено ему для ознакомления, в результате чего согласился с предъявленным ему впоследствии обвинением. Назначенная несколько позже судебная водно-техническая экспертиза подтвердила выводы специалиста⁵⁸⁹.

Использование специальных знаний при расследовании транспортных преступлений, по нашему мнению, не ограничивается только назначением и производством судебной транспортной экспертизы, а также участием

⁵⁸⁹ Вдовин Н. А. Расследование нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта// Следственная практика. Выпуск 170. М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 61–63.

специалиста. Некоторые ученые настаивают на необходимости возвращения в уголовное судопроизводство института сведущего свидетеля⁵⁹⁰.

В целях унификации терминологического аппарата, относящегося к применению специальных знаний в уголовном судопроизводстве, Л. Г. Шапиро наряду со специалистом и экспертом к числу сведущих лиц относила свидетеля, привлекаемого для дачи показаний в порядке ч. 4 ст. 80 УПК России; специалист же, по ее мнению, привлекается в порядке ст. 58 и ч. 3 ст. 80 УПК России⁵⁹¹.

По мнению Е. А. Зайцевой, «процессуальная фигура сведущего свидетеля позволяет «легализоваться» в рамках уголовного судопроизводства лицам, применявшим свои специальные познания в непроцессуальной форме»⁵⁹².

Ю. К. Орлов отмечал, что такой участник как «сведущий свидетель» неизвестен российскому уголовно-процессуальному законодательству, однако всегда существовал и признавался в теории. Ученым выделялось несколько групп сведущих свидетелей: в качестве первой – это «сведущие лица, случайно оказавшиеся очевидцами какого-то расследуемого события (например, водитель, наблюдавший дорожно-транспортные происшествия, врач, присутствовавший при смерти потерпевшего, и т. д.); ко второй относятся «лица, дающие показания только на основании своих специальных знаний и опыта (показания справочного характера)»⁵⁹³. Данную точку зрения

⁵⁹⁰ См., например, Махов В. Н. Теория и практика использования знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1993. С. 40; Тетюев С. В., Лесковец М. А. Сведущий свидетель и его допрос в уголовном судопроизводстве // Российская юстиция. 2009. № 5. С. 61–65.

⁵⁹¹ Шапиро Л. Г. Правовое регулирование института специальных знаний в уголовном судопроизводстве // Современное право. № 6. 2008. С. 87.

⁵⁹² Зайцева Е. А. Концепция развития института судебной экспертизы в условиях состязательного уголовного судопроизводства: монография. – М.: Юрлитинформ, 2010. С. 228 (см., Дьяконова О. Г. О возможности правовой регламентации альтернативной экспертизы // Судебная экспертиза. № 2 (50). 2017. С. 46).

⁵⁹³ Орлов Ю. К. Судебная экспертиза как средство доказывания в уголовном судопроизводстве. – М.: ИПК РФЦСЭ, 2005. С. 52 (см. Дьяконова О. Г. О регламентации сведущих лиц в процессуальном законодательстве // Актуальные проблемы процессуального и правового положения субъектов гражданского, арбитражного и административного судопроизводства. Сборник статей по материалам Международной

разделяет Е. П. Гришина, которая предлагает дополнить УПК России ст. 56.1 «Сведущий свидетель»⁵⁹⁴.

Некоторые ученые выступают против термина «сведущий свидетель», поскольку он не отражает сущности правильного понимания отдельных норм УПК России, в результате чего может произойти смешение данной формы специальных знаний с судебной экспертизой⁵⁹⁵.

В этой связи стоит не согласиться с приведенным выше мнением по следующим причинам. Во-первых, очевидно, что «простой» свидетель (ст. 56 УПК России), осведомленный о каких-либо фактах наблюдаемого им события, может не обладать специальными знаниями, что необходимо при допросе по делам о транспортных преступлениях, а потому институт сведущего свидетеля вполне может претендовать на свое существование, пусть и непроцессуальное. Во-вторых, мысль Ю. К. Орлова о том, что «лица, дающие показания только на основании своих специальных знаний и опыта (показания справочного характера)» никак не согласуется с ч. 1 ст. 56 УПК России, поскольку, согласно данной норме, свидетелем является лицо, которому могут быть известны какие-либо обстоятельства, имеющие значение для расследования преступления и разрешения уголовного дела. Для разьяснения вопросов, требующих специальных знаний, все же необходимо участие специалиста, что закреплено в ч. 1 ст. 58 УПК России. Именно при таком понимании происходит смешение терминов «свидетель» и «специалист», на что справедливо обращает внимание Н. Е. Муженская. По нашему мнению, верным будет говорить о сведущем свидетеле в том случае, когда он не только обладает специальными знаниями

научно-практической конференции / под общей ред. Л. В. Войтович, В. И. Кайнова. 2018. С. 145).

⁵⁹⁴ Гришина Е. П. Сведущие лица в российском уголовном судопроизводстве: теоретические проблемы доказывания и правоприменительная практика: монография / под ред. Н. А. Духно. – М.: Изд-во Юридического института МИИТа, 2012. С. 247.

⁵⁹⁵ Муженская Н. Е. К вопросу о точности уголовно-процессуальной терминологии // Российский следователь. 2012. № 3. С. 13–18.

в конкретной области, но и неким образом связан с расследуемым событием транспортного происшествия.

Так, из показаний свидетеля С. следовало, что он состоит в должности начальника дистанции пути дирекции инфраструктуры и входил в комиссию по проведению служебного расследования транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни и здоровью граждан. На основании материалов, предоставленных моторвагонным депо, комиссией был сделан вывод о том, что причиной транспортного происшествия явилось грубое нарушение пострадавшей личной безопасности на железнодорожных путях. Информация, сообщенная свидетелем на допросе, в последующем использовалась экспертами при производстве железнодорожно-технической судебной экспертизы⁵⁹⁶.

В данном случае, как представляется, одно из наиболее точных является определение, предложенное О. Г. Дьяконовой, по мнению которой, «сведущий свидетель – не заинтересованный в исходе дела участник судопроизводства, обладающий специальными знаниями и владеющий сведениями, необходимыми для установления обстоятельств, имеющих значение для дела, вызванный на допрос лицами (органом), ведущими процесс, для дачи показаний, несущий ответственность за дачу заведомо ложных показаний»⁵⁹⁷. Кроме того, мы солидарны с мнением Р. С. Якубова, поддержанным С. В. Тетюевым и М. А. Лесковец⁵⁹⁸, в том, что сведущий свидетель, в отличие от специалиста, знаком с исследуемыми

⁵⁹⁶ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного наезда поезда на человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁵⁹⁷ Дьяконова О. Г. О регламентации сведущих лиц в процессуальном законодательстве. Указ. соч. С. 145.

⁵⁹⁸ Тетюев С. В., Лесковец М. А. Сведущий свидетель и его допрос в уголовном судопроизводстве. Указ. соч. С. 64–65.

обстоятельствами и может сориентировать следователя в поиске значимой для расследования преступления информации⁵⁹⁹.

В целях совершенствования тактики допроса всех свидетелей, которые подлежат допросу при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предлагаем разделить на следующие категории⁶⁰⁰:

- 1) свидетели-очевидцы, не находящиеся в салоне транспортного средства;
- 2) свидетели из числа пассажиров, оставшихся в живых;
- 3) свидетели, обладающие специальными знаниями и владеющие сведениями, необходимыми для установления обстоятельств, имеющих значение для конкретного уголовного дела, и которые некоторым образом связаны с расследуемым событием: а) могли случайно оказаться на месте транспортного происшествия или его прилегающей территории, б) имеют отношение к организации, в которой работают подозреваемые (обвиняемые) и к которой принадлежит транспортное средство, участвующее в происшествии.

Допрос свидетелей первой и второй категорий представляет сложность в связи с их неосведомленностью в специальной терминологии в области транспорта, из-за чего не совсем бывает понятным процесс протекания транспортного происшествия. Так, при расследовании крушения электропоезда между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар», произошедшего 15 июля 2014 года, назначалась судебная железнодорожно-техническая экспертиза. При проведении исследования эксперты для ответа на вопрос об исправности тормозной системы подвижного состава наряду с изученной технической документацией, экспертным осмотром

⁵⁹⁹ Якубов Р. С. «Сведущий свидетель» при расследовании налоговых преступлений // Актуальные проблемы права России и стран СНГ – 2005: Материалы VII Международной научно-практической конференции. Челябинск, 2005. Ч. II. С. 381.

⁶⁰⁰ Ильин Н. Н. Особенности допроса в целях получения исходных данных при назначении транспортно-технических судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2021. № 2. С. 11.

транспортного средства, использовали показания ряда пассажиров, в которых содержались воспринимаемые ими ощущения в процессе возникновения и течения транспортного происшествия: «Н. отметила, что имело место повторное торможение, М. и Л. ощутили качку и тряску, Г. услышала скрежет, Ю. – грохот, Р. отметил, что вагон накренился, К. – что вагон пошатнуло в сторону, П. ощутила, что поезд начал заваливаться на бок, С. сообщила, что торможение происходило рывками, Ф. – что моменты торможения сопровождалось «подпрыгиванием» вагона поезда. Согласно показаниям Т., поезд начал очень резко тормозить, после чего произошел удар колесной пары о дно вагона, далее вагон ехал, сошел с рельс и поехал по шпалам»⁶⁰¹.

В. И. Елинский и П. Н. Коткин отмечают, что если свидетель затрудняется объяснить тип транспортного средства, какой-либо совершенный им маневр, в целях устранения расплывчатых формулировок следователю целесообразно использовать в допросе фотоизображения или модели транспортного средства⁶⁰².

По делам о происшествиях на водном транспорте при допросах следователю дополнительно приходится использовать путевые карты, схематические планы, чертежи, судовые и машинные вахтенные журналы. В том случае, когда свидетель испытывает определенные затруднения при описании расположения судов относительно береговой полосы или каких-либо других объектов, следователь должен предоставить ему возможность изобразить увиденное схематически на листе чистой или миллиметровой

⁶⁰¹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Главным следственным управлением Следственного комитета Российской Федерации в 2014-2015 гг. по факту крушения электропоезда в Московском метрополитене // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁰² Елинский В. И., Коткин П. Н. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях // Российский следователь. 2009. № 19. С. 3.

бумаги⁶⁰³. Данные положения необходимо соблюдать и по делам о происшествиях на железнодорожном транспорте.

Информация, сообщенная свидетелями-очевидцами и оставшимися в живых пассажирами, должна содержать сведения о месте (например, километр, пикет, звено железной дороги), времени возникновения и окончания транспортного происшествия (когда возникло (наличие явных признаков) и как протекало (например, возгорание на борту воздушного судна и его падение), обстановке на месте происшествия, а также об их действиях (например, происходящее снимал на камеру мобильного телефона)⁶⁰⁴. У свидетелей второй категории следует также выяснить о действиях членов экипажа в момент транспортного происшествия⁶⁰⁵.

В зависимости от характера отношения к транспортному происшествию допрашиваемых сведущих свидетелей условно можно разделить на следующие группы (с учетом изученной литературы, на которую ссылались в настоящем параграфе, а также проанализированной следственной практики):

а) другие члены экипажа (локомотивной бригады), не являющиеся подозреваемыми (обвиняемыми), которые допрашиваются о процессе движения транспортного средства по пути сообщения, работе его отдельных агрегатов, узлов и приборов; возникших причинах транспортного происшествия (например, технической неисправности транспортного средства), а также действиях по их устранению;

б) работники, готовившие транспортное средство к эксплуатации и обеспечивающие безопасность его движения, которые допрашиваются для установления признаков недоброкачественного ремонта и осмотра транспортного средства перед его отправлением, а также недостатков в конструкции (для воздушных судов – это, например, наземные

⁶⁰³ Расследование происшествий на водном транспорте. Указ. соч. С. 54.

⁶⁰⁴ Елинский В. И., Коткин П. Н. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях. Указ. соч. С. 3.

⁶⁰⁵ Там же.

авиационные службы⁶⁰⁶; для судов внутреннего водного и морского транспорта – это, например, работники порта⁶⁰⁷, судоремонтники⁶⁰⁸; для железнодорожного подвижного состава – это, например, работники по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути⁶⁰⁹). В этом случае выясняются вопросы технического состояния транспортного средства перед его движением по пути сообщения (наличие неисправности);

в) работники, ответственные за техническое состояние пути сообщения, у которых необходимо получить сведения относительно неисправностей, повреждений, отступлений от норм содержания путей сообщения до транспортного происшествия (например, работники по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути⁶¹⁰);

г) работники, ответственные за координацию движения транспортного средства, у которых выясняется информация, по поводу процесса движения транспортного средства (например, какие сигналы поступали от лиц, управляющих транспортным средством, а также какие команды давались лицом, координирующим его движение);

д) лица, управляющие другими транспортными средствами, находившимися в районе транспортного происшествия;

⁶⁰⁶ Приказ Минтруда России от 06 октября 2021 года № 684н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь-сборщик авиационных двигателей и агрегатов».

⁶⁰⁷ Приказ Минтруда России от 29 мая 2019 года № 367н «Об утверждении профессионального стандарта «Механизатор (докер-механизатор) комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах в морских и речных портах».

⁶⁰⁸ Приказ Минтруда России от 25 мая 2021 года № 336н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь-судоремонтник».

⁶⁰⁹ Приказ Минтруда России от 13 апреля 2021 года № 233н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь по ремонту специального железнодорожного подвижного состава и механизмов».

⁶¹⁰ Приказ Минтруда России от 09 октября 2018 года № 623н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути» (до 01 сентября 2023 года); приказ Минтруда России от 20 декабря 2022 года № 797н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути» (с 01 сентября 2023 года)

- е) работники медицинской службы, которые допрашиваются по вопросам состояния здоровья членов экипажа (локомотивной бригады)⁶¹¹;
- ж) руководители организации (в т. ч. иные представители), в которой работает лицо, управляющее транспортным средством, а также лица, ответственные за их подготовку.

Роль специалиста в данном случае особенно важна, поскольку с его помощью возможно установить правдивость показаний свидетеля, а также определить их объективность, поскольку руководители организации (в т. ч. иные представители), в которой работает лицо, управляющее транспортным средством, а также лица, ответственные за их подготовку, склонны к сокрытию допущенных нарушений.

Существенное значение для производства судебной транспортной экспертизы (преимущественно автотранспортной и железнодорожно-транспортной) также имеет информация, полученная при допросе потерпевшего, пострадавшего в результате воздействия на него транспортного средства. Например, в методике производства судебной автотехнической экспертизы в системе МВД России указывается, что при ее назначении в качестве исходных данных выступает информация о пешеходе: расстояние, которое преодолел пешеход в поле зрения водителя транспортного средства, а также скорость, с которой двигался пешеход в процессе перемещения⁶¹². Эти сведения позволят оценить момент возникновения опасности для движения транспортного средства с технической точки зрения.

Задаваемые вопросы потерпевшему в результате его травмирования (например, зажатие дверями подвижного состава) должны быть также направлены на получение значимой информации. В данном случае следует

⁶¹¹ См., например, приказ Минтранса России от 10 декабря 2021 года № 438 «Об утверждении Порядка проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением».

⁶¹² Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Указ. соч. С. 6.

выяснить, какие конкретные действия выполнял сам потерпевший, слышал ли он предупредительные сигналы транспортного средства и т. п. Ответы на такие вопросы, например, могут помочь отграничить правомерные действия лица, управляющего транспортным средством, от признаков состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК России.

Вместе с тем стоит отметить, что инициатором участия в допросах лиц по рассматриваемым преступлениям может выступать не только следователь, но и сам эксперт, поскольку в соответствии с пп. 2-3 ч. 3 ст. 57 УПК России он вправе «ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения», а также «участвовать с разрешения ... следователя ... в процессуальных действиях и задавать вопросы, относящиеся к предмету судебной экспертизы».

Кроме того, допрос подозреваемого (обвиняемого) может быть проведен после получения результатов судебной транспортной экспертизы. В данном случае это имеет место тогда, когда лицо, управляющее транспортным средством, изначально признается в качестве свидетеля, ему демонстрируется заключение эксперта и другие доказательства, с которыми, как показывает изученная нами практика, он не согласен, затем ему предъявляется обвинение, и оно допрашивается в качестве обвиняемого. В некоторых случаях с обоснованными доводами следователь соглашается и назначает повторную или дополнительную судебную экспертизу. Так, в ходе допроса свидетеля И. по факту схода двадцати трех вагонов ему было предъявлено заключение эксперта, согласно которому непосредственной технической причиной схода железнодорожного состава явился провал во внутрь рельсовой колеи ввиду раскантовки упорной нити. Провал и последующее перекатывание колеса через рельс с заклиниванием тележки произошли из-за провисов рельсов, отбоя рельсовых нитей и отсутствия прямой вставки между переходными кривыми разностороннего направления малых радиусов на месте схода по причине неудовлетворительного текущего содержания пути. Свидетель не согласился с заключением эксперта, ответив,

что экспертом неверно дана оценка произошедшему сходу. Он пояснил, что в ходе исследования происшествия на месте было установлено, что изначально произошел пережат колесной пары через упорную рельсовую нитку в кривом участке пути с последующим провалом колеса по нижней нитке. Экспертом же неверно дана оценка, поскольку он лично не исследовал место схода, дополнительно не запрашивал какие-либо документы, в частности фотографии места пережата и провала колесной пары, которые могли бы более детально проинформировать эксперта о причине схода⁶¹³.

Таким образом, представляется необходимым выделить следующие особенности допроса с целью получения исходных данных:

1) в целях нейтрализации противодействия при производстве допроса (в особенности подозреваемых или обвиняемых) целесообразно привлекать эксперта, проводившего судебную транспортную экспертизу, либо специалиста, участвовавшего в осмотре места происшествия или следственном эксперименте, либо представителя территориального органа Ространснадзора Минтранса России, участвовавшего в ведомственном расследовании. Представляется более целесообразным, чтобы вопросы формулировал специалист или эксперт до начала допроса, а ставил их перед допрашиваемым следователь;

2) допрашивая подозреваемого (обвиняемого), следователю необходимо предъявлять заключение эксперта либо заключение (акт), составленное по результатам ведомственного расследования. При невозможности участия эксперта, проводившего судебную транспортную экспертизу, следует обеспечить участие специалиста. Деятельность специалиста в данном случае будет направлена на обеспечение производства допроса на равных условиях с обвиняемым, поскольку следователь не в

⁶¹³ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2018 году по факту схода двадцати трех вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

полной мере владеет специальной терминологией в области транспорта. Специалиста рекомендуется привлекать при проведении допроса до производства судебной транспортной экспертизы из того учреждения, в которое следователь будет ее в последующем назначать. Фактически такой специалист участвует в подготовке материалов для назначения судебной транспортной экспертизы;

3) в рамках допроса реализуется одна из главных задач, связанная с решением и получением ответов на юридические вопросы, на которые эксперт не вправе отвечать в рамках производства судебной экспертизы. Их можно разделить на следующие группы:

- вопросы о том, какими нормативными актами должны руководствоваться допрашиваемые лица при осуществлении своих действий;
- вопросы о том, в чьи обязанности входило совершение того или иного действия;
- вопросы о соответствии и последовательности действий лица, управляющего транспортным средством (пилота, водителя, судоводителя, машиниста) или иных лиц, требованиям конкретных нормативных правовых актов;
- вопросы о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (кто нарушил и какие именно требования нормативных правовых актов и документов были нарушены).

Кроме того, только следователь решает вопрос об установлении причинно-следственной связи (как юридической категории) между нарушениями в действиях конкретных лиц и наступившими последствиями транспортного происшествия. Например, в ходе допроса следователем было предъявлено техническое заключение по факту крушения товарного поезда, согласно которому установлены системные недостатки в организации проведения профилактической работы и состояния безопасности движения поездов. Представитель руководства железной дороги пояснил, что недостатки в организации проведения профилактической работы и состояния

безопасности движения поездов имелись, однако они никак не могли стать причиной схода. Кроме того, он пояснил, что возможной причиной крушения товарного поезда могла послужить ненадлежащая погрузка груза в вагоны, которые при следовании по кривой свободно перемещались по вагону⁶¹⁴.

При необходимости он может воспользоваться помощью специалиста. К тому же, существуют некоторые нормативные правовые акты, в которых содержатся рекомендации по установлению причинно-следственной связи. Так, в соответствии Распоряжением ОАО «РЖД» от 2 сентября 2013 года 1887р «Об утверждении Методики определения причинно-следственных связей нарушений безопасности движения» вице-президентам, начальникам причастных департаментов, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» следует руководствоваться данной методикой;

4) при несогласии подозреваемого (обвиняемого) давать показания следователю целесообразно допросить лиц из числа руководителей организации, в которой работает подозреваемый (обвиняемый), для решения вопросов о нормативных правовых актах и документов, которыми должны руководствоваться допрашиваемые лица при осуществлении своих действий, а также соответствии действий лица, управляющего транспортным средством, или иных лиц, требованиям конкретных нормативных правовых актов и документов. Так, из показаний начальника Зиловской дистанции пути (линейное подразделение) Забайкальской дирекции инфраструктуры Ч. по факту схода тридцати двух вагонов следовало, что в его должностные обязанности входило обеспечение безопасного, бесперебойного пропуска поездов с установленными скоростями, организация и руководство работы дистанции пути на его границах. Установленная периодичность проверки

⁶¹⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году заключение по факту крушения товарного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

рельс средствами дефектоскопии, а также проводимые сезонные осмотры, ежемесячные промеры пути дорожными мастерами, контроллерами состояния ж/д пути, и монтерами пути, назначенными в обход, не выявили каких-либо нарушений⁶¹⁵;

5) ввиду того, что многие инструкции, которыми руководствуются допрашиваемые лица при осуществлении своих обязанностей, следователю не знакомы, ему необходимо самостоятельно их изучить или воспользоваться помощью специалиста, а затем сопоставлять полученную информацию с показаниями допрашиваемых;

6) при допросе тактически верным будет решение о фиксации данного следственного действия с помощью видеозаписи.

На наш взгляд, несмотря на все преимущества такой фиксации, имеет смысл обозначить типичные ситуации, при возникновении которых видеозапись допроса наиболее оправдана и обоснована.

Так, А. В. Холопов к числу таких ситуаций относит следующее:

1) следственное действие ведется с участием переводчика, т. к. полученная видеофонограмма может послужить средством проверки правильности перевода в ходе судебного заседания;

2) допрос лица осуществляется при признании им своей вины в случае явки с повинной, для фиксации добровольности дачи показаний, отсутствия принуждения и наводящих вопросов;

3) в показаниях лица приводятся сведения из той или иной области знаний, специальные термины;

4) в следственном действии участвует лицо с аномалиями в психическом развитии или с физическими недостатками (например, дефектами речи или слуха);

⁶¹⁵ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода тридцати двух вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

5) участвующее в следственном действии лицо демонстрирует на карте пути следования либо отображает на рисунке расположение объектов на местности⁶¹⁶.

Н. А. Хакимов, акцентируя внимание на видеозвукозаписи следственных действий с участием подозреваемого или обвиняемого, отмечал, что обстоятельствами, являющимися основанием для формирования решения следователя о применении в ходе допроса видеотехнических средств, являются тяжесть совершенного деяния, склонность допрашиваемого лица к ложным показаниям, возможность обвинения в адрес следователя о применении физического принуждения, а также методов и средств, унижающих честь и достоинство. Помимо этого, выделяется также возможность использования полученных результатов в процессе допроса иных участников, а также дальнейшего анализа показаний при участии специалиста⁶¹⁷.

Анализируя вышеуказанные позиции, можно заметить, что в разной интерпретации и степени детализации в них отражаются некоторые общие предпосылки видеозвукозаписи допроса.

Во-первых, наличие оснований опасаться противодействия со стороны допрашиваемого лица. Такое противодействие может иметь место как при производстве самого следственного действия, так и при дальнейшем расследовании преступления или судебном разбирательстве.

Во-вторых, обоснованное предположение о возможности возникновения сомнений у суда в объективности полученных доказательств. Такие сомнения могут возникнуть при ознакомлении с протоколами следственных действий с участием лиц, имеющих отклонения в психическом развитии, существенные дефекты речи или слуха и т. п.

⁶¹⁶ Холопов А. В. Использование видеозаписи при производстве допросов на предварительном следствии // Криминалистика, 2011. С. 73–77. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.procuror.spb.ru/k819.html> (дата обращения 20.05.2019).

⁶¹⁷ Хакимов Н. А. Обстоятельства, влияющие на принятие решения о применении видеозаписи в процессе допроса подозреваемого и обвиняемого // Сборник материалов криминалистических чтений. Вып. № 9. 2013. С. 105–106.

Далее отметим, что при видеозвукозаписи исследуемого в данном параграфе следственного действия необходимо придерживаться определенных правил⁶¹⁸. Прежде всего, необходимо рассадить участвующих лиц и установить видеозвукозаписывающую аппаратуру таким образом, чтобы запечатлеть всю необходимую аудиовизуальную информацию. Для этого в объектив камеры должны попадать все участники следственного действия, в том числе и следователь. Это необходимо для того, чтобы исключить возможное дальнейшее противодействие со стороны допрашиваемого в части указания на то, что следователь беззвучно, например, жестами, мимикой или иным образом оказывал на него психологическое давление и склонял его к даче недостоверных показаний. Допрашиваемое лицо должно располагаться ближе к камере, чтобы его показания были лучше слышны при воспроизведении видеофонограммы. Принимая во внимание то, что материалы видеозвукозаписи допроса могут быть использованы при производстве судебной психологической или комплексной психолого-лингвистической экспертизы, фиксации подлежит положение рук и ног допрашиваемого⁶¹⁹. Вопросы о законности и обоснованности выводов подобных экспертиз рассмотрены в судебных решениях⁶²⁰.

В заключении эксперта следует делать ссылку на показания допрашиваемых лиц с подробным отражением описания производимых ими

⁶¹⁸ Видеозапись следственных действий: учеб. пособие / под общ. ред. канд. юрид. наук, доц. А. М. Багмета. – М.: Юрлитинформ, 2017. С. 104–111.

⁶¹⁹ Видеозапись следственных действий. Указ. соч. С. 104–111.

⁶²⁰ См., например, Приговор Хамовнического районного суда г. Москвы по делу № 1-170/2012 от 17 августа 2012 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/XhWjrcB5zAN4/> (дата обращения: 03.03.2023).

Приговор Ворошиловского районного суда г. Волгограда по делу № 1-20/2020 от 6 июля 2020 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/EWlHySIDcOIO/?regular-txt> (дата обращения: 03.03.2023).

Приговор Торбеевского районного суда (Республика Мордовия) по делу № 1-42/2019 от 13 сентября 2019 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/XsNePDEJpVxH/?regular-txt> (дата обращения: 03.03.2023).

Приговор Володарского районного суда (Астраханская область) по делу № 1-140/2017 от 26 декабря 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/N4v9dEEGMAdT/?regular-txt> (дата обращения: 03.03.2023).

действий. Это необходимо для ответа на вопрос об установлении нарушений (с технической точки зрения) в действиях лиц, осуществляющих управление транспортным средством или ответственных за его ремонт и обслуживание. Так, при производстве судебной железнодорожно-технической экспертизы требовалось установить, имелись ли в действиях локомотивной бригады хозяйственного поезда, вагоны которого сошли с пути, отклонения с технической точки зрения, которые могли привести к сходу подвижного состава. Экспертом был дан ответ, согласно которому следовало, что в действиях локомотивной бригады нарушений с технической точки зрения, которые привели к сходу подвижного состава, не имелись. Это послужило основанием для дополнительной судебной экспертизы, поскольку в исследовательской части отсутствовало описание необходимых действий локомотивной бригады, а также ссылка на их показания, полученные в ходе допроса⁶²¹.

Информация, содержащаяся в показаниях подозреваемого (обвиняемого), потерпевшего или свидетеля, с экспертной точки зрения не является «исходными данными», поскольку носит субъективный характер. В данном случае она должна быть оценена следователем или судом до вынесения постановления (определения) о назначении судебной транспортной экспертизы в соответствии со ст. 88 УПК России. Только после такой оценки указанная информация может задаваться в качестве исходных данных.

⁶²¹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода трех вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

ГЛАВА 5. НАЗНАЧЕНИЕ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ

§ 1. Особенности назначения судебных транспортных экспертиз по уголовным делам

Говоря о судебных транспортных экспертизах, следует отметить, что они в основном назначаются при расследовании так называемых транспортных преступлений, а также оказания услуг в сфере транспорта, не отвечающих требованиям безопасности. В соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации судебная экспертиза может быть назначена дознавателем, следователем или судом.

Анализ практики позволил нам прийти к выводу о том, что при расследовании транспортных преступлений в форме дознания⁶²² (ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 268 УК России) судебные транспортные экспертизы, как правило, не назначаются. Что же касается назначения судебных транспортных экспертиз судом, то можно сделать вывод о том, что зачастую они назначаются по гражданским делам и экономическим спорам; по уголовным делам такие экспертизы в основном не назначаются. Вместе с тем стоит предположить, что транспортная экспертиза может быть назначена судом в том случае, если она не проводилась в ходе предварительного расследования или когда имеются сомнения в обоснованности имеющегося заключения эксперта, противоречия в выводах эксперта или экспертов, т. е. появляются основания для назначения повторной экспертизы (ст. 207, ст. 283 УПК России).

В настоящем параграфе будут рассмотрены особенности назначения судебных транспортных экспертиз по уголовным делам следователем,

⁶²² В соответствии с ч. 3 ст. 150 УПК России.

которые и назначают их в большинстве случаев (см. приложение № 1 к диссертации).

При осуществлении анкетирования следователей следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации нами был выявлен комплекс проблем, связанных с назначением судебных транспортных экспертиз (см. приложение № 2 к диссертации):

- судебные воднотранспортная и железнодорожно-транспортная экспертизы проводятся соответственно действующими или бывшими сотрудниками ОАО «РЖД» или преподавателями ВУЗов, имеющими квалификацию по иным образовательным программам, отличным от экспертной задачи;

- присутствует некоторая служебная зависимость экспертов;

- устаревшая нормативная правовая база, которая далеко не всегда четко регламентирует действия членов экипажа на водном транспорте и членов локомотивной бригады, что позволяет допускать различные толкования норм;

- высокая стоимость;

- отсутствие методики производства судебной экспертизы;

- большие сроки производства (до 6 месяцев);

- отдаленность экспертных учреждений от следственных отделов, что делает долговременным предоставление необходимой документации и иных материалов для производства судебной экспертизы;

- необходимость выезда на место происшествия экспертов (в качестве специалистов), которые в дальнейшем будут проводить судебную экспертизу (чтобы «вживую» смотрели на последствия транспортного происшествия, а не проводили экспертизы по фотографиям и видеофайлам).

Анализ изученных материалов уголовных дел, в которых имелись постановления о назначении судебных транспортных экспертиз, свидетельствует не только о разных подходах следователей к оформлению данного процессуального документа, но и в отдельных случаях показывает

отсутствие важных реквизитов, ошибки, наличие излишней информации и т. д.⁶²³ Все имеющиеся замечания по оформлению постановления о назначении судебной транспортной экспертизы можно разделить на две группы: 1) касающиеся в целом содержания постановления (замечания общего характера), 2) касающиеся названия типа и рода (вида) назначаемой экспертизы, а также вопросов, выносимых на разрешение эксперта.

К недостаткам при оформлении описательной части постановления о назначении судебной транспортной экспертизы относятся:

1) приведение отдельных сведений в сокращенной форме, а некоторые необходимые сведения вообще не указываются (например, о проведенном служебном расследовании происшествия);

2) отсутствие указания на информацию, имеющую значение для экспертного исследования;

3) отсутствие фактических оснований назначения судебной транспортной экспертизы или их неправильная аргументация, т. е. какие обстоятельства необходимо разрешить с помощью специальных знаний в области транспорта.

В данном параграфе рассмотрены особенности назначения судебных транспортных экспертиз по уголовным делам в целях повышения качества составления процессуальных документов, а также во избежание случаев, когда указанные недостатки могут поставить под сомнение допустимость полученного заключения эксперта как доказательства по уголовному делу. Кроме того, приводимые рекомендации ориентированы также на частных экспертов-транспортников, которые в меньшей степени, чем сотрудники государственных судебно-экспертных учреждений, осведомлены об особенностях процессуальных отношений, возникающих в связи

⁶²³ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Подготовка и назначение судебных транспортно-технических экспертиз по уголовным делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте: методические рекомендации / под ред. А. А. Бессонова. – М.: Следственный комитет Российской Федерации, 2020. С. 41–42.

с назначением судебной экспертизы, требованиях, предъявляемых к ним, и даваемом им заключении эксперта.⁶²⁴

Как и всякое следственное действие, назначение судебной транспортной экспертизы осуществляется в несколько этапов. На каждом из них перед следователем возникают определенные задачи, от успешного решения которых зависит эффективность проводимой судебной экспертизы. В криминалистике, как известно, выделяют следующие этапы назначения судебных экспертиз⁶²⁵:

- 1) принятие решения о проведении судебной экспертизы;
- 2) определение исследуемых объектов, а также материалов уголовного дела, содержащих исходные данные для судебной экспертизы;
- 3) получение образцов для сравнительного исследования;
- 4) формулирование экспертных задач;
- 5) выбор экспертного учреждения;
- 6) составление постановления о назначении судебной экспертизы.

На этапе решения о проведении судебной транспортной экспертизы следователь правильно определяет соответствующий ее род (например, постановление о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы). Анализ изученных материалов уголовных дел, в которых имелись постановления о назначении судебных транспортных экспертиз, позволил нам выделить следующие ошибочные названия, которые используют следователи применительно к судебным:

- 1) воднотранспортным экспертизам: «водно-техническая судебная экспертиза», «судоводительская судебная экспертиза», «техническая судебная экспертиза», «комиссионная судоводительская судебная экспертиза», «комплексная техническая и судоводительская судебная

⁶²⁴ Бессонов А. А. Вопросы участия частных экспертов в досудебной стадии уголовного судопроизводства // Современное состояние, проблемы и перспективы развития судебно-экспертной деятельности частных экспертов. Материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 2022. С. 38–42.

⁶²⁵ Криминалистика. Учебник в 3 частях. Часть II. Криминалистическая тактика; под общ. ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова, О. Ю. Антонова. – М.: Проспект, 2020. С. 203.

экспертиза»; «повторная комиссионная судоводительская судебная экспертиза» и др.;

2) воздушно-транспортным экспертизам: «авиационная летно-техническая судебная экспертиза», «авиационно-техническая судебная экспертиза», «летно-техническая судебная экспертиза», «комиссионная авиационно-техническая судебная экспертиза», «комиссионная комплексная авиационно-техническая судебная экспертиза», «комиссионная техническая судебная экспертиза», «комплексная авиационная летная, инженерно-техническая судебная экспертиза», «комплексная техническая судебная экспертиза» и др.;

3) железнодорожно-транспортным экспертизам: «железнодорожная техническая судебная экспертиза», «техническая судебная экспертиза», «технологическая судебная экспертиза», «эксплуатационно-техническая судебная экспертиза», «железнодорожная комиссионная судебно-техническая экспертиза», «комиссионная техническая судебная экспертиза», «комплексная железнодорожная судебная экспертиза», «комплексная ситуационная железнодорожная строительно-техническая судебная экспертиза» и др.

Как видно из приведенных названий отмечается ничем не оправданное многообразие, которое нельзя признать допустимым. Таким образом, название судебной транспортной экспертизы следует употреблять, исходя из наименования ее рода.

Изучение в рамках диссертационного исследования постановлений о назначении судебных транспортных экспертиз позволило систематизировать основания, по которым следователи назначают судебные транспортные экспертизы:

1) формулировки обобщающего характера, не отражающие конкретных обстоятельств уголовного дела, для разрешения которых необходимы специальные знания (например, «для проведения полного и всестороннего расследования», «для установления истины по уголовному делу» и т. д.).

2) формулировки, в которых непосредственно или в скрытой форме отмечаются обстоятельства, разрешение которых не требует специальных технических знаний в области транспорта и не входит в компетенцию судебного эксперта, в частности, вопросы правового характера (например, «для установления виновных лиц, допустивших нарушения, и последующего привлечения виновных к уголовной ответственности»);

3) формулировки, явно превышающие возможности предстоящего экспертного исследования (например, «для установления всех причин происшествия»).

Думается, что приведенные формулировки не рекомендуется использовать при составлении постановления о назначении судебной транспортной экспертизы ввиду их некорректности, поскольку:

– во-первых, с помощью специальных знаний могут быть установлены не все обстоятельства совершенного преступления, а только некоторые из них (см. § 3 главы 5 диссертации);

– во-вторых, с помощью специальных знаний в области транспорта не должен решаться вопрос о виновности того или иного лица. В заключении эксперта может быть дана оценка действиям лиц только с технической точки зрения соответствия этих действий требованиям нормативных правовых актов и документов;

– в-третьих, установить все возможные причины транспортного происшествия невозможно, поскольку могут существовать обстоятельства, которые не удалось установить следствию. Кроме того, если эксперту не будет представлен объект в натуре (а именно так и бывает по подавляющему числу назначенных экспертиз), то он не проведет в буквальном смысле его исследование⁶²⁶.

Таким образом, представляется, что фактическим основанием для назначения судебной транспортной экспертизы является необходимость в оказании содействия следователю в установлении обстоятельств,

⁶²⁶ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Указ. соч. С. 43.

подлежащих доказыванию по уголовному делу при расследовании преступлений посредством разрешения вопросов, требующих специальных знаний в области науки и техники из сферы транспорта. Например, для установления технического состояния воздушного судна, а также наличия возможных внесенных изменений в конструкцию летательного аппарата, в частности, наличие «незаводских» сварных швов на корпусе, возникла необходимость в специальных знаниях в области воздушного транспорта для решения указанных вопросов.

Кроме того, следователь должен указать исследуемый объект и полученные сопутствующие материалы для проведения исследования. Более того, в постановлении о назначении судебной экспертизы должна найти отражение информация об обстоятельствах расследуемого транспортного происшествия с указанием изъятых объектов (представляемых в последующем в распоряжение эксперта) и использованием единой терминологии.

Следующий этап назначения судебной транспортной экспертизы заключается в определении объектов, направляемых в распоряжение эксперта для исследования (подробное их описание приведено в § 2 главы 2 настоящей диссертации). На судебную транспортную экспертизу предоставляются протоколы следственных действий, фототаблицы, видеogramмы и видеофонограммы следственных действий, планы-схемы, а также различные документы (по технической эксплуатации транспортного средства; содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства; материалы служебного расследования транспортного происшествия; содержащие сведения о лице, управляющем транспортным средством; содержащие дополнительные сведения об обстоятельствах транспортного происшествия); транспортные средства и их фрагменты зачастую не предоставляются в силу невозможности транспортировки. По нашему мнению, для более объективного проведения экспертного

исследования следователю, по возможности, необходимо организовать проведение части исследования вне экспертного учреждения.

Далее следователь определяет экспертные задачи, т. е. вопросы, которые следует поставить перед экспертом. При их формулировании следователю стоит обратиться за консультацией к эксперту или специалисту в данной области знаний⁶²⁷. Изучение постановлений о назначении судебной транспортной экспертизы показало, что вопросы, выносимые на разрешение эксперта, выбираются безотносительно к обстоятельствам предмета доказывания, они дублируются в разных формулировках. Встречались случаи, когда в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы содержалось свыше тридцати вопросов, причем многие формулировки были взаимозаменяемыми и дублирующими.

Изложенные тезисы подтверждаются также и результатами анализа ответов ГУК (КЦ) СК России на поступающие из следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации обращения о согласовании возможности назначения судебных транспортных экспертиз на платной основе. Так, причинами, по которым такие согласования отклоняются или требуют доработки, являются следующие⁶²⁸:

- не выявлены противоречия материалов уголовного дела и результатов служебного расследования;
- формулировка вопросов носит юридический (правовой) характер, вопросы направлены на оценку экспертом соответствия действий работников своим обязанностям, соблюдению ими правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также поиск и определение нормативных правовых актов, регламентирующих действия работников;
- в представленных вопросах нет ни одного технического вопроса;
- вопросы носят справочный, оценочный и (или) теоретический характер.

⁶²⁷ Хмелева А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз // Эксперт-криминалист. 2014. № 4. С. 12–15.

⁶²⁸ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Указ. соч. С. 9.

Как уже говорилось нами, правовые вопросы должны решаться самими следователями в рамках проведения следственных действий (например, допрос свидетелей), путем направления запросов в соответствующие компетентные государственные органы (организации) и приобщения их результатов к материалам уголовного дела.

Относительно вопросов справочного характера следует отметить, что они относятся к специфической, узкоспециальной области знаний, не имеют общеизвестный характер и широкого использования в повседневной деятельности, хотя ответы на такие вопросы, безусловно, важны следователю для понимания механизма совершенного преступления и других его обстоятельств. Вместе с тем, как правило, справочные вопросы относятся к категории установленного факта, поскольку ответы на них содержатся в учебных и научных источниках, нормативных документах, ГОСТах (стандартах), нормативных правовых актах. Например, вопрос о том, какие технические средства (оборудование, инструмент) обязательны при проведении работы по техническому обслуживанию локомотивного скоростемера и определения правильности его работы, является справочным и не требует его включения в постановление о назначении судебной железнодорожно-транспортной экспертизы⁶²⁹.

Оценочные вопросы заключаются в анализе (оценке) экспертом других доказательств (например, правильны ли выводы о причинах несчастного случая, приведенные в акте служебного расследования транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни и здоровью граждан на железнодорожном транспорте?).

Таким образом, недопустимо на разрешение эксперта выносить вопросы, выходящие за пределы специальных технических знаний эксперта-транспортника, ответы на которые относятся к категории установленного факта и содержатся в различных источниках, а также связанные с оценкой

⁶²⁹ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Указ. соч. С. 60–61.

других доказательств, т. е. правового, справочно-информационного и оценочного характера.

При выборе учреждения или частного эксперта для производства судебной транспортной экспертизы следует исходить из того, что судебная автотранспортная экспертиза проводится государственными судебными экспертами, а остальные роды судебных транспортных экспертиз – лицами, обладающими специальными знаниями в области технических наук сферы транспорта. Подробно данный вопрос рассмотрен в § 1 главы 3 данной диссертации.

Вместе с тем существуют недостатки по заполнению данного реквизита в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы, к числу которых относятся:

- 1) неправильное указание информации об учреждении или лице, которому назначается судебная транспортная экспертиза;
- 2) неполные сведения об эксперте;
- 3) отсутствие информации о причинах назначения судебной транспортной экспертизы конкретному эксперту.

В соответствии с п. 3 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» при назначении судебной экспертизы «лицу, не являющемуся государственным судебным экспертом, суду следует предварительно запросить ... сведения об эксперте, в том числе его фамилию, имя, отчество, образование, специальность, стаж работы в качестве судебного эксперта и иные данные, свидетельствующие о его компетентности и надлежащей квалификации, о чем указать в определении (постановлении) о назначении экспертизы, и при необходимости приобщить к материалам уголовного дела заверенные копии документов, подтверждающих указанные сведения».

Представляется, что формулировка сведений об эксперте, которому назначается судебная транспортная экспертиза, может выглядеть следующим

образом: «...производство которой поручить профессору кафедры судоходства на внутренних водных путях ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» (г. Санкт-Петербург) Ф.И.О. (полностью), компетентность и уровень квалификации которого подтверждаются наличием высшего образования (1989 г.), дополнительного профессионального образования по профилю специализации (2015, 2022 гг.), ученой степенью доктора технических наук (2012 г.), ученым званием доцента (2015 г.), а также опытом практической деятельности в области судоходства (35 лет), что свидетельствует о том, что он обладает достаточными специальными знаниями в области науки и техники в области внутреннего водного транспорта, необходимыми для производства судебной воднотранспортной экспертизы. Полные сведения об эксперте прилагаются к материалам уголовного дела».

Кроме того, при наличии возможности назначать судебную транспортную экспертизу рекомендуется тому эксперту, который уже имел опыт работы по производству таких судебных экспертиз или иным образом участвовал в расследовании транспортных происшествий, о чем писали еще В. И. Елинский и П. Н. Коткин применительно к судебным воздушно-транспортным экспертизам (авиационно-техническим)⁶³⁰.

Перед назначением судебной транспортной экспертизы следователю целесообразно проконсультироваться с экспертом того экспертного учреждения, в которое она будет назначена, чтобы правильно определить объекты, подлежащие исследованию, а также сформулировать вопросы. Так, в производстве Архангельского следственного отдела на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации находилось уголовное дело, возбужденное по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238 УК России по факту организации перевозки пассажиров воздушным судном (паралетом)

⁶³⁰ Елинский В. И., Коткин П. Н. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях // Российский следователь. – М.: Юрист, 2009, № 19. С. 2–8.

с нарушениями воздушного законодательства. В связи с этим возникла необходимость в проведении судебной авиационно-технической экспертизы в целях установления технических характеристик и пригодности воздушного судна (паралета) для эксплуатации. На основании изложенного, руководствуясь ч. 4 ст. 21 УПК России, следователь направил запрос с целью получения ответа о наличии или отсутствии возможности проведения экспертным учреждением судебной авиационно-технической экспертизы с учетом постановки вопросов по вышеуказанным обстоятельствам⁶³¹.

В постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы обязательно следует отражать информацию об исходных данных, установленных до назначения судебной экспертизы. В данном случае должны быть указаны подробные сведения о:

- месте происшествия и местоположении всех объектов, имеющих значение для уголовного дела;
- пути сообщения и средствах регулирования движения;
- транспортных, погодных и метеорологических условиях;
- транспортном средстве;
- лице, управляющем транспортным средством (пилоте, водителе, судоводителе, машинисте);
- других участниках транспортного происшествия (пешеходы, пассажиры, помощник машиниста и др.);
- следах, полученных в ходе следственного эксперимента, информация о которых необходима для проведения расчетов.

⁶³¹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Архангельским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту организации перевозки пассажиров воздушным транспортом (паралетом) с нарушениями воздушного законодательства // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

Таким образом, постановление следователя о назначении судебной транспортной экспертизы должно содержать (см. приложение № 4 к диссертации):

1. Корректное наименование судебной транспортной экспертизы.
2. Основания назначения судебной экспертизы: фактическое (краткое описание обстоятельств транспортного происшествия со ссылкой о проведенном служебном его расследовании, указание на необходимость использования специальных знаний в конкретной области транспорта для решения интересующих следователя задач) и юридическое (ссылка на статьи УПК России, в соответствии с которыми назначается судебная экспертиза).
3. Наименование учреждения, в котором должна быть проведена судебная транспортная экспертиза, или фамилия, имя и отчество эксперта (в соответствии с приведенными в параграфе правилами).
4. Корректные вопросы, поставленные перед экспертом.
5. Материалы, предоставляемые в распоряжение эксперта (объекты исследования).
5. Перечень исходных данных, установленных в ходе производства следственных действий (осмотра места происшествия, допроса, следственного эксперимента).

При возникновении необходимости в назначении комиссионной или комплексной судебной транспортной экспертизы целесообразно при участии следователя и экспертов назначить эксперта-организатора, который не наделяется дополнительными процессуальными правами или обязанностями. Его роль сводится к решению организационных вопросов⁶³².

При назначении комплексной экспертизы, при которой участвуют эксперты разных специальностей для решения единой совместной задачи, необходимо решить ряд организационных вопросов: «будут ли объекты исследования находиться все время в одном учреждении или передаваться

⁶³² Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. Указ. соч. С. 33.

из одного учреждения в другое, какое экспертное подразделение станет ведущим, какая последовательность проводимых исследований и передачи объектов»⁶³³. В данном случае, нам видится решение указанных задач, по возможности, исходя из региональной принадлежности, т. е. создание комиссии из тех экспертов, которые находятся в одном субъекте. Выбор неправильной последовательности действий при назначении комплексных судебных транспортных экспертиз часто приводит к невозможной утрате значимых признаков, необходимых для проведения исследования и дачи заключения. Ошибки различного характера выявляются в ходе мониторинга взаимодействия следователей и экспертов, проводимого отделами криминалистики следственных региональных управлений Следственного комитета Российской Федерации⁶³⁴.

Следует отметить, что в следственной практике получили достаточно широкое распространение случаи использования судебной экспертизы в качестве средства оценки доказательств по уголовному делу, притом, что данная процессуальная обязанность возложена исключительно на лиц, осуществляющих производство по уголовному делу, и суд. Подобная практика обусловлена не столько обстоятельствами механизма совершенных преступлений и специфическими особенностями их установления, сколько непониманием сущности процесса доказывания. Гарантия безупречности и абсолютной истинности выводов повторной экспертизы ничем не обеспечивается и по определению не может быть обеспечена. Иначе говоря, в выводах повторной экспертизы также можно усомниться, как и в выводах первичной экспертизы⁶³⁵.

Кроме того, в самом уголовно-процессуальном законодательстве имеются противоречия между статьями, регулирующими возможность назначения повторной и дополнительной экспертиз: в суде (ст. 283 УПК

⁶³³ Хмелева А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз. Указ. соч. С. 14–15.

⁶³⁴ Хмелева А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз. Указ. соч. С. 15.

⁶³⁵ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Указ. соч. С. 49.

России) и на стадии предварительного расследования (ст. 207 УПК России). В данном случае следует согласиться с обоснованной точкой зрения Л. В. Зорина, который пришел к выводу, что «редакция ч. 4 ст. 283 УПК РФ является некорректной и исключает возможность обоснованного назначения повторной или дополнительной экспертизы в стадии судебного разбирательства»⁶³⁶. В то же время мы не согласны с автором в той части, что «Назначение судебной экспертизы в судебных стадиях нуждается в самостоятельной регламентации, без ссылки на нормы главы 27 УПК России»⁶³⁷. Отсюда можно сделать вывод о том, что по своей сущности повторные экспертизы, назначаемые судом и на стадии предварительного расследования, являются разными, а дополнительные и повторные экспертизы – одинаковыми, т. к. у них одно и то же основание назначения (ч. 4 ст. 283 УПК России), хотя это не согласуется со ст. 207 УПК России. Поэтому, как представляется, основания назначения дополнительной и повторной экспертиз на стадии судебного разбирательства должны согласовываться с основаниями, по которым данные экспертизы назначаются на стадии предварительного расследования. В данном случае мы применили аналогию в отношении проведения некоторых следственных действий (освидетельствование, следственный эксперимент и др.), которые проводятся на основании определения или постановления суда, но с учетом требований статей УПК России, посвященных этим следственным действиям на стадии предварительного расследования.

Принимая во внимание сложность процесса оценки заключения эксперта, особенно по новым родам (видам) судебных экспертиз и специфическим объектам исследования, с точки зрения достоверности и обоснованности, качества проведенного исследования, достаточной аргументированности сделанных выводов, следователь может и должен привлекать специалистов, которые помогут разобраться в данных вопросах.

⁶³⁶ Зорин Л. В. Назначение и проведение судебной экспертизы в стадии судебного разбирательства: дис. ... кандидата юрид. наук. – Челябинск, 2010. 230 с.

⁶³⁷ Там же.

Недопустимо назначать для этих целей новую судебную экспертизу, которая с точки зрения доказательственной ценности в равной мере уязвима, как и первая, и с точки зрения процессуальной экономии расточительна⁶³⁸. Вопросы оценки заключения эксперта по судебной транспортной экспертизе будут рассмотрены в следующем параграфе настоящего диссертационного исследования.

§ 2. Заключение эксперта по судебным транспортным экспертизам и его оценка

Одной из важных задач следователя при расследовании преступлений является оценка заключения эксперта. В соответствии со ст. 204 УПК России существуют обязательные реквизиты, которые необходимо отражать в заключении эксперта. Остановимся на некоторых из них, которые нуждаются в обсуждении и уточнении:

1) сведения об экспертном учреждении, а также фамилия, имя и отчество эксперта, его образование, специальность, стаж работы, ученая степень и (или) ученое звание, занимаемая должность (п. 4 ч. 1 ст. 204 УПК России).

При производстве судебных транспортных экспертиз, как показал анализ изученных нами заключений эксперта, эксперты не всегда указывают полные сведения о себе, ограничиваясь фамилией и инициалами, что не согласуется с требованиями УПК России. Сведения об образовании эксперта иногда бывают неполными. Например, отражается только наличие высшего образования без указания квалификации и специальности по диплому («образование высшее, окончил Краснокутское летное училище гражданской авиации»).

В этой связи считаем необходимым придерживаться указания специальностей, предусмотренных нормативными правовыми актами, среди

⁶³⁸ Ильин Н. Н., Саньков В. И., Цховребова И. А. Указ. соч. С. 157.

которых приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования» (например, 26.05.05 – Судовождение (специализации: Судовождение на морских путях; Судовождение на морских и внутренних водных путях; Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании с правом эксплуатации судовых энергетических установок). Если эксперт получил образование и специальность еще в прошлом веке, то в данном случае указывает их в соответствии с полученным дипломом об образовании. Полагаем, что для подтверждения компетентности лица, проводившего судебную транспортную экспертизу, следует приложить копию диплома и различные сертификаты, подтверждающие его образование (в том числе дополнительное профессиональное образование) и специальность.

Довольно часто в заключениях эксперта по судебным транспортным экспертизам происходит смешение понятий «стаж работы в области производства судебных экспертиз» и «стаж работы по специальности». Обычно эксперты в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз занимаются профессиональной деятельностью в сфере транспорта, наукой, проведением учебных занятий и т. п., а потому деятельность по непосредственному производству судебных экспертиз не является основной. Вот почему в заключении эксперта необходимо четко отграничивать эти два вида деятельности, чтобы иметь объективное представление о возможности проведения экспертом соответствующих судебных экспертиз.

Как отмечалось ранее, для производства судебных транспортных экспертиз целесообразно привлекать лиц, которые уже имели опыт работы по их производству или иным образом участвовали в расследовании транспортных преступлений и происшествий. Думается, что данная информация должна найти свое отражение в заключении эксперта.

Например, «Заведующий кафедрой «Путь и строительство железных дорог» (наименование ВУЗа), кандидат технических наук, Ф.И.О., имеющий высшее образование по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и стаж работы на железнодорожном транспорте шесть лет. Опыт служебного расследования происшествий на железнодорожном транспорте десять лет (в службе безопасности на железнодорожном транспорте)»;

2) вопросы, поставленные перед экспертом (п. 6 ч. 1 ст. 204 УПК России).

Как отмечалось ранее, вопросы не должны быть правовыми, справочно-информационными и оценочными. В этой связи возникает следующее обстоятельство: вправе ли эксперт переформулировать поставленные перед ним вопросы, если они по каким-либо причинам вызывают у него сомнение?

В УПК России и ФЗ о ГСЭД такое право у эксперта отсутствует, он может лишь ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов (п. 2 ч. 3 ст. 57 УПК России). Практика переформулирования вопросов без изменения смыслового содержания распространена в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел. В соответствии с п. 30 приказа МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» содержится положение, согласно которому «В случае необходимости эксперт имеет право изменить редакцию вопросов, не изменяя их смысл».

По мнению Е. Р. Россинской и Е. И. Галяшиной, данное положение является несколько спорным, поскольку содержание переформулированного экспертом вопроса иногда бывает в некоторой степени другим, отличается от первоначальной редакции, и, в конечном итоге, может быть неверно

истолковано следователем и судом. В данном случае уважаемые ученые говорят о том, что эксперт выходит за пределы своей компетенции⁶³⁹.

В этой связи, как представляется, целесообразно внести в ст. 57 УПК России соответствующие изменения, позволяющие эксперту переформулировать вопросы, поставленные перед ним, в соответствии с требованиями методики производства судебной экспертизы без изменения их смыслового содержания.

Ввиду отсутствия методик по указанным ранее родам судебных транспортных экспертиз изменять формулировки довольно проблематично. В этой связи следует поддержать высказанное мнение Е. Р. Россинской и Е. И. Галяшиной и, в том случае, когда вопросы, поставленные перед экспертом, сформулированы некорректно с точки зрения теории судебной транспортной экспертизы, эксперту в определенный срок следует уведомить следователя или суд, направив соответствующее ходатайство, сведения о которых в ст. 204 УПК России не закреплены. Во избежание подобных проблем инициатору назначения судебной экспертизы вопросы следует согласовывать с экспертом до ее назначения⁶⁴⁰;

3) содержание и результаты исследований с указанием примененных методик (п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России). Отсутствие в исследовательской части заключения эксперта данной информации не дает возможности следователю и суду, а также другим участникам уголовного судопроизводства проверить обоснованность и достоверность полученных результатов, оценить процесс исследования и формулирования выводов. Отсутствие методики производства судебных транспортных экспертиз ставит вопрос о допустимости использования такого заключения эксперта в качестве доказательства. Это еще раз подтверждает нашу мысль о необходимости создания методик по судебным воднотранспортным,

⁶³⁹ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 137.

⁶⁴⁰ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 138.

воздушно-транспортным и железнодорожно-транспортным экспертизам по аналогии с уже существующей методикой автотехнической экспертизы.

В ст. 25 ФЗ о ГСЭД закреплено, что эксперт указывает в своем заключении примененные им методы исследования (термин «методика» отсутствует). Согласно п. 15 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» заключение эксперта является необоснованным тогда, когда в нем «недостаточно аргументированы выводы, не применены или неверно применены необходимые методы и методики экспертного исследования». Таким образом, можно предложить следующее решение обозначенной проблемы: до создания методик по судебным воднотранспортным, воздушно-транспортным и железнодорожно-транспортным экспертизам представляется необходимым, чтобы эксперты-транспортники указывали в своих заключениях хотя бы методы экспертного исследования. Кстати говоря, на существующие противоречия между ФЗ о ГСЭД и УПК России в части расхождения указания в заключении эксперта методов или методик, примененных при производстве судебной экспертизы, указывает и А. А. Бессонов, с которым мы согласны в том, что данный вопрос, а также другие теоретические и практические вопросы в области судебно-экспертной деятельности могут решаться на совещаниях Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации, образованной постановлением Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2018 года № 1502⁶⁴¹;

4) выводы по поставленным перед экспертом вопросам и их обоснование (п. 10 ч. 1 ст. 204 УПК России). Анализ заключений эксперта по судебным воднотранспортным, воздушно-транспортным и железнодорожно-транспортным экспертизам показал, что эксперты

⁶⁴¹ Бессонов А. А. О проблемах экспертно-криминалистической и судебно-экспертной деятельности Российской Федерации // В сборнике: Уголовный процесс и криминалистика: теория, практика, дидактика. Сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции. Рязань, 2022. С. 20.

зачастую не описывают процесс экспертного исследования, в связи с чем следователь и суд, а также другие участники уголовного судопроизводства не могут проверить обоснованность и достоверность сформулированных в заключении выводов. Для обоснования вывода необходимо подробно раскрывать исследовательскую часть заключения эксперта.

Как известно, заключение эксперта не имеет заранее установленной силы, не обладает преимуществом перед другими доказательствами и, как все доказательства, оценивается по общим правилам, с точки зрения относимости, допустимости, достоверности (ст. 88 УПК России).

Оценка относимости заключения эксперта состоит в выявлении связи установленных экспертом фактических данных с обстоятельствами, подлежащими доказыванию. Полагаем, что данное правило должно быть четко зафиксировано в обвинительном заключении по уголовному делу, составляемом следователем. Например, данную формулировку можно отразить следующим образом: «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, нормативных правовых актов и документов по безопасности плавания, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, допущенное сменным капитаном – сменным механиком теплохода (указывается название) М. стоит в причинно-следственной связи с причинением крупного ущерба. Таким образом, М. совершил преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 263 УК России – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта лицом, обязанным соблюдать эти правила в силу выполняемой работы, повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба. Доказательствами, подтверждающими обвинение М., являются: (далее следователь ссылается на доказательства, подтверждающие обвинение конкретного лица. Заключение эксперта по судебной транспортной экспертизе в данном случае может подтверждать установленные в ходе следственных действий факты и фактические обстоятельства, т. е. соотносится с материалами уголовного дела)».

В ходе оценки допустимости заключения эксперта, как принято считать, следователь должен проанализировать процессуальный порядок назначения и производства судебной транспортной экспертизы, предусмотренный главой 27 УПК России. В данном случае, о чем нами уже рассматривалось в настоящей диссертации, следователю необходимо предупредить эксперта о недопустимости выходить за пределы своей компетенции, разъяснив ему права и обязанности, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством. Для этого в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы следует отразить ст. 57 УПК России. Кроме того, считаем целесообразным следователю разъяснить экспертам структуру заключения, показав в качестве примера заключение государственного эксперта, включающего вводную, исследовательскую и заключительную (выводы) части, поскольку зачастую эксперты в области судебной транспортной экспертизы составляют, собственно, не заключение, а некий отчет по поставленным перед ними вопросам.

Оценивая заключение эксперта с точки зрения достоверности, следователь проверяет его полноту и научную обоснованность выводов, а также устанавливает их соответствие другим доказательствам по уголовному делу⁶⁴².

Понятие научной обоснованности заключения эксперта довольно подробно описала в своей диссертации А. В. Кудрявцева. Так, по ее мнению, научная обоснованность заключается в:

- «– правильном понимании экспертом поставленных перед ним задач;
- правильности, разработанности, апробированности применяемых методов и методик исследования;
- правильной оценке признаков, обнаруживаемых экспертом в ходе исследования объектов;
- квалифицированности и компетентности эксперта;

⁶⁴² Хмелева А. В. Оценка следователем заключения судебного эксперта // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 3-2. 2016. С. 458.

- соответствии выводов исследовательской части;
- правильности фактических расчетов (при наличии);
- определенности заключения эксперта;
- доброкачественности материалов, направляемых на экспертизу»⁶⁴³.

Не вступая в полемику с уважаемым ученым, отметим, что за доброкачественность материалов, представляемых в распоряжение эксперта, отвечает следователь (совместно может и специалист, если участвовал в подготовке материалов), а потому не совсем, по нашему мнению, это относится к научной обоснованности, хотя, безусловно, неправильная упаковка и хранение объектов, как пишет А. В. Хмелева, могут повлиять на результаты самой экспертизы⁶⁴⁴.

Заключение эксперта вместе с другими доказательствами оценивается следователем с точки зрения достаточности (ст. 88 УПК России). При этом, как отмечает С. В. Хомутов, при осуществлении криминалистической оценки заключения эксперта можно прийти к одному из трех выводов, согласно которым заключение эксперта:

- 1) выполнено на высоком научно-методическом и практическом уровне с обоснованными правильными выводами;
- 2) содержит ошибки;
- 3) содержит признаки заведомо ложного заключения⁶⁴⁵.

В дополнение ко всему сказанному ученый отмечает, что при глубоком анализе заключения эксперта в ходе рецензии можно выявить систему криминалистических признаков заведомо ложного заключения. Среди признаков он выделяет:

⁶⁴³ Кудрявцева А. В. Судебная экспертиза как институт уголовно-процессуального права: дис. ... доктора юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2001. С. 415–416.

⁶⁴⁴ Хмелева А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз. Указ. соч. С. 15.

⁶⁴⁵ Хомутов С. В. Научно-методические и организационные основы криминалистической оценки заключений эксперта и специалиста: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2019. С. 117.

- использование норм и правил, длительное время назад утративших силу;
- «неописание явных и хорошо видимых объектов (например, следов рук на стакане)» в случае составления заключения опытным экспертом (со стажем работы по конкретной экспертной специальности более шести лет);
- отсутствие обоснования экспертом сформулированного вывода;
- выход эксперта за пределы своей компетенции при обосновании вывода («экспертная специальность совершенно не соприкасается с этой областью знаний»);
- формулирование опытным экспертом выводов «в полном логическом отрыве от хода и результатов исследования»⁶⁴⁶.

Как нам представляется, при изучении приговоров по ст. 307 УК России, а также из собственной экспертной практики, указанные признаки встречаются довольно редко на практике, о чем свидетельствует низкая статистика обвинительных приговоров в отношении экспертов. Мы полагаем, что выявить признаки в ходе рецензии, а уж тем более доказать заведомо ложное заключение практически невозможно, поскольку эксперт может объяснить те или иные моменты различными ошибками или добросовестным заблуждением. Другое дело, если заведомо ложное заключение эксперта сопряжено с получением взятки, превышением должностных полномочий, когда имеются фонограммы, видеogramмы или показания свидетелей. Наличие вышеуказанных признаков заведомо ложного заключения (если они явно не согласуются с методикой производства судебной экспертизы конкретного рода, которая должна по логике быть в распоряжении следователя или специалиста, проводящего рецензию), за исключением «неописания явных и хорошо видимых объектов», все же следует отнести к экспертным ошибкам, которые может выявить специалист в ходе проведенной рецензии.

⁶⁴⁶ Там же. С. 115.

Приведенное С. В. Хомутовым мнение уважаемого профессора В. Н. Хрусталева также представляется несколько спорным: «... Если достаточно квалифицированный с многолетним опытом эксперт без видимых причин допускает грубые ошибки, коренным образом влияющие на вывод, такое заблуждение добросовестным назвать трудно»⁶⁴⁷. Следственная и судебная практика показывает, что такие эксперты являются осужденными по ст. 293 УК России «Халатность». Так, Щелковским городским судом в 2019 году признан виновным в халатности эксперт К., нашедший алкоголь в крови шестилетнего мальчика, который погиб в ДТП в г. Балашихе. Как установило следствие, К., проводя судебно-медицинскую экспертизу, ненадлежащим образом изъясил образец крови, в результате чего в него попала спиртообразующая микрофлора, которая привела к процессу спиртового брожения. В рамках уголовного дела против 18 экспертов провели комплексную судебную экспертизу, результаты которой подтвердили, что К. нарушил положения действующих нормативных правовых актов в сфере производства судебно-медицинских экспертиз и его первоначальный вывод о состоянии ребенка в момент дорожно-транспортного происшествия являлся необоснованным⁶⁴⁸.

Здесь возникает один, как нам кажется, главный вопрос: можно ли субъекту оценки доказательств самому квалифицированно оценить заключение эксперта? Еще Р. С. Белкиным было справедливо отмечено то обстоятельство, что следователем не может в полной мере осуществляться как оценка научной обоснованности выводов, так и правильность выбора и применения экспертных методик и методов исследования. Это связано с тем, что следователь при оценке заключения эксперта не обладает

⁶⁴⁷ Хрусталева В. Н. Заинтересованность экспертов в деле – основная проблема судебной экспертизы на постсоветском пространстве // Дискуссионные вопросы теории и практики судебной экспертизы: материалы II-й Международной научно-практической конференции (Москва, РГУП, 26-27 октября 2017 г.). – Москва: Интерkrim-Пресс, 2017. С. 355.

⁶⁴⁸ Дело «пьяного мальчика»: сколько дали эксперту [Электронный ресурс]: URL: <https://www.gazeta.ru/social/2019/05/21/12367207.shtml> (дата обращения: 22.03.2023).

специальными знаниями, которыми обладает эксперт⁶⁴⁹. А. А. Эксархопуло вообще считает, что научная обоснованность заключения эксперта не должна в принципе оцениваться следователем и судом⁶⁵⁰.

С одной стороны, субъекты оценки доказательств вправе это сделать в соответствии со ст.ст. 87 и 88 УПК России. С другой стороны, весь объем знаний, относящихся к современным возможностям судебной экспертизы, в достаточной мере освоен быть не может. В-третьих, следует ли при оценке заключения эксперта использовать собственные знания, или каждый раз допрашивать эксперта, назначать дополнительные и повторные экспертизы, привлекать специалиста?⁶⁵¹

Сформулируем нашу позицию по данному вопросу. Во-первых, если результаты заключения эксперта не будут совпадать с основной версией следователя и другими доказательствами, подтверждающими причастность лица к совершению преступления, то, возможно, стоит прибегнуть к вышеописанным способам его оценки. Во-вторых, чем больше следователь будет сталкиваться с назначением судебной транспортной экспертизы одного рода, он может, в какой-то степени, обращать внимание на те моменты в заключении эксперта, которые вызывают сомнение. В-третьих, субъекты оценки должны все же постараться оценить апробированность методики. Именно поэтому ст. 8 ФЗ о ГСЭД гласит, что «Эксперт проводит исследования объективно, на строго научной и практической основе... Заключение эксперта должно основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность сделанных выводов на базе общепринятых научных и практических данных». Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что заключение эксперта проводится

⁶⁴⁹ Белкин Р. С. Курс криминалистики в 3-х томах. Том 3. 3-е изд., доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2001. С. 88.

⁶⁵⁰ Эксархопуло А. А. Специальные познания в уголовном процессе и их нетрадиционные формы // Вестник криминалистики. – М.: Спарк, 2001, Вып. 2. С. 22–28.

⁶⁵¹ Об оценке достоверности судебных экспертиз [Электронный ресурс]: URL: https://ceur.ru/library/articles/sudebnaja_jekspertiza/item196457/ (дата обращения: 02.03.2023).

в соответствии с разработанными наукой общепринятыми и непротиворечивыми методиками, проверенными на практике. Эксперт в своем заключении должен указать не просто перечень нормативных правовых актов или список литературы, которыми он пользовался, а именно: методику (п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России), с указанием, как это принято⁶⁵², ее наименования; экспертного учреждения или иного разработчика; автора (должность, ученая степень, ученое звание, Ф.И.О.); даты и места опубликования. Кроме того, указываются технические средства и инструменты, которые использовались экспертом в соответствии с методикой судебной экспертизы.

Судебные транспортные экспертизы требуют применения специальных терминов, которые непонятны, во-первых, следователю, во-вторых, всем участникам уголовного процесса в судебном заседании. В данном случае в заключении эксперта предлагаем в обязательном порядке отражать:

1) перечень используемых сокращений и обозначений (например, ВЛЭК – врачебная летная экспертная комиссия, ВС – воздушное судно, ГМС – гражданская метеорологическая станция, ТЧМ – машинист, ТЧП – помощник машиниста, ДСП – дежурный по станции и т.п.);

2) разъяснение специальных терминов (например, тангаж, фрахтование, полубак и т. п.);

3) фрагменты материалов уголовного дела и служебного расследования, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы;

4) выдержки нормативных правовых актов, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы.

Например, эксперт при описании с технической точки зрения различных действий лиц, управляющих транспортными средствами, вначале ссылается на положения нормативных правовых актов, которые регулируют профессиональную деятельность. Затем он сопоставляет их с действиями

⁶⁵² Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 126–127.

названных лиц, описанных в материалах уголовного дела (протоколы следственных действий, материалы служебного расследования, расшифровки технических средств управления и т. д.). Так, при ответе на вопрос «Какие действия с технической точки зрения должны были предпринять члены экипажа вертолета по предотвращению авиационного происшествия?» эксперты сослались на Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные Приказом Минтранса России от 31 июля 2009 года № 128. Согласно данным правилам, «Командир воздушного судна принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа обслуживания воздушного движения (ОВД) и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение командира воздушного судна не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия». На основании проведенного исследования было установлено, что экипаж должен был соблюдать требования названных Федеральных авиационных правил, руководства по летной эксплуатации вертолета и иметь соответствующий уровень подготовки, позволяющий выполнить полетное задание в конкретных погодных условиях. Командир воздушного судна Т. не должен был допускать снижение вертолета ниже своего дневного метеоминимума⁶⁵³.

⁶⁵³ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, по факту катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA22423 в районе озера Мунозеро в Терском районе Мурманской области // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации. [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

Анализ допущенных экспертами ошибок указывает на необходимость тщательного изучения полученных заключений, внимательного ознакомления не только с выводами, но и содержанием исследовательской части, что позволяет своевременно выявлять неполноту проведенного исследования, обнаруживать технические ошибки, а также несоответствие выводам другим обстоятельствам, установленным по уголовному делу⁶⁵⁴.

Следующим этапом работы следователя по оценке заключения эксперта, как отмечает А. В. Хмелева, является устранение его недостатков, в связи с чем следователь вправе допросить эксперта с целью разъяснения данного им заключения (ст. 205 УПК России), в том числе получить сведения «об избранной им методике исследования, использованных научно-технических средствах, отдельных терминах и формулировках заключения»⁶⁵⁵. При этом, как представляется, если методика выполнена, например, в виде научной статьи, т. е. фактически является частным мнением ученого, то нужно получить на этот счет соответствующее мнение специалиста. В этой связи следует поддержать позицию В. П. Лютова о том, что необходимо продолжить работу по паспортизации методик судебной экспертизы и рассмотреть вопрос о возобновлении деятельности Федерального межведомственного координационно-методического совета по проблемам судебной экспертизы, направленной на рассмотрение и апробацию методик судебной экспертизы⁶⁵⁶.

Анализ практики производства судебных транспортных экспертиз показал, что имеется значительное число выводов экспертов в вероятной форме. Причины формулирования данных выводов различные:

⁶⁵⁴ Ильин Н. Н. Вопросы оценки заключения эксперта по судебной транспортно-технической экспертизе // Теория и практика судебной экспертизы. № 15 (4). 2020. С. 66–73.

⁶⁵⁵ Хмелева А. В. Отдельные вопросы назначения судебных экспертиз и оценки заключения экспертов // Эксперт-криминалист. 2015. № 2. С. 23–25.

⁶⁵⁶ Лютов В. П. Проблемы нормативно-методического обеспечения судебной портретной экспертизы // Энциклопедия судебной экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). – М., 2020. – № 1 (20) [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/726/ (дата обращения: 02.03.2023).

– наличие в материалах служебного расследования вероятных выводов о причинах происшествия, в связи с чем эксперты, работая только с документами и не выезжая на непосредственное место происшествия или к транспортному средству, не могут дать категорический вывод. В данном случае по результатам анкетирования следователей Следственного комитета Российской Федерации на транспорте отмечается зависимость экспертов от представителей Ространснадзора;

– недостаточная информативность исходных данных;

– низкое качество видеоизображения, на котором запечатлен осмотр места происшествия и т. д.

Автор диссертации, сам работая экспертом-криминалистом в области производства традиционных криминалистических экспертиз, поинтересовался у следователей Следственного комитета Российской Федерации на курсах повышения квалификации об использовании вероятных выводов и выводов, когда эксперт отказывается от решения вопроса по существу при расследовании транспортных преступлений. Ответы, прозвучавшие на данный вопрос, свидетельствовали о том, что в каждом конкретном случае необходимо смотреть на формулировку вывода и его обоснование, а затем как следователь и, в конечном итоге, суд будет интерпретировать в процессе доказывания. Здесь важно помнить, что заключение эксперта, будь то в вероятной форме или категорической, должно подлежать оценке с точки зрения относимости, допустимости и достоверности. Вот почему возникла целесообразность в пересмотре подхода при оценке подобных выводов в заключении эксперта, о чем нами указывалось в одной из работ по теме исследования⁶⁵⁷.

В теории судебной экспертизы экспертные выводы по степени определенности обычно делят на категорические и вероятные⁶⁵⁸. И если в отношении категорических выводов у следователя и суда зачастую

⁶⁵⁷ Ильин Н. Н. Вопросы оценки заключения эксперта по судебной транспортно-технической экспертизе. Указ. соч. С. 66–73.

⁶⁵⁸ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 253–256.

не возникает проблем, то вопрос о допустимости и доказательственном значении вероятных выводов и выводов эксперта о невозможности решить вопрос по существу (НПВ) в российском уголовном процессе является спорным.

Как верно заметил И. В. Овсянников, негативно относиться к заключениям эксперта в вероятной форме и смешивать их с предположениями стали еще во времена существования УПК РСФСР⁶⁵⁹. Так, в п. 14 Постановления Пленума Верховного Суда СССР № 1 от 16 марта 1971 года «О судебной экспертизе по уголовным делам» было указано, что «вероятное заключение эксперта не может быть положено в основу приговора». При этом термин «вероятное заключение» воспринимался синонимичным с «предположительное заключение»⁶⁶⁰. Однако между данными понятиями все же имеются принципиальные различия.

Для выдвижения предположения не нужно проводить каких-либо исследований в рамках производства судебной экспертизы, поскольку часто у следователя (суда) оно уже имеется⁶⁶¹. Следователь в постановлении о назначении экспертизы указывает обо всех предположениях, например: «... имеются сомнения в правильности выполнения действий пилотами при пилотировании вертолета, в связи с чем возникла необходимость в назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы...».

Разделяя мнение И. В. Овсянникова, следует отметить, что сама по себе форма экспертного вывода не имеет решающего значения при оценке заключения эксперта с точки зрения достоверности, поскольку любое доказательство не имеет заранее установленного приоритета и должно быть соответствующим образом оценено согласно ст. 88 УПК России⁶⁶².

⁶⁵⁹ Овсянников И. В. К вопросу о вероятном заключении эксперта // Российская юстиция. 2014. № 11. С. 56.

⁶⁶⁰ Там же.

⁶⁶¹ Там же. С. 57.

⁶⁶² Овсянников И. В. Проблема достоверности доказательств в доказательственном праве России // Современное право. 2004. № 7. С. 35–41.

Безусловно, следует согласиться с точкой зрения о том, что все сомнения в уголовном судопроизводстве о виновности обвиняемого толкуются в его пользу. Именно данное положение нашло свое отражение в ч. 4 ст. 14 УПК России, согласно которой «Обвинительный приговор не может быть основан на предположениях». Вместе с тем Конституционный Суд Российской Федерации разъясняет, что требование о недопустимости основывать обвинительный приговор на предположениях не тождественно запрету на использование в процессе доказывания отдельных доказательств, имеющих вероятностный характер⁶⁶³. Так, в своей жалобе в Конституционный Суд Российской Федерации гражданин Р. А. Белов, осужденный по приговору районного суда за совершение преступления, просил признать не соответствующими определенным статьям Конституции Российской Федерации ч. 1 ст. 88 «Правила оценки доказательств», п. 10 ч. 1 ст. 204 «Заключение эксперта» и ч. 4 ст. 302 «Виды приговоров» Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, как допускающие, по его мнению, возможность их произвольного применения и использования в процессе доказывания по уголовному делу, имеющего вероятностный характер заключения эксперта, не отражающего степени обоснованности выводов эксперта.

Конституционный Суд Российской Федерации, изучив представленные материалы, не нашел оснований для принятия данной жалобы к рассмотрению, поскольку ст. 204 УПК России, закрепляя содержание заключения эксперта, включающее выводы по поставленным перед экспертом вопросам и их обоснование, не регламентирует порядок использования такого заключения в качестве доказательства, а каждое доказательство в уголовном судопроизводстве должно подлежать оценке с точки зрения относимости, допустимости и достоверности⁶⁶⁴.

⁶⁶³ Овсянников И. В. К вопросу о вероятном заключении эксперта. Указ. соч. С. 57.

⁶⁶⁴ Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 26.04.2016 № 720-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Белова Романа Александровича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 88,

Изучение постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» показало, что в нем отсутствует прямое указание на то, что вероятные заключения эксперта не могут быть использованы в уголовном судопроизводстве для установления истины по делу, напротив, они даже могут быть положены в основу приговора. Выбор экспертом формы вывода при производстве судебной экспертизы зависит не только от степени обоснованности, но и от степени внутреннего убеждения эксперта в своем выводе, которое является сугубо индивидуальным и зачастую носит субъективный характер. Поэтому, как справедливо отмечает И. В. Овсянников, следователю и суду необходимо оценивать каждое заключение эксперта с учетом его содержания в целом и соотносить с другими доказательствами⁶⁶⁵.

По нашему мнению, заключением, содержащим вероятный вывод, пренебрегать не следует, т. к. степень вероятности и причины, по которым такой вывод сделан, могут быть различными. В данном случае важно правильно оценить обоснование формы вывода, проанализировать полноту и всесторонность проведенного исследования. Например, наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с воздушным судном явилась потеря экипажем контроля за высотой при полете в условиях ограниченной видимости и «белизны» подстилающей поверхности (отсутствие контрастности и видимости естественного горизонта), что привело, при выполнении разворота со снижением, к столкновению с ледяной поверхностью озера. Эксперт, уверенный в своем выводе, может объяснить вероятную форму отсутствием средств объективного контроля на борту воздушного судна, в связи с чем оценить параметры полета и действия экипажа не представляется возможным. Именно по этой причине

пунктом 10 части первой статьи 204 и частью четвертой статьи 302 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <http://legalacts.ru/sud/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-26042016-n-720-o/> (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁶⁵ Овсянников И. В. К вопросу о вероятном заключении эксперта. Указ. соч. С. 58.

вывод о причине авиационного происшествия будет рассматриваться в вероятностной форме.

В обоснование нашего тезиса в качестве примера приведем еще один аргумент о том, что представленные для проведения судебно-портретной экспертизы только фрагменты исследуемой видеополосы могут послужить основанием для вероятного вывода или отказа от решения вопроса по существу (НПВ) ввиду отсутствия комплекса идентификационно-значимых признаков, необходимых для отождествления человека и дачи категорического вывода о тождестве или его отсутствии⁶⁶⁶. Установление лица по признакам внешности, запечатленного на видеополосе, также имеет значение при доказывании причастности лица к совершенному транспортному преступлению (например, на видеополосе может быть запечатлен человек, мешающий помощнику машиниста закрыть двери вагона). Поэтому мы полагаем, что наличие всего видеоизображения позволит эксперту в области судебных транспортных экспертиз самому выбрать те кадры, на которых наиболее достоверно и полно отобразилась информация об исследуемом объекте.

По нашему мнению, заключение эксперта, содержащее вывод о невозможности решить вопрос по существу, поможет в некоторых случаях исключить из доказательственной базы заключение эксперта с вероятным или категорическим выводом, например, когда имеется видеоизображение, очевидно непригодное для идентификации⁶⁶⁷. По крайней мере, может быть основание для назначения повторной экспертизы.

Вместе с тем для оказания помощи следователю в оценке заключения эксперта и допросе эксперта, а также по ходатайству стороны или

⁶⁶⁶ Зинин А. М., Подволоцкий И. Н. Ошибки судебной портретной экспертизы / Судебная экспертиза: типичные ошибки. / Под ред. д.ю.н., проф. Россинской Е. Р. – М.: Проспект, 2012. С. 195.

⁶⁶⁷ Ильин Н. Н. Актуальные вопросы использования отображений внешнего облика человека при раскрытии и расследовании преступлений против личности // Энциклопедия судебной экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). № 1 (24). 2020. [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/853/ (дата обращения: 22.02.2023).

по инициативе суда может привлекаться специалист из соответствующей сферы транспорта, который будет осуществлять консультационную помощь в разъяснении специальных терминов, специфики проведения исследования, происхождения определенных фактов или возможных событий и др.⁶⁶⁸

Одним из элементов соблюдения принципа состязательности сторон в уголовном процессе является распространенная в настоящее время практика рецензирования заключений экспертов. Инициаторами получения подобных рецензий выступает обычно сторона защиты в соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 53 УПК России и п. 4 ч. 3 ст. 6 Федерального закона от 31 мая 2002 года № 63-ФЗ «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации». Е. Р. Россинская и Е. И. Галяшина подчеркивают, что, несмотря на непроцессуальную форму использования специальных знаний, рецензирование заключения эксперта может быть приобщено к материалам уголовного дела следователем или судом, оформленное в качестве заключения специалиста или иного документа⁶⁶⁹.

Справедливо на этот счет пишет А. М. Зинин: «Специалист, привлекаемый для оценки результатов экспертного исследования, должен владеть методиками выполнения экспертиз определенного рода, вида, иметь опыт их проведения. Это необходимо для того, чтобы он смог оценить полностью, достоверность и обоснованность проведенных экспертных исследований»⁶⁷⁰. В данном случае поддерживаем точку зрения Т. Ф. Моисеевой, которая считает, что без помощи специалиста оценка компетентности самого эксперта будет носить формальный характер⁶⁷¹.

Таким образом, в связи с вышеизложенным целесообразно внести следующие изменения в УПК России:

⁶⁶⁸ Данный тезис согласуется с п. 19 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам».

⁶⁶⁹ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи. Указ. соч. С. 150.

⁶⁷⁰ Зинин А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях. Указ. соч. С. 213.

⁶⁷¹ Моисеева Т. Ф. О компетенции судебного эксперта // Эксперт-криминалист. № 1. 2008. С. 33.

1. Включить п. 7 в ч. 3 ст. 57 УПК России в следующей редакции: «При наличии нескольких вопросов эксперт имеет право сгруппировать их, изложить в той последовательности, которая обеспечивает наиболее целесообразный порядок проведения исследования. После ознакомления с представленными материалами, в случае необходимости, эксперт имеет право изменить редакцию вопросов в соответствии с требованиями методики производства судебной экспертизы без изменения смыслового содержания. При этом эксперт обязан незамедлительно уведомить лицо, назначившее судебную экспертизу». Данная поправка основана на п. 30 приказа МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации».

2. Включить ч. 5 ст. 88 УПК России в следующей редакции: «Для оказания помощи следователю в оценке заключения эксперта и допросе эксперта, а также по ходатайству стороны или по инициативе суда может привлекаться специалист». Данная поправка основана на п. 19 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам».

3. Исключить из ч. 2 ст. 199 УПК России формулировку «за исключением руководителя государственного судебно-экспертного учреждения». Данная поправка предлагается для устранения противоречий между ст. 14 ФЗ о ГСЭД и ст. 199 УПК России.

4. Дополнить ч. 1 ст. 204 УПК формулировкой о том, что «Заключение эксперта состоит из вводной части, исследовательской части и выводов». Данная поправка основана на п. 29 приказа МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» и предлагается для систематизации и единообразия при составлении заключения эксперта, в особенности для негосударственных и частных экспертов.

5. Представить п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России словами «... содержание и результаты исследований с указанием примененных методик или методов». Данная поправка основана на ст. 25 ФЗ о ГСЭД, п. 15 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам».

6. Включить п. 11 ч. 1 ст. 204 УПК России в следующей редакции: «сведения о ходатайствах эксперта о представлении дополнительных материалов и результатах их рассмотрения с указанием дат их заявления и получения». Данная поправка основана на п. 30 приказа МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации».

Полагаем, что указанные поправки в УПК России помогут оптимизировать работу следователя и суда в оценке заключения эксперта; данные изменения предлагаем обсудить на заседании Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации.

Что касается оценки заключения эксперта по судебной транспортной экспертизе, то сформулируем нашу позицию следующим образом:

1. Если результаты заключения эксперта не будут совпадать с основной версией следователя и другими доказательствами, подтверждающими причастность лица к совершению преступления, то, возможно, стоит прибегнуть к вышеописанным способам его оценки (допрос эксперта⁶⁷², назначение дополнительной и (или) повторной экспертизы).

⁶⁷² В уголовном судопроизводстве зарубежных стран высокую эффективность показывает перекрестный допрос эксперта с другими участниками процесса (см., например, Crozier W. E., Kukucka J., Garrett B. L. Juror Appraisals of Forensic Evidence: Effects of Blind Proficiency and Cross-Examination // *Forensic Science International*. 2020. Vol. 315. 110433. <https://doi.org/10.1016/j.forsciint.2020.110433>, Bowers C. M. Cross-examination: The Expert's Challenge and the Lawyers' Strategies // *Forensic Testimony: Science, Law and Expert Evidence*. 2014. P. 125–145. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-397005-3.00008-6>).

2. Для оказания помощи следователю и суду в оценке заключения эксперта, а также допросе эксперта может привлекаться специалист из соответствующей сферы транспорта, который будет осуществлять консультационную помощь в разъяснении специальных терминов, специфики проведения экспертного исследования, происхождения определенных фактов или возможных событий транспортного происшествия, нормативных правовых актов и документов, которыми пользовался эксперт и др.

3. Чтобы допрос эксперта был более продуктивным, эксперт должен ссылаться на конкретную официально утвержденную методику.

При этом, как представляется, если методика не является утвержденной государственным судебным-экспертным учреждением, у эксперта следует выяснить ее происхождение: общие сведения о методике, указанные выше; экспертные задачи, решаемые с ее помощью; объекты и методы исследования; приборы и оборудование, включая реактивы и расходные материалы, используемые для реализации задач исследования; информацию об апробации методики. В том случае, когда методика выполнена, например, в виде научной статьи, т. е. фактически является частным мнением ученого, необходимо на этот счет соответствующее мнение специалиста.

В этой связи считаем целесообразным рассмотреть вопрос о возобновлении деятельности Федерального межведомственного координационно-методического совета по проблемам судебной экспертизы, направленной на рассмотрение, паспортизацию и апробацию методик судебной экспертизы.

При отсутствии в настоящее время каких-либо методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз эксперты обязаны в своих заключениях указывать применяемые методы исследования, как это закреплено в ст. 25 ФЗ о ГСЭД, либо оформлять исследования в качестве заключения специалиста.

§ 3. Использование результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании по уголовным делам и предупреждении преступлений

При производстве по уголовному делу при расследовании любого преступления подлежат доказыванию определенные обстоятельства, закрепленные в ст. 73 УПК России. Их установление, как отмечает А. Р. Белкин, является обязательным условием разрешения уголовного дела по существу⁶⁷³. Следует согласиться с мнением данного ученого о том, что перечень обстоятельств, составляющих предмет доказывания, приведенный законодателем в УПК России, может дополняться в соответствии с уголовно-правовой квалификацией преступления, поскольку является типовым, своего рода определенным минимумом⁶⁷⁴.

Так, в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указано, что уголовная ответственность по статье 264 УК России наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать ДТП и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь. Иными словами, при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства⁶⁷⁵.

Изучив судебную и следственную практику, можно выделить, как нам кажется, серьезную проблему, связанную с неполным установлением

⁶⁷³ Белкин А. Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. Монография. – М.: Норма, 2005. С. 39.

⁶⁷⁴ Там же.

⁶⁷⁵ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 22.03.2023).

обстоятельств, подлежащих доказыванию⁶⁷⁶. Это, в свою очередь, влечет к отказам в возбуждении уголовных дел, поверхностному расследованию, и, как следствие, необоснованным приговорам. Так, гражданин И. обратился в суд с жалобой на постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по факту ДТП, повлекшего смерть троих человек и причинение ему тяжкого вреда здоровью, которое просил отменить как незаконное. Первоначальным постановлением суда жалоба И. была оставлена без удовлетворения. Принятое решение обосновывалось тем, что выводы следователя о том, что определить причину ДТП не представилось возможным и имеющиеся противоречия относительно исправности автомобиля на момент ДТП никаким образом не могли быть устранены. По этой причине не исключалось, что ДТП могло произойти не из-за виновных действий водителя, а по причине, не зависящей от него (неисправность тормозной системы или рулевого управления). В апелляционной жалобе И. просил отменить постановление суда первой инстанции, передать материалы на новое судебное рассмотрение, поскольку не установлено, какие действия совершали водители транспортных средств, причастных к ДТП. К тому же, не была проведена судебная автотехническая экспертиза. По этим и некоторым другим причинам областной суд отменил постановление районного суда в удовлетворении жалобы гражданина И. на постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по факту ДТП и направил материалы дела на новое рассмотрение⁶⁷⁷.

При расследовании транспортных преступлений большинство обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела, связанных как с совершением непосредственно преступления, так и способствовавших его

⁶⁷⁶ Ильин Н. Н. Установление обстоятельств, подлежащих доказыванию, при расследовании преступлений, совершенных на объектах транспорта, с помощью транспортно-технических судебных экспертиз // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 6. С. 226–229.

⁶⁷⁷ Апелляционное постановление судьи Кемеровского областного суда по делу № 22-5706/2017 от 21 декабря 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <http://sudact.ru/regular/doc/oFmvGTLADGHO/> (дата обращения: 22.03.2023).

совершению, устанавливается с помощью судебных транспортных экспертиз. В этой связи М. С. Тычинин отмечает, что при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, зачастую требуется использование специальных знаний в области автотехники и, как следствие, назначение судебной автотехнической экспертизы, основными задачами которой являются:

- а) установление обстоятельств, характеризующих механизм ДТП или отдельных его элементов;
- б) исследование действий участников ДТП;
- в) установление обстоятельств, характеризующих техническое состояние транспортного средства⁶⁷⁸.

Так, в ходе осмотра блока управления при помощи аппаратно-программного комплекса «Bosch Crash Data Retrieval» установлено, что скорость автомобиля непосредственно перед ДТП превышала более чем в два раза допустимую скорость движения на данном участке дороги – 114 км/ч при ограничении скорости движения не более 50 км/ч. Также было установлено, что водитель Е. постоянно воздействовал на педаль акселератора и не предпринимал мер к остановке автомобиля, то есть на педаль тормоза не воздействовал. На основании полученных данных была назначена дополнительная судебная автотехническая экспертиза, в ходе которой установлен достоверный механизм и ход ДТП, а также признана несостоятельность защитной версии обвиняемого водителя Е. В ходе судебного заседания обвиняемый Е. признал свою вину в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК России, и судом вынесен обвинительный приговор⁶⁷⁹.

На необходимость использования специальных знаний в форме судебной экспертизы для выявления обстоятельств, способствовавших

⁶⁷⁸ Тычинин М. С. Особенности расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Следствием установлено. 2018. № 1. С. 83.

⁶⁷⁹ Там же. С. 94.

совершению преступлений и иных правонарушений, указывается в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 01 сентября 1987 года № 5 «О повышении роли судов в выполнении требований закона, направленных на выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступлений и других правонарушений». В данном случае при назначении судебных транспортных экспертиз суд исходит из того, что специальные знания экспертов могут быть использованы для установления обстоятельств, способствовавших совершению преступления, предусмотренного главой 27 УК России.

Предлагаем рассмотреть некоторые обстоятельства, подлежащие доказыванию и установлению по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, более подробно.

Так, при расследовании преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК России, было установлено, что капитан теплохода совершил нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, что привело к последствиям в виде столкновения указанного судна со стоящим на якоре за пределами судового хода (полосы движения) рыболовецким судном и последующей гибели двух рыбаков. Проведенная судебная водно-техническая экспертиза показала, что капитан теплохода не осуществил надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, в том числе с помощью технических средств, выведение своего судна за пределы судового хода (полосы движения); не обеспечил должного наблюдения за окружающей обстановкой с целью полной и всесторонней оценки ситуации, в которой находилось судно. В совокупности все вышеперечисленные нарушения правил безопасности движения судна со стороны капитана теплохода привели к трагическим последствиям. В случае соблюдения правил, как указано в приговоре, такие последствия бы не наступили⁶⁸⁰. Таким образом, судом на основе заключения эксперта

⁶⁸⁰ Приговор Октябрьского районного суда Волгоградской области по делу № 1-49/2014 от 18 августа 2014 года [Электронный ресурс]: URL:

установлена не только вина капитана теплохода, а также были установлены обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

В некоторых случаях следователя и суд могут интересоваться установление места совершения транспортного происшествия, чтобы дополнительно определить характер действий лица, управляющего транспортным средством. Так, при расследовании нарушений правил движения и эксплуатации морского судна, допущенных капитаном Л. и старшим помощником капитана Ш., повлекшие аварийный случай с судном в акватории Кольского залива и причинение крупного ущерба, была назначена судебная водно-техническая экспертиза, одним из вопросов которой являлось установление конкретного участка плавания. По результатам проведенного исследования эксперты определили, что водное пространство Кольского залива относится к водному пространству Баренцева моря, в котором применяются особые правила плавания. Правила заключаются в том, что суда всегда должны держаться той стороны залива, которая находится справа по ходу движения, и следовать рекомендованными курсами, приведенными в руководстве «Режим плавания судов в Баренцевом, Белом и Карском морях (сводное описание)»⁶⁸¹. Впоследствии было установлено, что капитан Л. и его старший помощник Ш. этих правил не придерживались, что и привело к транспортному происшествию⁶⁸².

Справедлива на этот счет точка зрения А. А. Митрофановой о том, что само происшествие, возникшее в результате нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, зачастую представляет

https://sudact.ru/regular/doc/BogKLITEAeHw/?page=4®ular-court=®ular-date_from=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁸¹ Режим плавания судов в Баренцевом, Белом и Карском морях (сводное описание). Адм. № 4140. – СПб.: ГУНиО МО, 2007. 88 с.

⁶⁸² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013-2014 гг. по факту аварийного случая с судном в акватории Кольского залива // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

собой результат целого комплекса последовательно развивающихся событий, образующих совокупность причин и следствий. Поэтому в ходе расследования преступления следует устанавливать не только время и место наступления общественно-опасных последствий, но и время и место нарушения правил безопасности, поскольку данные события в некоторых случаях могут быть существенным образом разорваны в пространственно-временном отношении (например, когда авиационное происшествие наступило в результате недоброкачественного технического обслуживания воздушного судна перед полетом)⁶⁸³. Так, при назначении судебной воднотранспортной экспертизы может быть поставлен вопрос о том, сколько времени потребовалось для заполнения судна водой при условии использования всех водоотливных средств и что можно было сделать для прекращения или хотя бы для уменьшения поступления воды в корпус судна.

Кроме того, при производстве судебных транспортных экспертиз могут быть установлены технические неисправности, возникшие до транспортного происшествия. Так, Х., будучи ответственным лицом за техническое состояние транспортных средств, совершил выпуск в эксплуатацию технически неисправное транспортное средство (автобус), повлекшее по неосторожности смерть человека, т. е. совершил преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 266 УК России. Проведенной судебной автотехнической экспертизой было установлено, что неисправности тормозной системы автобуса происходили комплексно, а именно в результате надпила с последующим изломом. Характер повреждения трубки пневматической камеры заднего правого тормозного механизма, следы коррозии на клеммах датчиков давления воздуха в ресиверах указывали на то, что данные неисправности возникли до ДТП и не могли образоваться в ходе эксплуатации автобуса на маршрутной линии, а образовались при постороннем вмешательстве. Эксперт в суде также

⁶⁸³ Митрофанова А. А. Указ. соч. С. 72–73.

пояснил, что при простом визуальном осмотре выявленные неисправности можно было обнаружить при проверке давления воздуха по манометру⁶⁸⁴.

К сожалению, такие примеры можно увидеть не так часто, поскольку выявление недоброкачественного ремонта транспортных средств и их выпуска в эксплуатацию с техническими неисправностями происходит далеко не сразу. Поэтому одними из главных причин столь небольшого количества осужденных по ст. 266 и 267 УК России являются их высокая латентность и совершение преступлений совместно с другими (по совокупности), которые не входят в основные показатели судебной статистики, хотя они тоже учитываются.

Кроме вышеназванных причин низкой статистики в отношении осужденных лиц за преступления по ст. 266 и 267 УК России, следует отметить также прекращение уголовного дела в связи с истечением сроков давности. Так, доследственная проверка сообщения о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 266 УК России, длилась 21 месяц; затем предварительное расследование осуществлялось в общей сложности в течение 43 месяцев следователями органа внутренних дел и в течение 24 месяцев в следственном отделе Следственного комитета Российской Федерации. В итоге производство по уголовному делу было прекращено⁶⁸⁵.

В этой связи, как нам представляется, утрачивается криминалистически значимая информация о совершенном преступлении и лице, его совершившем, которая, как справедливо отмечает О. А. Соколова, может быть получена в результате отражения его действий в материально-фиксированных или идеальных отображениях⁶⁸⁶. Так, по результатам проведенной судебной автотехнической экспертизы при расследовании

⁶⁸⁴ Приговор Мамадышского районного суда Республики Татарстан по делу № 1-8/2011 от 03 марта 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/yWQH6lQ4VCgh/> (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁸⁵ Апелляционное постановление Санкт-Петербургского городского суда по делу № 1 - 453/16 от 06 сентября 2016 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Npw9g9aZBRHX/> (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁸⁶ Соколова О. А. Использование результатов экспертиз и исследований в раскрытии и расследовании преступлений // Российский следователь. 2015. № 1. С. 5.

преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК России, установлено, что автомобиль имел неисправности ходовой части, рулевого управления, возникшие в процессе рассматриваемого ДТП; тормозная система находилась в неисправном, однако действующем состоянии. Вместе с тем ответить на вопрос о давности возникновения неисправности рабочей тормозной системы автомобиля не представилось возможным ввиду неотображения признаков, свидетельствующих об этом⁶⁸⁷.

Иногда лицами, управляющими транспортными средствами, привносятся изменения в конструкцию транспортного средства, что влечет за собой определенные технические последствия и, как следствие, совершение преступления. Приведем пример. В ходе предварительного следствия было установлено, что В., действуя умышленно, в составе группы лиц по предварительному сговору, из корыстных побуждений, с целью получения материальной выгоды, находясь на территории аэропорта, в нарушение ч. 1 ст. 36, ч. 1 ст. 37 Воздушного кодекса Российской Федерации, п. 1 Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса Российской Федерации от 16 мая 2003 года № 132, используя воздушное судно Ан-2, за денежное вознаграждение оказал услуги по перевозке для осуществления прыжков с парашютом, не отвечающие требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров. Кроме того, было установлено, что воздушное судно не было зарегистрировано в установленном законом порядке в Едином государственном реестре прав на воздушные суда, имело технические неисправности и повреждения, не имело сертификата о летной годности. По уголовному делу, возбужденному по признакам преступления, предусмотренного п. «а» ч. 2 ст. 238 УК России, была назначена комиссия судебная авиационно-техническая экспертиза, на разрешение которой одним из вопросов являлось

⁶⁸⁷ Приговор Эхирит-Булагатского районного суда Иркутской области по делу № 1-71/2020 от 3 июля 2020 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/q5QPOapN5rmV/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

установление изменений в конструкции воздушного судна Ан-2, не относящихся к изначальной модели, и их влияние на безопасность полета. По результатам исследований эксперты пришли к выводу о том, что дополнительно привнесенное оборудование в конструкцию самолета Ан-2, а также его переоборудование из сельскохозяйственного варианта в транспортно-десантный осуществлялось лицами, не имеющими специальной подготовки и допуска к их выполнению, что соответственно не отвечает требованиям безопасной эксплуатации оборудования и воздушного судна. Помимо этого, эксперты сделали вывод о том, что вышеуказанные изменения непосредственно влияют на безопасность полетов⁶⁸⁸.

Изменения, привнесенные в конструкцию транспортного средства, существенным образом влияют на его эксплуатационные характеристики, которые могут явиться причиной неисправности и, как следствие, транспортного происшествия в целом. Например, в конце апреля 2019 года (до катастрофы самолета SSJ100 в Шереметьево) в ходе проведенной проверки Генпрокуратурой и ФСБ России Федерального агентства воздушного транспорта было выявлено, что более чем на 400 воздушных судах внедрены изменения типовой конструкции без проведения необходимых исследований и выполнения сертификационных работ⁶⁸⁹.

К иным обстоятельствам, способствовавшим совершению транспортного происшествия (преступления), относится избыточная масса (загруженность) транспортного средства, которая ухудшает практически все

⁶⁸⁸ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном п. «а» ч. 2 ст. 238 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016-2017 гг. по факту оказания услуги, не отвечающей требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁸⁹ Генпрокуратура и ФСБ нашли нарушения в работе Росавиации. Проверка выявила 400 переделанных самолетов и 9 проблемных авиакомпаний [Электронный ресурс]: URL: <https://www.rbc.ru/society/15/05/2019/5cdbf60d9a7947040b050b1b> (дата обращения: 22.03.2023).

служебные и эксплуатационно-технические характеристики транспортного средства (в большинстве случаев – воздушного судна). Приведем пример из практики. Следственными органами было возбуждено уголовное дело в отношении заместителя директора по организации летной работы авиакомпании «Тува Авиа» по факту оказания услуг по перевозке пассажиров воздушным судном Ан-2Т по маршруту Кызыл-Кунгуртук-Кызыл, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238 УК России. По результатам проведенной судебной авиационно-технической экспертизы установлено, что багаж пассажиров перед вылетом экипажем не был взвешен; по прилету службе перевозок была дана ошибочно предельная загрузка в 1000 кг вместо 1274 кг, в связи с чем во время выполнения полета отсутствовала объективная информация о загрузке и весовой балансировке воздушного судна и возможном превышении ограничений для воздушного судна в части устойчивости и управляемости. Таким образом, во время выполнения полета на воздушном судне Ан-2Т были допущены нарушения в части превышения нормы пассажироместимости воздушного судна, норм его загрузки багажом, а также центровки; как минимум 6 пассажиров воздушного судна не были обеспечены привязными ремнями, что при возникновении и (или) развитии аварийной или иной нештатной ситуации могло привести к получению ими травм, которых можно было бы избежать при нахождении на штатных пассажирских креслах, обеспеченными привязными ремнями⁶⁹⁰.

О том, что эксперты могут решать вопрос о причинно-следственной связи с технической точки зрения, было рассмотрено в § 3 главы 2 настоящей

⁶⁹⁰ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Западно-Сибирским следственным управлением на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015-2016 гг. по факту оказания услуги, не отвечающей требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

диссертации. В данном параграфе хотелось бы привести несколько примеров, когда выводы эксперта о причинно-следственной связи суд учитывал при вынесении приговора.

Так, Б., С. и Ч., осужденные по ч. 1 ст. 263 УК России, подали апелляционные жалобы на приговор районного суда. Указанными лицами совместно с адвокатом одного из осужденных было обращено внимание на то, что в основе приговора лежит заключение судебной железнодорожно-технической экспертизы, с которым они не согласны, т. к., по их мнению, неправильно определены причины схода поезда. Апелляционный суд, рассматривая доводы апелляционных жалоб о наличии нарушений уголовно-процессуального закона при проведении указанной экспертизы, не нашел каких-либо нарушений. Кроме того, судом отмечено, что выводы эксперта не вызывают сомнений в своей ясности и полноте, не содержат каких-либо противоречий, влияющих на правильность установления фактических обстоятельств уголовного дела. Само заключение эксперта включает в себя подробную исследовательскую часть по постановленным на разрешение эксперта вопросам, входящим в его профессиональную компетенцию. Судья апелляционного суда оценила заключение эксперта и отметила, что между действиями осужденных и наступившими последствиями в виде схода вагонов имеет место прямая причинно-следственная связь. Осужденные Б., С. и Ч., будучи осведомленными о наличии нарушений в текущем состоянии пути, не могли не предвидеть возможность наступления общественно-опасных последствий в виде схода вагонов между своими действиями и бездействием и причиненным ущербом, без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывали на их предотвращение. По мнению суда, данный факт объективно подтверждается совокупностью представленных по уголовному делу доказательств, в том числе заключением судебной железнодорожно-технической экспертизы, которой определены допущенные осужденными нарушения правил безопасности движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта. Оснований не доверять заключению эксперта у суда не имелось⁶⁹¹.

Таким образом, причинно-следственная связь при производстве судебных транспортных экспертиз может устанавливаться, но только между причинами происшествия технического характера и наступившими техническими последствиями. Юридическую оценку в конечном итоге дает только суд на основании заключения эксперта. К тому же, экспертом может быть установлен характер действий (бездействия) лиц, управляющих транспортным средством. Так, согласно заключению судебной железнодорожно-технической экспертизы по уголовному делу о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, для предотвращения травмирования пассажира Ш. машинист должен был выполнить требования сигнального знака «Остановка первого вагона», остановив два головных вагона в пределах платформы, контролировать визуально высадку и посадку пассажиров и не закрывать двери до окончания высадки пассажира. Эксперт отметил, что в случае случайного зажатия пассажира автоматической дверью машинист не должен был приводить поезд в движение, а должен произвести повторное открытие дверей, обеспечив пассажиру возможность забрать свою вторую сумку и вынести на платформу. Машинист Е. при посадке-высадке пассажиров и отправлении пригородного поезда имел реальную возможность для предотвращения смертельного травмирования пассажира. Для этого ему необходимо было после неправильной остановки не открывать автоматические двери, а продвинуть поезд вперед в сторону знака «Остановка первого вагона», остановить состав таким образом, чтобы обеспечивалась видимость второй двери прицепного вагона и визуально контролировалась посадка-высадка пассажиров из этого вагона. Кроме того, даже при неправильной остановке поезда машинисту Е. достаточно было после приведения поезда в движение

⁶⁹¹ Апелляционное постановление Забайкальского краевого суда по делу № 22-2392/2017 от 03 июля 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Q33TJ67Yc0o8/> (дата обращения: 22.03.2023).

визуально убедиться в безопасной посадке-высадке пассажиров. Судом на основании заключения эксперта сделан вывод о том, что машинистом Е. были нарушены требования Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, которые находятся в причинной связи с наступившими последствиями⁶⁹².

Говоря об установлении виновности лица в совершении преступления, формы его вины и мотива (п. 2 ч. 1 ст. 73 УПК России), следует отметить, что сложившаяся практика производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз свидетельствует о том, что зачастую эксперты решают, как нам кажется, вопросы, выходящие за пределы своей профессиональной компетенции, т. е. юридического характера, о чем нами это неоднократно рассматривалось в настоящей диссертации. Исходя из сформулированных нами задач судебных транспортных экспертиз, в данном случае необходимо использовать специальные знания для установления технического характера действий (бездействия) лица, управляющего транспортным средством. Вопрос о нарушении конкретных пунктов нормативных правовых актов должен решаться следователем и судом. Перечень таких документов, которыми должны руководствоваться лица, управляющие транспортным средством, либо осуществляющие их ремонт и выпуск в эксплуатацию, выясняется при допросе этих лиц (по возможности с привлечением специалистов соответствующей области знаний).

При этом, информация о лице, совершившем преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта, полученная в результате проведения судебных транспортных экспертиз, может быть использована или, во всяком случае, должна учитываться при разработке и проверке

⁶⁹² Приговор Смоленского районного суда Смоленской области по делу № 1-141/11 от 14 июля 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Sj8qZMq21cl3/> (дата обращения: 22.03.2023).

версий, а также производстве отдельных следственных действий, как это предлагала сделать Т. А. Ткачук⁶⁹³.

Представляется, что до создания методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз должны в обязательном порядке указываться методы экспертного исследования либо может быть составлено заключение специалиста, к которому предъявляется меньше требований по сравнению с заключением эксперта, в котором указывается применяемая методика (п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России). Так, в производстве Архангельского следственного отдела на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации находилось уголовное дело, возбужденное по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238 УК России, по факту организации перевозки пассажиров паралетом с нарушениями воздушного законодательства. Ввиду того, что экспертов в области производства судебной авиационно-технической экспертизы по исследованию паралета в регионе и ближайших к нему не оказалось, следователь направил запрос в коммерческую организацию, специализирующуюся на производстве сверхлегких летательных аппаратов, с целью проведения осмотра воздушного судна совместно со специалистом для установления технического состояния указанного воздушного судна, а также наличия возможных внесенных изменений в конструкцию летательного аппарата, в частности, наличие не заводских сварных швов на корпусе паралета. В последующем было составлено заключение специалиста⁶⁹⁴.

⁶⁹³ Ткачук Т. А. Использование результатов исследований и экспертиз в поиске преступника: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2001. С. 88–89.

⁶⁹⁴ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Архангельским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту организации перевозки пассажиров воздушным транспортом (паралетом) с нарушениями воздушного законодательства // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.:

В противном случае заключение эксперта может быть признано судом в качестве недопустимого доказательства. Так, К., являясь в силу выполняемой работы и занимаемой должности капитана-механика лицом, обязанным соблюдать правила безопасности движения речного транспорта, руководя экипажем речного теплохода и выполняя функции судоводителя теплохода, нарушил правила безопасности движения речного транспорта, которые повлекли по неосторожности гибель трех лиц. Данное преступление было квалифицировано по ч. 3 ст. 263 УК России. В качестве одного из доказательств стороной обвинения было представлено заключение водно-технической (судоводительской) экспертизы. Вопреки положениям ст. 25 ФЗ о ГСЭД в экспертном заключении отсутствовали сведения о содержании, методах и результатах проведенных ими исследований, что породило сомнения в достоверности экспертных выводов и признано судом в качестве недопустимого доказательства в порядке ст. 75 УПК России⁶⁹⁵.

Таким образом, при производстве по уголовному делу при расследовании преступлений с помощью судебных транспортных экспертиз можно установить (в одной из работ нами рассматривались обстоятельства, предусмотренные ст. 73 УПК России, устанавливаемые с помощью транспортно-технических судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта⁶⁹⁶):

1) отдельные обстоятельства события транспортного преступления (происшествия): время, место, механизм транспортного происшествия, причины транспортных происшествий и иных событий (последствий),

ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁶⁹⁵ Приговор Суда Ямало-Ненецкого автономного округа № xxxxxx от 04 октября 2010 года [Электронный ресурс]: URL: [https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetsкого-avtonomного-okруга-\(yamalo-nenetskiy-avtonomного-okруг\)-ot-04.10.2010-_-](https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetsкого-avtonomного-okруга-(yamalo-nenetskiy-avtonomного-okруг)-ot-04.10.2010-_-) (дата обращения: 20.02.2023)

⁶⁹⁶ Ильин Н. Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного Комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. – М.: Юрист, 2019. № 3. С. 14–15.

связанных с нарушением правил безопасности движения, эксплуатации и ремонта транспорта;

2) обстоятельства, способствовавшие совершению преступления (транспортного происшествия): неудовлетворительное состояние путей сообщения или объектов транспортной инфраструктуры, проявляющееся в различных дефектах; недостатки в организации движения (отсутствие средств регулирования движения, недостаточное освещение на путях сообщения и т. д.); производство ремонтных работ с нарушением правил техники безопасности и т. д.;

3) обстоятельства, содержащие информацию об отдельных элементах системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства»: подробное описание последовательности всех маневров транспортного средства, его скорость и т. д.; техническое состояние транспортного средства, а также объектов транспортной инфраструктуры, включая соответствие требованиям нормативных правовых актов с технической точки зрения; характер действий (бездействия) лиц, управляющих транспортным средством, с технической точки зрения; характер действий (бездействия) лиц, ответственных за эксплуатацию и ремонт транспортных средств (соответствие требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность движения), которые привели или способствовали возникновению транспортных происшествий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта с технической точки зрения; технические последствия образовавшихся повреждений (затопление отсеков речного судна, падение воздушного судна, отцепка вагона от пассажирского или пригородного поезда в пути следования и т. п.), их характер; наличие причинно-следственной связи между

нарушениями правил безопасности движения, эксплуатации, ремонта транспорта и наступившими последствиями с технической точки зрения и др.

Как известно использование результатов судебных экспертиз в предупреждении преступлений является одним из общих направлений криминалистической профилактики⁶⁹⁷. Еще в 60-е гг. прошлого столетия учеными-криминалистами стали рассматриваться вопросы о выделении в самостоятельную теорию криминалистическую профилактику. Так, В. П. Колмаков посвятил серию научных публикаций по данной теме⁶⁹⁸, а также защитил докторскую диссертацию «Криминалистические методы расследования и предупреждения преступлений против жизни». Позднее И. Я. Фридман поддерживал развитие экспертной профилактики в рамках науки криминалистики, однако не исключал при этом другие науки, к числу которых он относил судебную экспертологию⁶⁹⁹.

Серьезный вклад в разработку учения об экспертной профилактики как одной из частных теорий судебной экспертологии внес И. А. Алиев⁷⁰⁰, определивший в 1991 году ее принципы, функции, структуру, содержание и закономерности построения. Основу экспертной профилактики, по его мнению, составляет деятельность экспертов, выявляющих на основе специальных знаний обстоятельства, способствующие совершению преступления, при производстве судебной экспертизы, а также при

⁶⁹⁷ См., например, Колотушкин С. М. Современные возможности судебных экспертиз как фактор профилактики противодействия преступности // Вестник экономической безопасности. 2020. № 2. С. 172–173.

⁶⁹⁸ См., например, Колмаков В. П. К определению предмета экспертно-криминалистической профилактики преступлений // Вопросы судебной экспертизы. Материалы Всесоюзной научно-практической конференции, посвященной проблемам профилактической деятельности судебно-экспертных учреждений системы Министерства юстиции СССР. – Баку, 1973. № 16. С. 19–22; Колмаков В. П. Некоторые вопросы криминалистической профилактики преступлений // Советское государство и право. – М.: Наука. 1961. № 12. С. 106–109; Колмаков В. П. Основные положения криминалистической профилактики преступлений против жизни // Советское государство и право в период развернутого строительства коммунизма. Тезисы докладов и научных сообщений (6–9 марта 1962 г.). – Харьков, 1962. С. 236–238.

⁶⁹⁹ Фридман И. Я. Судебная экспертиза и вопросы предупреждения преступлений: автореф. дис. доктора юрид. наук. – М., 1974. 39 с.

⁷⁰⁰ Алиев И. А. Проблемы экспертной профилактики. – Баку: Азернешр, 1991. 311 с.

обобщении экспертной практики по мере ее накопления. Данные обстоятельства служат основой для разработки экспертами профилактических рекомендаций, направленных на их устранение в дальнейшем⁷⁰¹.

Некоторыми учеными рассматривались вопросы временных интервалов появления (предупреждения) определенных негативных событий или явлений, так называемых событий-предвестников, которые в дальнейшем могут привести к чрезвычайной ситуации и преступлению⁷⁰².

В данном случае экспертом-транспортником, как мы полагаем, могут решаться диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных. Например, при производстве судебной воздушно-транспортной экспертизы могут решаться вопросы о характере работы двигателей воздушного судна перед происшествием, об организации метеорологического обеспечения полета, соответствии метеорологического прогноза фактическому состоянию погоды в определенное время и т. д.

В настоящее время имеет место устоявшийся факт: экспертная профилактика является одной из судебно-экспертных частных теорий⁷⁰³. Помимо этого, учеными обосновываются положения об экспертно-криминалистической профилактике, которая одновременно является структурным элементом как теории криминалистического предупреждения преступлений, так и экспертной профилактики в широком смысле слова⁷⁰⁴. Несмотря на это, как верно отмечают О. Ю. Антонов и Е. В. Устелемова, теории экспертной профилактики уделяется недостаточное внимание со стороны ученых и практиков, однако именно профилактическая

⁷⁰¹ Там же. С. 214.

⁷⁰² Устинова И. В. Значение пространственно-временных связей и отношений для формирования частной научной теории судебно-экспертного прогнозирования // Теория и практика судебной экспертизы. 2021. Т. 16. № 1. С. 55–56.

⁷⁰³ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 360.

⁷⁰⁴ Махтаев М. Ш. Экспертно-криминалистическое предупреждение преступлений: дискуссионные вопросы // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. № 4. 2014. С. 62–69.

деятельность судебных экспертов является одной из важных, поскольку способна при надлежащей реализации предотвращать преступления до их совершения⁷⁰⁵.

Некоторые ученые высказывают мысль о том, что предложения эксперта, которые можно считать проявлением экспертной инициативы, наиболее часто носят профилактический характер. Так, А. В. Фролова, рассматривающая экспертную инициативу в качестве права эксперта на самостоятельную, но ограниченную пределами конкретного исследуемого объекта деятельность, направленную на выявление обстоятельств и условий совершения преступления, имеющих значение для уголовного дела, ошибочно, как нам представляется, пишет об отсутствии в действующем российском законодательстве упоминания относительно экспертной профилактики⁷⁰⁶. По нашему мнению, экспертная профилактика все же имеет нормативное закрепление. Так, в ч. 2 ст. 204 УПК России закреплено положение, согласно которому эксперт в составляемом им заключении вправе указать на выявленные им обстоятельства, имеющие значение для уголовного дела, хотя и не поставленные в рамках вопросов в постановлении о назначении судебной экспертизы. К таким обстоятельствам можно отнести условия, способствующие совершению преступления, установление которых является обязательным условием разрешения уголовного дела по существу⁷⁰⁷.

Данный тезис подтверждается Е. Р. Россинской, Е. И. Галяшиной и А. М. Зининым. Уважаемые ученые отмечают, что экспертная профилактика (применительно к дорожно-транспортным происшествиям и преступлениям) состоит в выявлении:

⁷⁰⁵ Антонов О. Ю., Устелемова Е. В. Теория экспертной профилактики: возникновение, современное состояние и перспективы развития // Вестник Удмуртского университета. Том 26. № 3. 2016. С. 68.

⁷⁰⁶ Фролова А. В. Право экспертной инициативы и экспертная профилактика в современном уголовном процессе // Проблемы техногенной безопасности и устойчивого развития. 2011. Вып. 2. С. 277–281.

⁷⁰⁷ Белкин А. Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. Указ. соч. С. 39.

- 1) обстоятельств и условий, содержащих информацию о нарушении:
 - правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе технически неисправных;
 - правил поведения на транспорте и путях сообщения;
 - правил содержания путей сообщения и других объектов транспортной инфраструктуры в безопасном состоянии для движения транспортных средств;
- 2) случаев непринятия необходимых мер по своевременному ограничению либо запрещению движения на отдельных участках путей сообщения, когда возникает опасность для движения транспортных средств⁷⁰⁸.

Кроме, того профилактическая деятельность экспертов некоторых государственных судебно-экспертных учреждений находит отражение в ведомственных нормативных правовых актах. Например, в п. 44 Инструкции по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации, утвержденной приказом МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» отмечается, что «В случае выявления при производстве экспертиз условий, способствующих совершению преступлений и административных правонарушений, руководитель организует подготовку предложений, направленных на их устранение, которые оформляются отдельным документом и направляются лицу (органу), назначившему экспертизу». Аналогичная информация содержится в п. 26.3 приказа МВД России от 11 января 2009 года № 7 «Об утверждении Наставления по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России», согласно которому одной из основных форм взаимодействия экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел

⁷⁰⁸ Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Указ. соч. С. 364– 365.

с другими подразделениями является выявление при осуществлении экспертно-криминалистической деятельности причин и условий, способствующих совершению преступлений, информация о которых приобщается к документам о результатах этой деятельности.

Установленные экспертом обстоятельства, способствующие совершению преступления, должны описываться с технической точки зрения. Приведем пример, когда эксперт в своем заключении выходит, как представляется, за пределы компетенции. *Так, в рамках уголовного дела по факту крушения самолета была назначена воздушно-транспортная судебная экспертиза. В заключении эксперта было указано, что экипаж воздушного судна не имел права на осуществление полета в связи со следующими обстоятельствами:*

1. *Отсутствовало действующее свидетельство летной годности воздушного судна.*

2. *Отсутствовала утвержденная органом гражданской авиации программа выполнения работ по оценке летной годности данного воздушного судна, согласованная с собственником самолета.*

3. *Отсутствовало заключение центра по сертификации единичного экземпляра воздушного судна о допуске данного самолета к контрольному облету.*

4. *Полетное задание должен был оформлять и подписывать руководитель группы экспертов, назначенный соответствующим приказом руководителя центра по сертификации единичного экземпляра воздушного судна.*

5. *Допуск экипажа к полету в установленном порядке не производился, поэтому принятое экипажем решение о выполнении полета можно квалифицировать как превышение должностных полномочий.*

6. *Отягчающим обстоятельством, по мнению экспертов, явился взлет воздушного судна «с конвейера»: при отсутствии препятствий на взлетно-посадочной полосе предположительно свидетельствовало*

*о совмещении облета самолета с контрольным облетом по программе учебно-тренировочного полета, что категорически запрещено*⁷⁰⁹.

Думается, что выявленные экспертом обстоятельства, способствовавшие совершению преступления, следовало оформить отдельным документом (например, служебным письмом) и направить лицу, назначившему судебную экспертизу, в порядке уведомления с принятием соответствующих мер реагирования. В дальнейшем подобный документ может использоваться в представлении об устранении причин и условий, способствующих совершению преступления, вносимом в порядке ч. 2 ст. 158 УПК России⁷¹⁰.

Таким образом, в настоящее время при осуществлении профилактической деятельности судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы⁷¹¹ могут решаться следующие задачи по предупреждению транспортных преступлений и происшествий (с технической точки зрения), связанных с установлением причин и условий, способствующих их совершению, путем исследования взаимосвязанных элементов сформулированной нами системы «транспортное средство – лицо, управляющее транспортным средством – пути сообщения – средства регулирования движения – лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта – условия эксплуатации транспортного средства» (факультативными элементами могут быть «пешеходы» и «пассажиры»):

– установление нарушений, связанных с организацией движения транспортного средства, проявляющейся в мероприятиях правового

⁷⁰⁹ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Западно-Сибирским следственным управлением на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2014 году по факту катастрофы самолета ЯК-18Т // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

⁷¹⁰ Антонов О. Ю., Устелемова Е. В. Теория экспертной профилактики: возникновение, современное состояние и перспективы развития. Указ. соч. С. 68.

⁷¹¹ См., Ильин Н. Н. Профилактическая деятельность судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. 2022. Т. 17. № 4. С. 33–40.

и технического характера, а также распорядительных действиях по управлению движением транспортного средства на пути сообщения. Данные нарушения проявляются в незаконной регистрации транспортного средства, его выпуске в эксплуатацию в технически неисправном состоянии, а также по неисправным путям сообщения, ошибочных действиях по координации движения транспортного средства со стороны лиц, участвующих в обеспечении транспортного процесса, отсутствии технических средств регулирования движения. *Так, экспертами в области судебной воднотранспортной экспертизы было установлено, что должностными лицами государственной инспекции по маломерным судам МЧС России осуществлена незаконная регистрация и постановка на учет моторной яхты под видом маломерного судна. Это позволило следователю сделать вывод о нарушении установленной государством системы безопасности судоходства, снижении ответственности судоводителя за безопасность эксплуатации судна, а также направить представление по устранению нарушений законодательства в соответствии с ч. 2 ст. 158 УПК России*⁷¹²;

– установление нарушений, связанных с подготовкой лица, управляющего транспортным средством, а также наличием права на его управление. *Так, экспертами в области воздушно-транспортной судебной экспертизы было установлено, что уровень профессиональной подготовки членов экипажа воздушного судна не в полной мере соответствовал требованиям нормативных документов. На основании представленных документов в ходе периодической подготовки ими не изучались вопросы, связанные с CFIT (столкновение с землей в управляемом полете);*

⁷¹² По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Уфимским следственным отделом на транспорте Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2012 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

требования, определенные Федеральными авиационными правилами, по допуску летного состава к полетам после перерыва не были соблюдены. Выявленные ранее обстоятельства, связанные с установлением соответствия подготовки экипажа воздушного судна уровню, необходимому для полета на конкретном типе воздушного судна и выполнения конкретного полетного задания, позволили бы избежать транспортного происшествия⁷¹³;

– по установлению влияния погодных и иных условий на возникновение причины транспортного происшествия (например, представление экспертом рекомендаций по корректировке движения транспортного средства ввиду неблагоприятных погодных и иных условий в конкретном месте: наличие устойчивой зоны турбулентности, пути миграции птиц и т. д.);

– по установлению обстоятельств, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортного средства, путей сообщений с целью определения возможности предотвращения транспортного происшествия.

В конечном итоге осуществляется экспертное прогнозирование по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий и явлений на основе имеющихся данных.

⁷¹³ По материалам уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выполненное диссертационное исследование представляет собой совокупность авторских идей, представляющих собой единый взгляд на сформированный класс судебных транспортных экспертиз. Мы убедились в том, что теория и практика рассматриваемого класса судебных экспертиз находятся в противоречии друг другу. Отсутствие единого подхода к классификации и понятиям основных базовых категорий частной теории судебных транспортных экспертиз; экспертным технологиям, связанным с методологией судебных транспортных экспертиз и процессом экспертного исследования, порождало проблемы в организации назначения, производстве судебных транспортных экспертиз, оформлении результатов и их использовании при расследовании преступлений.

Проведенный анализ научных работ показал, что теоретические, методические и организационные проблемы судебных транспортных экспертиз до настоящего времени не становились в полной мере предметом исследования ученых, о чем свидетельствует их отсутствие, за исключением судебных автотранспортных экспертиз. Настоящее диссертационное исследование позволило решить нам выявленную научную проблему и предложить новые научно обоснованные результаты, имеющие важное значение для борьбы с преступлениями, восполнив тем самым пробелы в теории и практике – разработана частная теория судебных транспортных экспертиз.

1. Нами сформулирован и обоснован вывод о том, что расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта связано с необходимостью точного установления в ходе предварительного следствия нарушения требований нормативных правовых актов конкретным лицом, а также причинной связи между нарушениями и наступившими последствиями. Без результатов судебной транспортной экспертизы сделать это довольно сложно.

2. Транспортные следы (в широком понимании) следует рассматривать исключительно в контексте предложенной нами взаимосвязанной между собой системы познания транспортного процесса и обстоятельств транспортного происшествия: «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства». В данном случае эксперт в области транспорта воспринимает следы как источник информации применительно не столько к трасологии, где упор делается на исследовании следов-отображений транспортных средств, а сколько к физико-математическим формулам и расчетам, определению свойств объектов (технических, эксплуатационных, технологических и др.), участвующих в транспортном процессе, нормативным правовым и нормативным актам, необходимым для проведения исследования.

На основании проведенного исследования был предложен новый раздел криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта.

3. В данной работе было уточнено понятие ранее сформулированного класса судебных экспертиз: вместо термина «инженерно-транспортные экспертизы» предложено именовать класс «судебных транспортных экспертиз». Исходя из данного определения, автором приведена их родовая и впервые предложена видовая классификация, которая, как представляется, наиболее полно охватывает технологические особенности, эксплуатационные свойства объектов судебной экспертизы, направляемых в учреждения для проведения исследования. Думается, что приведенный перечень видов судебных транспортных экспертиз, который, конечно же, не является исчерпывающим, позволит дифференцированно подойти к разработке методов и методик, применяемых при их производстве, исходя из родовой

принадлежности. В то же время предложенная классификация может быть использована при назначении комплексных экспертиз.

4. На основании проведенного исследования мы пришли к выводу о том, что отличительными признаками комплексных судебных транспортных экспертиз являются следующие:

1) при производстве комплексной экспертизы решение вопроса и формулирование единого вывода невозможно без одновременного совместного участия экспертов, обладающих специальными знаниями из различных судебных экспертиз;

2) комплексный характер может быть между разными родами судебной транспортной экспертизы (например, судебная автотранспортная и железнодорожно-транспортная экспертиза), разными ее видами в рамках конкретного рода (например, транспортно-техническая и транспортно-метеорологическая экспертиза), а также конкретным родом судебной транспортной экспертизы и родами (видами) других судебных экспертиз;

3) в комиссию экспертов рекомендуется включать специалистов, имеющих опыт по производству судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавших в их расследовании (например, участвовали в осмотре места происшествия в качестве специалистов, поскольку они имеют наглядное представление о наступивших последствиях и следовой картине происшествия);

4) выполнение экспертами в области производства судебных транспортных экспертиз и экспертами других специальностей обязанностей строго в рамках своей компетенции;

5) проводится совместный анализ признаков исследуемого объекта;

6) при решении любой задачи комплексной судебной транспортной экспертизы в распоряжение экспертов должны быть предоставлены материалы уголовного дела в полном объеме;

7) комплексный характер судебных транспортных экспертиз определяется, исходя из представляемых на экспертизу объектов, решаемых в отношении них задач, применяемых при производстве исследований экспертных методов и методик, а также устанавливаемых обстоятельств;

8) при производстве комплексной судебной транспортной экспертизы решается сложная (интеграционная) задача;

9) для получения наиболее обоснованного заключения эксперта по результатам судебных транспортных экспертиз необходимо осуществлять подготовку экспертов с точки зрения комплексного подхода, используя знания в области юридических и технических наук.

5. В данной работе была сформулирована частная теория судебных транспортных экспертиз и определены ее базовые понятия (предмет, объект, задачи).

С точки зрения общего подхода предметом судебных транспортных экспертиз (как практической деятельности) являются факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области конкретного вида транспортного машиностроения и связанных с каждым из них техническими науками, охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства» с использованием методов и средств обнаружения, фиксации и исследования следов при расследовании преступлений. В рамках производства судебных транспортных экспертиз устанавливаются:

а) тип, причины (техническая причинно-следственная связь), механизм и обстоятельства транспортного происшествия, включая важные параметры движения (скорость движения транспортного средства на различных этапах происшествия, причины изменения направления движения и др.);

б) техническое состояние транспортных средств, техника безопасности при их эксплуатации с целью выявления фактических изменений (повреждений) отдельных деталей, узлов, агрегатов, систем и дополнительного оборудования, причин, их вызвавших (характер, промежуток времени и т. д.) в результате транспортного происшествия или посторонних внешних воздействий;

в) данные о параметрах и состоянии путей сообщения, а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения;

г) обстоятельства, которые способствовали возникновению транспортного происшествия;

д) характер действий участников транспортного происшествия и возможности его предотвращения;

2) с точки зрения родового подхода предметом судебных транспортных экспертиз являются факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в конкретной области транспортного машиностроения (авиационное машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение) и связанных с ним технических наук при производстве определенного рода судебной транспортной экспертизы.

В качестве объектов судебных транспортных экспертиз предлагается выделять следующие:

- 1) объект – место происшествия;
- 2) объекты – транспортные средства;
- 3) объекты – пути сообщения и средства регулирования движения;
- 4) объекты – документы;
- 5) иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия.

Исходя из потребностей практики, предмета, объектов и целей исследования, несмотря на то, что в настоящий момент нет единого мнения

в отношении классификации экспертных задач, применительно к классу судебных транспортных экспертиз нами выделены следующие группы экспертных задач:

- 1) диагностические (ситуационные) задачи по установлению причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия;
- 2) диагностические задачи технического состояния транспортных средств;
- 3) диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств;
- 4) диагностические задачи технического состояния транспортных путей сообщения;
- 5) диагностические задачи технического состояния средств регулирования движения транспортного средства;
- 6) диагностические задачи по установлению характера действий лица, управляющего транспортным средством (нормативно-технические);
- 7) диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства;
- 8) диагностические задачи условий среды;
- 9) диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных;
- 10) диагностические (классификационные) задачи по определению типа транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.

6. Сформулирован вывод о том, что в компетенцию эксперта-транспортника не входят вопросы правового, справочно-информационного и оценочного характера.

В ходе проведенного исследования было установлено, что следователи довольно часто назначают судебные транспортные экспертизы для

определения причинной связи. Исходя из потребностей практики, сформулировано понятие технической причинно-следственной связи, установление которой входит в предмет судебных транспортных экспертиз.

Техническая причинно-следственная связь – это объективно существующая связь между: а) техническими (технологическими) действиями (бездействием) лиц, управляющих транспортным средством (пилот, водитель, судоводитель, машинист), имеющих отношение к осуществлению безопасности движения, управлению и эксплуатации транспортного средства, связанные с его использованием, обслуживанием, хранением и ремонтом (например, авиационный механик, деятельность которого направлена на выполнение ремонтных работ шасси, двигательных установок, приборного оборудования самолетов и вертолетов и т. д.), б) возникшей неисправностью транспортного средства, в) действиями пешеходов и пассажиров, г) состоянием путей сообщения, д) средой, повлиявшей на возникновение транспортного происшествия (погодные условия, осадки и др.), и наступившими техническими последствиями (наезд, столкновение, опрокидывание, затопление, разрушение и т. д.), устанавливаемая на основе анализа исходных данных с учетом объективных закономерностей.

Кроме технической причинно-следственной связи, с помощью судебных транспортных экспертиз можно установить некоторые обстоятельства, указанные в ст. 73 УПК России, а также обстоятельства, непосредственно связанные с расследованием транспортных преступлений.

7. Обозначены направления профилактической деятельности судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы, которые заключаются в:

– установлении нарушений, связанных с организацией движения транспортного средства, проявляющейся в мероприятиях правового и технического характера, а также распорядительных действиях по управлению движением транспортного средства на пути сообщения;

- установлении нарушений, связанных с подготовкой лица, управляющего транспортным средством, а также наличием права на его управление;

- установлении влияния погодных и иных условий на возникновение причины транспортного происшествия;

- установлении обстоятельств, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортного средства, путей сообщений с целью определения возможности предотвращения транспортного происшествия.

8. Во всех заключениях судебных транспортных экспертиз, кроме автотранспортных, шла подмена методики: эксперты указывали, что они пользовались либо нормативными правовыми актами, имеющими отношение к конкретному роду судебной транспортной экспертизы, либо специальной литературой по аналогичному принципу. Рассмотренные нами вопросы о системе методов и процессе экспертного исследования в нашей диссертации свидетельствует о том, что нами предлагается вариант концептуального подхода к экспертному исследованию при производстве судебных транспортных экспертиз, который можно взять за основу при создании родовой методики. До создания методик по судебным воднотранспортным, воздушно-транспортным и железнодорожно-транспортным экспертизам представляется необходимым, чтобы эксперты-транспортники указывали в своих заключениях хотя бы методы экспертного исследования, что согласуется с ФЗ о ГСЭД.

9. На основании проведенного диссертационного исследования предложена авторская классификация экспертных выводов в зависимости от установления каких-либо фактов и событий транспортного происшествия:

- *выводы (ситуационные) о причинах, механизме и обстоятельствах транспортного происшествия;*

- *выводы (технические) о техническом состоянии транспортных средств, путей сообщения и средствах регулирования движения транспортных средств;*

- *выводы (технические) о траектории и характеристиках движения транспортных средств;*
- *выводы (нормативно-технические) о характере действий лица, управляющего транспортным средством;*
- *выводы (реконструкционные) об обстоятельствах, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства;*
- *выводы (технические) о влиянии условий среды на возникновение и развитие транспортного происшествия;*
- *выводы (прогностические) о прогнозе развития и исходе конкретных событий, явлений;*
- *выводы (классификационные) о типе транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.*

Думается, что разработанная нами классификация выводов по новому основанию дает представление о возможностях судебных транспортных экспертиз по результатам проведенного исследования, находясь во взаимосвязи с экспертными задачами.

10. По результатам проведенного исследования было установлено, что судебные транспортные экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях не выполняются, кроме автотранспортных (автотехнических), проводимых в экспертных учреждениях системы МВД России и Минюста России на федеральном и региональном уровнях. Судебные воднотранспортные, воздушно-транспортные и железнодорожно-транспортные экспертизы проводятся только в негосударственных экспертных учреждениях (при наличии экспертов соответствующей области) либо частными экспертами, обладающими специальными знаниями в области транспортного машиностроения, эксплуатации воздушного, морского, внутреннего водного или железнодорожного транспорта и связанного с этим различных технических наук (как правило, сотрудники

научно-исследовательских институтов и преподаватели образовательных организаций). В этой связи нами рассмотрен один из основных вопросов организационного обеспечения судебно-экспертной деятельности в области производства судебных транспортных экспертиз, связанный с подготовкой и повышением квалификации экспертов. По нашему мнению, подготовка экспертов в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз может осуществляться в рамках ДПО посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки), в связи с чем предложен авторский подход к их обучению. Для обеспечения содействия в расследовании преступлений либо транспортных происшествий обоснована необходимость введения должностей экспертов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов.

11. Думается, что рассмотренные особенности проведения осмотра места происшествия, допроса, следственного эксперимента по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, позволят повысить не только качество работы следователя на практическом уровне, но и могут быть использованы при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз, что обусловит достоверность полученных результатов.

Вместе с тем следует отметить, что информация, содержащаяся в протоколах следственных действий, должна быть оценена следователем или судом до вынесения постановления (определения) о назначении судебной транспортной экспертизы в соответствии со ст. 88 УПК России на основе относимости, допустимости и достоверности. Только после такой оценки указанная информация может задаваться в качестве исходных данных.

В результате проведенного исследования можно сделать вывод о том, что специфика класса судебных транспортных экспертиз состоит в сложной природе изучения объекта познавательной деятельности. Впервые на монографическом уровне разработаны теоретические, методические и организационные положения судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя обоснованная характеристика, которая позволит устранить существующие противоречия между теорией и практикой.

Представляется, что рассмотрение указанных вопросов позволило сформулировать научно обоснованные концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз не только в рамках уголовного судопроизводства; выводы, предложения и рекомендации могут использоваться в других видах отечественного судопроизводства.

Перспективным видится формирование частных теорий для каждого рода судебных транспортных экспертиз, а также разработка теоретических и методических основ по исследованию новых объектов с учетом современной практики, в том числе, в условиях проводимой специальной военной операции, где используются новейшие транспортные средства без человека в салоне (на борту), управляемые дистанционным путем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты, официальные документы:

Высший нормативный правовой акт:

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Кодексы:

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 года № 174-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Иные федеральные законы:

8. Федеральный закон от 31 мая 2002 года № 63-ФЗ «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации»

[Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. Федеральный закон от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Федеральный закон от 23 апреля 2012 года № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Федеральный закон от 26 июля 2019 года № 224-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и Федеральный закон «О Следственном комитете Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

13. Федеральный закон от 29 декабря 2017 года № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14. Федеральный закон от 31 мая 2001 года «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. Федеральный закон от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Федеральный закон от 28 декабря 2010 года № 403-ФЗ «О Следственном комитете Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

17. Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

18. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

19. Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Акты органов исполнительной и судебной власти:

20. Инструкция от 02 февраля 1982 года «Об организации производства комплексных медико-криминалистических и медико-автотехнических экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции СССР и Министерства здравоохранения СССР», утвержденная заместителем Министра юстиции СССР и заместителем Министра здравоохранения СССР [Электронный ресурс]: URL: http://kurgansudmed.ucoz.net/Doc/Norm_Baza/proizvodstvoMKE.pdf (дата обращения: 22.03.2023).

21. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 22.03.2023).

22. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 года № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» [Электронный ресурс]: URL: <https://rg.ru/2010/12/30/postanovlenie-dok.html> (дата обращения: 22.03.2023).

23. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 01 сентября 1987 года № 5 (ред. от 06.02.2007) «О повышении роли судов в выполнении требований закона, направленных на выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступлений и других правонарушений» [Электронный ресурс]: URL: <http://sudact.ru/law/postanovlenie-plenuma-verkhovnogo-suda-rf-ot-01091987/> (дата обращения: 22.03.2023).

24. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

25. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 года № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» [Электронный ресурс]: URL: <http://government.ru/docs/all/65200/> (дата обращения: 22.03.2023).

26. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

27. Постановление Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2018 года № 1502 «О Правительственной комиссии по координации

судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (вместе с «Положением о Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации») [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

28. Постановление министерства труда и социального развития Российской Федерации от 21 августа 1998 года № 37 «Об утверждении Квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и других служащих» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/58839553> (дата обращения: 22.03.2023).

29. Приказ МВД России от 29 июня 2005 года № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

30. Приказ МВД России от 10 февраля 2006 года № 70 «Об организации использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/901969840> (дата обращения: 22.03.2023).

31. Приказ МВД России от 11 января 2009 года № 7 «Об утверждении наставления по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России» [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/902159638> (дата обращения: 22.03.2023).

32. Приказ МВД России от 09 января 2013 года № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» (вместе с «Положением об аттестации экспертов на право самостоятельного производства судебных экспертиз и о порядке пересмотра уровня их профессиональной подготовки в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации», «Положением о Центральной

экспертно-квалификационной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации») [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

33. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 12 мая 2010 года № 346н «Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/902217134> (дата обращения: 22.03.2023).

34. Приказ Министра обороны Российской Федерации № 136, Минтранса Российской Федерации № 42, Росавиакосмоса № 51 от 31 марта 2002 года «Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

35. Приказ Минобрнауки России от 12 сентября 2013 года № 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образования» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

36. Приказ Минобрнауки России от 28 октября 2016 года № 1342 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 Судебная экспертиза (уровень специалитета)» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

37. Приказ Минобрнауки России от 1 июля 2013 года № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

38. Приказ Минтранса России от 15 февраля 2023 года № 43 «Об определении Порядка расследования и учета транспортных происшествий, аварий и чрезвычайных ситуаций техногенного характера на внеуличном транспорте (за исключением канатных дорог, фуникулеров, входящих в состав инфраструктуры внеуличного транспорта лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек)» [Электронный ресурс]: URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202303020007> (дата обращения: 29.03.2023).

39. Приказ Минтранса России от 05 декабря 2013 года № 457 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

40. Приказ Минтранса России от 20 июня 1994 года № ДВ-58 «Об утверждении Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/902012160> (дата обращения: 22.03.2023).

41. Приказ Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 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» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

42. Приказ Минтранса России от 28 марта 2007 года № 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» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

43. Приказ Минтранса России от 10 декабря 2021 года № 438 «Об утверждении Порядка проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/727655294> (дата обращения: 22.03.2023).

44. Приказ Минтранса России от 19 января 2018 года № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

45. Приказ Минтранса России от 29 декабря 2003 года № 221 «Об утверждении Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

46. Приказ Минтранса России от 31 июля 2009 года № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

47. Приказ Минтруда России от 29 мая 2019 года № 367н «Об утверждении профессионального стандарта «Механизатор (докер-механизатор) комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах в морских и речных портах» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/560303982> (дата обращения: 22.03.2023).

48. Приказ Минтруда России от 06 октября 2021 года № 684н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь-сборщик

авиационных двигателей и агрегатов» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/726665624> (дата обращения: 22.03.2023).

49. Приказ Минтруда России от 25 мая 2021 года № 336н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь-судоремонтник» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/607123602> (дата обращения: 22.03.2023).

50. Приказ Минтруда России от 13 апреля 2021 года № 233н «Об утверждении профессионального стандарта «Слесарь по ремонту специального железнодорожного подвижного состава и механизмов» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/603603917> (дата обращения: 22.03.2023).

51. Приказ Минтруда России от 09 октября 2018 года № 623н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути» (до 01 сентября 2023 года) [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/551515844> (дата обращения: 22.03.2023).

52. Приказ Минтруда России от 20 декабря 2022 года № 797н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по ремонту и текущему содержанию железнодорожного пути» (с 01 сентября 2023 года) [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/1300505616> (дата обращения: 22.03.2023).

53. Приказ Минюста России от 27 декабря 2012 года № 237 «Об утверждении перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

54. Приказ Минюста России от 7 октября 2014 года № 207 «Об утверждении Положения об аттестации на право самостоятельного производства судебной экспертизы экспертов федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <https://minjust.consultant.ru/documents/11883> (дата обращения: 22.03.2023).

55. Приказ Минюста России от 06 июня 2014 года № 123 «Об утверждении Положения об организации научно-методического обеспечения судебной экспертизы федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <https://minjust.gov.ru/ru/documents/7912/> (дата обращения: 22.03.2023).

56. Приказ Минюста России от 12 ноября 2019 года № 258 «Об утверждении Порядка получения дополнительного профессионального образования работниками федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/563862421> (дата обращения: 22.03.2023).

57. Приказ Минюста СССР от 26 октября 1981 года № 20 «Об утверждении инструкции о производстве судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Министерства юстиции СССР»: [Электронный ресурс]: URL: <http://www.avtoadvokat.ru/menu/zakon/info/info19.htm> (дата обращения: 22.03.2023).

58. Приказ МЧС России от 24 июня 2016 года № 340 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» [Электронный ресурс]: URL: <https://minjust.consultant.ru/documents/20620> (дата обращения: 22.03.2023).

59. Приказ СК России от 08 августа 2013 года № 53 «Об организации работы следователей-криминалистов в Следственном комитете Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/456078303> (дата обращения: 22.03.2023).

60. Приказ СК России от 24 июля 2020 года № 77 «Об утверждении порядка определения, пересмотра уровня квалификации и аттестации экспертов федерального государственного казенного учреждения «Судебно-экспертный центр Следственного комитета Российской Федерации» на право самостоятельного производства судебных экспертиз» [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/565499362> (дата обращения: 22.03.2023).

61. Приказ ФСБ России от 23 июня 2011 года № 277 «Об организации производства судебных экспертиз в экспертных подразделениях органов федеральной службы безопасности» (вместе с «Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертных подразделениях органов федеральной службы безопасности») [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

62. Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» [Электронный ресурс] <http://ivo.garant.ru/#/document/70754306/paragraph/1:0> (дата обращения: 22.03.2023)

63. Информационное письмо «О практике использования данных дистанционного зондирования Земли из космоса при проверке сообщений о преступлениях и расследовании уголовных дел» № Исоп-215/2-7950-19 от 05 марта 2019 года. – М.: ГУК СК России (Криминалистический центр), 2019. 6 с.

Международные нормативно-правовые акты:

64. Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море от 16 мая 2008 года (принят

Резолюцией КБМ № MSC.255(84) [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/499028826> (дата обращения: 22.03.2023).

65. Конвенция о дорожном движении 08 ноября 1968 года (г. Вена) [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901133> (дата обращения: 22.03.2023).

66. Конвенция о международной гражданской авиации от 07 декабря 1944 года (г. Чикаго) вместе Приложением 13 от 11 апреля 1951 года [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/1902240> (дата обращения: 22.03.2023).

67. Конвенция о международной морской организации от 06 марта 1948 года (г. Женева) [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900731> (дата обращения: 22.03.2023).

68. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 09 мая 1980 года (г. Берн) [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/902302611> (дата обращения: 22.03.2023).

69. Конвенция о праве, применимом к дорожно-транспортным происшествиям от 04 мая 1971 года (г. Гаага) [Электронный ресурс]: доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 22.03.2023).

70. Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам от 07 октября 2002 года (г. Кишинев) [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/901898597> (дата обращения: 22.03.2023).

71. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 01 ноября 1974 года (СОЛАС-74, г. Лондон) [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата обращения: 22.03.2023).

Комментарии, словари и энциклопедии:

72. Белкин, Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 334 с.

73. Большая энциклопедия транспорта в 8-ми томах. – М.: Большая Российская Энциклопедия, 2003. – 1039 с.

74. Большой толковый словарь русских существительных: свыше 15 000 имен существ., идеограф. описание, синонимы, антонимы / [авт.-сост.: Л. Г. Бабенко и др.] ; под общ. ред. Л. Г. Бабенко. – М.: АСТ-Пресс Книга, 2005. – 862 с.

75. Военно-юридический энциклопедический словарь. Серия «Право в Вооруженных Силах – консультант» / под ред. А. В. Кудашкина, К. В. Фатеева, С. С. Харитоновна. – М.: «За права военнослужащих», 2007. Вып. 82. – 379 с.

76. Даль, В. И. Толковый словарь живаго великорускаго языка. В 4-х томах. Т. 1. – СПб.: Издание книгопродавца-типографа М. О. Вольфа. 1882. – 712 с.

77. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (научно-практический) / под ред. А. И. Чучаева. – М.: Проспект, 2019. – 1536 с.

78. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <https://upkod.ru/chast-2/razdel-8/glava-27/st-195-upk-rf> (дата обращения: 22.03.2023).

79. Комментарий к Федеральному закону от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (постатейный) (2-е издание) / под ред. А. Б. Смушкина (подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=15888#018177118708819284> (дата обращения: 08.02.2023).

80. Комментарий к Федеральному закону от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (постатейный) / под ред. В. П. Кашепова. М.: Юстицинформ, 2003 [Электронный ресурс]: URL:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=4705#027102944314056776> (дата обращения: 09.01.2023).

81. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: 72500 слов и 7500 фразеол. выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова, Российская АН. Ин-т рус. Яз.; Российский фонд культуры. – М.: Азъ. Ltd, 1992. – 907 с.

82. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. – М.: Издательство: ООО «А Темп», 2006. – 944 с.

83. Режим плавания судов в Баренцевом, Белом и Карском морях (сводное описание). Адм. № 4140. – СПб.: ГУНиО МО, 2007. – 88 с.

84. Справочник по судебным экспертизам для следователей. Практическое пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки «Юриспруденция» / Д. В. Алехин, А. М. Багмет, Н. Н. Ильин, В. И. Саньков и др. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 231 с.

85. Этимологический словарь современного русского языка / Сост. А. К. Шапошников: в 2 т. Т. 1. – М.: Флинта: Наука, 2010. – 584 с.

Монографии, учебники, учебные пособия:

86. Аверьянова, Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории / Т. В. Аверьянова. – М.: Норма, 2009. – 480 с.

87. Аветисян, С. С. Соучастие в преступлениях со специальным составом. Монография / С. С. Аветисян. – М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 467 с.

88. Айзинбуд, С. Я. Машинист и безопасность / С. Я. Айзинбуд, В. Г. Козубенко, В. Н. Курков. – М.: Транспорт, 1992. – 48 с.

89. Алексеев, А. Н. Навигация и лоция (для судоводителей маломерных судов): Учебное пособие / А. Н. Алексеев. – М.: Пищевая промышленность, 1979. – 256 с.

90. Алехин, Д. В. Особенности первоначального этапа расследования авиационных происшествий: учебно-практическое пособие / Д. В. Алехин,

Н. Н. Ильин, В. А. Передерий / под ред. А. М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2017. – 70 с.

91. Алиев, И. А. Проблемы экспертной профилактики / И. А. Алиев. – Баку: Азернешр, 1991. – 311 с.

92. Афанасьев, В. В. Расчет координат места судна по избыточным навигационным измерениям: Учеб. пособие по математическим основам судовождения / В. В. Афанасьев, В. А. Логиновский. – СПб.: ГМА им. адм. С. О. Макарова, 2002. – 40 с.

93. Баев, О. Я. Тактика следственных действий: учеб. пособие / О. Я. Баев. – Воронеж.: НПО «МОДЭК», 1995. – 224 с.

94. Баев О. Я. Тактика следственных действий: учебное пособие / О. Я. Баев. – М.: Юрлитинформ, 2013. – 456 с.

95. Бастрыкин, А. И. Розыск, дознание, следствие / А. И. Бастрыкин, И. Ф. Крылов. – М.: Экзамен, 2014. – 255 с.

96. Богаткин, О. Г. Авиационная метеорология. Учебник / О. Г. Богаткин. – СПб.: Изд. РГГМУ, 2005. – 328 с.

97. Безопасность полетов: Учебник для вузов / Р. В. Сакач, Б. В. Зубков, М. Ф. Давиденко и др.: Под ред. Р. В. Сакача. – М.: Транспорт, 1989. – 239 с.

98. Белкин, А. Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. Монография / А. Р. Белкин. – М.: Норма, 2005. – 528 с.

99. Белкин, Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории – к практике / Р. С. Белкин. – М.: Юрид. лит., 1988. – 304 с.

100. Белкин, Р. С. Курс криминалистики. Учебное пособие для вузов в 3-х томах. 3-е изд., дополненное / Р. С. Белкин. – М., 2001. – 1115 с.

101. Белкин, Р. С. Теория и практика следственного эксперимента / под общ. ред. А. И. Винберга. – М.: Изд-во ВШ МВД СССР, 1959. – 171 с.

102. Белкин, Р. С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике / Р. С. Белкин. – М.: Юридическая литература, 1964. – 223 с.
103. Бессонов, А. А. Искусственный интеллект и математическая статистика в криминалистическом изучении преступлений: монография / А. А. Бессонов. – М.: Проспект. 2021. – 816 с.
104. Бутырин, А. Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы / А. Ю. Бутырин. – М.: Издательский Дом «Городец», 2006. – 544 с.
105. Бычкова, С. Ф. Становление и тенденции развития науки о судебной экспертизе / С. Ф. Бычкова. – Алма-Ата, 1994. – 288 с.
106. Видеозапись следственных действий: учеб. пособие / под общ. ред. канд. юрид. наук, доц. А. М. Багмета. – М.: Юрлитинформ, 2017. – 159 с.
107. Винберг, А. И. Основные принципы советской криминалистической экспертизы / А. И. Винберг. – М.: Госюриздат, 1949. – 132 с.
108. Винберг, А. И. Судебная экспертология (Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз). Учебное пособие / А. И. Винберг, Н. Т. Малаховская. – Волгоград, 1978. – 182 с.
109. Гаврилов, О. А. Курс правовой информатики: Учебник для вузов / О. А. Гаврилов. – М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2002. – 432 с.
110. Грановский, Г. Л. Основы трасологии / Г. Л. Грановский. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1974. – 240 с.
111. Гришина, Е. П. Сведущие лица в российском уголовном судопроизводстве: теоретические проблемы доказывания и правоприменительная практика: монография / под ред. Н. А. Духно. – М.: Изд-во Юридического института МИИТа, 2012. – 280 с.
112. Гусев, Ю. И. Конструирование и расчет машин химических производств / Ю. И. Гусев, И. Н. Карасев, Э. Э. Кольман-Иванов. – М., Машиностроение, 1985. – 408 с.

113. Долицкий, Е. А. Технические экспертизы по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте. Методическое пособие / Е. А. Долицкий – М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1951. – 155 с.

114. Дьяконова, О. Г. Теоретические основы судебной экспертологии: монография / О. Г. Дьяконова. – М.: Проспект, 2017. – 480 с.

115. Егоров, А. П. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. Пособие для следователей / А. П. Егоров, И. Л. Шрага. – М., 1970. – 183 с.

116. Естественно-научные методы судебно-экспертных исследований: учебник / под ред. Е. Р. Россинской. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2015. – 304 с.

117. Зайцева, Е. А. Концепция развития института судебной экспертизы в условиях состязательного уголовного судопроизводства: монография / Е. А. Зайцева. – М.: Юрлитинформ, 2010. – 424 с.

118. Захаров, С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение / С. Н. Захаров. – М.: Юрид. лит., 1977. – 128 с.

119. Зинин, А. М. Судебная экспертиза: учебник / А. М. Зинин, Н. П. Майлис. – М.: Право и закон; Юрайт-Издат, 2002. – 320 с.

120. Зинин, А. М. Участие специалиста в процессуальных действиях: учебник / А. М. Зинин. – М.: Проспект, 2011. – 256 с.

121. Зорин, Г. А. Криминалистическая эвристика: учебное пособие по курсу «Криминалистика». – Т.1 / Г. А. Зорин. – Гродно: Гродненский госуниверситет, 1994. – 210 с.

122. Иваницкий, Р. П. Методика служебного расследования происшествий на железнодорожном транспорте. Учебное пособие / Р. П. Иваницкий. – Алматы, 2008. – 140 с.

123. Ильин, Н. Н. Криминалистическая идентификация человека по признакам внешнего облика, запечатленным на видеоизображениях: монография / Н. Н. Ильин. – М.: Юрлитинформ, 2015. – 215 с.

124. Ильин, Н. Н. Подготовка и назначение судебных транспортно-технических экспертиз по уголовным делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте: методические рекомендации / Н. Н. Ильин, В. И. Саньков, И. А. Цховребова / под ред. А. А. Бессонова. – М.: Следственный комитет Российской Федерации, 2020. – 178 с.

125. Ильин, Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики / Н. Н. Ильин. – М.: Юрлитинформ, 2020. – 288 с.

126. Имитационное моделирование: учеб. пособие / М. С. Эльберг, Н. С. Цыганков. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2017. – 128 с.

127. Ищенко, Е. П. Криминалистика: Учебник. – 2-е издание / Е. П. Ищенко, А. А. Топорков. – М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ», ИНФРА-М, 2010. – 784 с.

128. Киселевич, И. В. Транспортно-трассологическая экспертиза: учеб. пособие для вузов / И. В. Киселевич, Т. В. Демидова, М. В. Беляев. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 127 с.

129. Коломийчук, Н. Д. Гидрография. Учебник для высших военно-морских училищ / Н. Д. Коломийчук. – Л.: Гл. упр. навигации и океанографии М-ва обороны СССР, 1988. – 366 с.

130. Коробеев, А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография / А. И. Коробеев. – М.: Юрлитинформ, 2015. – 486 с.

131. Корухов, Ю. Г. Трассологическая диагностика / Ю. Г. Корухов. – М., 1983. – 46 с.

132. Кохановский, В. П. Философия для аспирантов: Учебное пособие / В. П. Кохановский, Е. В. Золотухина, Т. Г. Лешкевич, Т. Б. Фатхи. Изд. 2-е. – Ростов н/Д: «Феникс», 2003. – 448 с.

133. Криминалистика. Техника и тактика расследования преступлений / Н. А. Бобров, А. И. Винберг, С. А. Голунский, В. И. Громов и др.; под ред. А. Я. Вышинского. – М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1938. – 538 с.
134. Криминалистика: Учебник / Т. В. Аверьянова, Е. Р. Россинская, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма: НИЦ Инфра-М, 2019. – 928 с. [Электронный ресурс]: URL: <http://znanium.com/catalog/product/995361> (дата обращения: 22.03.2023).
135. Криминалистика. Учебник в 3 частях. Часть II. Криминалистическая тактика ; под общ. ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова, О. Ю. Антонова. – М.: Проспект, 2020. – 240 с.
136. Криминалистика: учебник для вузов / Под ред. Р. С. Белкина. – М.: НОРМА, 2001. – 990 с.
137. Криминалистика. Учебник. Том 1 / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. – М.: Издательство «Экзамен», 2014. – 559 с.
138. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Научно-практическое пособие / Ю. Г. Корухов. – М.: Норма, Инфра-М, 1998. – 288 с.
139. Криминалистическая экспертиза оружия и следов его применения: учебник. Ч. 1 / Под ред. В. А. Ручкина, И. А. Чулкова. – Волгоград: ВА МВД России, 2004. – 316 с.
140. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования. Учебник / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, А. И. Бородулин, В. Н. Григорьев и др.; Под ред.: Т. В. Аверьяновой, Р. С. Белкина. – М.: Новый Юрист, 1997. – 400 с.
141. Криминалистическое обеспечение национальной безопасности. Учебное пособие / под ред. Е. П. Ищенко. М.: Юрлитинформ, 2019. – 480 с.
142. Крылов, И. Ф. Криминалистическое учение о следах / И. Ф. Крылов. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. – 197 с.

143. Крылова, Г. Д. Основы стандартизации, сертификации, метрологии: Учебник для вузов / Г. Д. Крылова. – 2 -е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 711 с.
144. Кузин, Л. Т. Основы кибернетики. В 2-х томах / Л. Т. Кузин. – М.: Энергия, 1979. Т. 1. 504 с. Т. 2. – 584 с.
145. Кузнецов, П. С. Судебная экспертиза: Учебное пособие / П. С. Кузнецов. – Екатеринбург: Изд-во УрГЮА, 2007. – 61 с.
146. Курс криминалистики. Раздел: Судебная экспертология. Ч. 1 / Е. К. Болдырев, Г. П. Васкаргян, Ю. Ф. Воронин, Ю. М. Воронков, и др. – Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1995. – 151 с.
147. Мавлюдов, А. К. Осмотр места происшествия по делам об авариях на водном транспорте / А. К. Мавлюдов; под ред. В. В. Степанова. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1985. – 106 с.
148. Майлис, Н. П. Введение в судебную экспертизу: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 021100 «Юриспруденция» / Н. П. Майлис. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2017. – 112 с.
149. Майлис, Н. П. Введение в судебную экспертизу: учебное пособие / Н. П. Майлис. – М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 112 с.
150. Майлис, Н. П. Судебная трасология: Учебник для студентов юридических вузов / Н. П. Майлис. – М.: Издательство «Экзамен», Право и закон, 2003. – 272 с.
151. Майлис, Н. П. Трасология и трасологическая экспертиза: Курс лекций / Н. П. Майлис. – М.: РГУП, 2015. – 274 с.
152. Математические методы в криминалистической экспертизе: курс лекций / А. А. Курин и др.; ред. А. А. Тихонов. – Волгоград: ВА МВД России, 2004. – 123 с.
153. Машошин, О. Ф. Диагностика авиационной техники. Учебное пособие / О. Ф. Машошин. – М.: МГТУ ГА, 2007. – 141 с.

154. Международное уголовное право: учебник для вузов / А. В. Бриллиантов [и др.]; под общей редакцией А. В. Бриллиантова; ответственный редактор А. А. Арямов, Г. А. Русанов. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 358 с. Текст: электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/450413> (дата обращения: 22.03.2023).

155. Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / В. Г. Малинин, В. М. Федоров, К. А. Шамраев; Под общ. ред. В. А. Морозова. – М.: Инфра-М, 2001. – 158 с.

156. Методические рекомендации по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки / Е. Л. Махнин, И. Н. Новоселецкий, С. В. Федотов и др. – М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 2018. – 326 с.

157. Новиков, Д. А. Кибернетика: Навигатор. История кибернетики, современное состояние, перспективы развития / Д. А. Новиков. – М.: ЛЕНАНД, 2016. – 160 с.

158. Наумов, А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций / А. В. Наумов. Изд. 6-е, перераб. и доп. – М.: Издательство «Проспект», 2018. – 784 с.

159. Орлов, Ю. К. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве: Судебная экспертиза: общие понятия. Учебное пособие / Ю. К. Орлов. Вып. 2. – М.: Изд-во МГЮА, 2004. – 23 с.

160. Орлов, Ю. К. Судебная экспертиза как средство доказывания в уголовном судопроизводстве / Ю. К. Орлов. – М.: ИПК РФЦСЭ при Минюсте России, 2005. – 264 с.

161. Основы судебной экспертологии: учеб. пособие / Т. С. Волчецкая. – Калининград: Изд-во Калинингр. гос. ун-та, 2004. – 195 с.

162. Особенности расследования авиационных происшествий: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, 2016. – 70 с.

163. Особенности расследования преступлений, совершаемых на транспорте: курс лекций / сост. А. В. Булыжкин. – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2010. – 166 с.

164. Правила о производстве расследования, анализа, учета и изучения причин, аварий и происшествий на внутренних водных путях СССР. Методическое пособие. – М; Ленинград: Гострансиздат, 1932. – 52 с.

165. Расследование происшествий на водном транспорте: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, 2017. – 70 с.

166. Расследование происшествий на железнодорожном транспорте: методические рекомендации. – М.: Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, 2017. – 260 с.

167. Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. – 4-е изд., доп. / Е. Р. Россинская. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2020. – 576 с.

168. Россинская, Е. Р. Настольная книга судьи: судебная экспертиза / Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина. – М.: Проспект, 2010. – 464 с.

169. Руководство для следователей по осмотру места происшествия. Учебно-практическое пособие / А. В. Боловинов, С. И. Данилова, Л. С. Корнева [и др.]; под ред. И. А. Попова, Г. В. Костылевой, Н. Е. Муженской. – М.: Проспект, 2014. – 440 с.

170. Самарский, А. А. Математическое моделирование. Идеи. Методы. Примеры / А. А. Самарский, А. П. Михайлов. – 2-е изд., испр. – М.: Физматлит, 2001. – 320 с.

171. Сафонов, В. И. Компьютерное моделирование: учебное пособие / В. И. Сафонов; Мордов. гос. пед. ин-т. – Саранск, 2009. – 92 с.

172. Слабожанин, Г. Д. Гидрометрия. Учебное пособие по гидрологии / Г. Д. Слабожанин. – Томск: Изд-во Томск. Гос. архит.-строит. ун-та, 2014. – 58 с.

173. Сорокотягин, И. Н. Судебная экспертиза: учебник и практикум для вузов / И. Н. Сорокотягин, Д. А. Сорокотягина. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 288 с.

174. Степанов, И. С. Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: Учебное пособие / И. С. Степанов, Ю. Ю. Покровский, В. В. Ломакин, Ю. Г. Москалева. – М.: МГТУ «МАМИ», 2011. – 171 с.

175. Суворов, Ю. Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: методические рекомендации / Ю. Б. Суворов. – М.: ВНИИСЭ, 1987. – 20 с.

176. Суворов, Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: Учебное пособие для вузов / Ю. Б. Суворов. – М.: Издательство «Экзамен», издательство «Право и закон», 2004. – 208 с.

177. Судебная экспертиза. Ч. II / Ответственный редактор докт. техн. наук В. А. Илларионов. – М.: Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз (ВНИИСЭ), 1980. – 163 с.

178. Судебная экспертиза в международном правоприменении / С. А. Смирнова, И. Э. Никитина, Ш. Н. Хазиев и др. – ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России Москва, 2019. – 402 с.

179. Судебная экспертиза: типичные ошибки / Е. Р. Россинская [и др.]; под ред. Е. Р. Россинской. – М.: Проспект, 2018. – 544 с.

180. Судебная экспертология: история и современность (научная школа, экспертная практика, компетентностный подход): монография / под ред. Е. Р. Россинской, Е. И. Галяшиной. – М.: Проспект, 2017. – 272 с.

181. Судебная экспертология. Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз: Учебное пособие / А. И. Винберг, Н. Т. Малаховская; Отв. ред.: Б. А. Викторов. – Волгоград: НИиРИО ВСШ МВД СССР, 1979. – 183 с.

182. Судебно-медицинская деятельность в уголовном судопроизводстве: правовые, организационные и методические аспекты. Монография / Г. И. Заславский, И. Е. Лобан, В. Л. Попов – С.-Пб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 467 с.

183. Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология): учебник / Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина, А. М. Зинин; под ред. Е. Р. Россинской. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Норма», 2017. – 368 с.

184. Теория судебной экспертизы: учебное пособие / Д. А. Сорокотягина, И. Н. Сорокотягин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2009. – 439 с.

185. Терзиев, Н. В. Идентификация и определение родовой (групповой) принадлежности. Лекции по криминалистике. – М., 1961. – 38 с.

186. Техничко-криминалистическое сопровождение расследования преступлений. Учебно-практическое пособие / под ред. А. М. Багмета. – М.: Юрлитинформ, 2016. – 256 с.

187. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств: Ч. 1 / Под ред. канд. техн. наук Ю. М. Дильдина. Общая редакция канд. техн. наук В. В. Мартынова. – М.: ИНТЕРКРИМ-ПРЕСС. 2010. – 568 с.

188. Уголовное право России. Части общая и особенная: учебник / В. А. Блинников, А. В. Бриллиантов, О. А. Вагин и др.; под редакцией доктора юридических наук, профессора А. В. Бриллиантова. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: Проспект, 2017. – 1184 с.

189. Уголовное право России. Части общая и особенная: учебник / М. П. Журавлев [и др.]; под ред. А. И. Рарога. 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2017. – 895 с.

190. Уголовное право. В 2-х т. Том 2. Особенная часть: учебник для академического бакалавриата / А. В. Наумов [и др.]; ответственный редактор А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 499 с.

191. Уголовный процесс: учебник для академического бакалавриата / В. П. Божьев [и др.]; под редакцией В. П. Божьева, Б. Я. Гаврилова. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2019. – 490 с.

192. Уголовный процесс: учебник для бакалавриата и специалитета / А. И. Бастрыкин [и др.] ; под редакцией А. И. Бастрыкина, А. А. Усачева. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 468 с.

193. Уголовно-процессуальное право (уголовный процесс): Учебник для вузов / под ред. А. В. Ендольцевой, О. В. Химичевой, Е. Н. Клещиной. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 727 с.

194. Участие специалиста в процессуальных действиях: учебник [Электронный ресурс] / А. М. Зинин, А. И. Семикаленова, Е. В. Иванова; под общ. ред. А. М. Зинина – М.: Проспект, 2016. – 288 с. Режим доступа: <http://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785392203772.html> (дата обращения: 22.03.2023).

195. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. Курс лекций / Р. Ю. Трубицын, В. Н. Хрусталева. – Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России, 2002. – 212 с.

196. Чава, И. И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Учебно-методическое пособие / И. И. Чава. – М.: Библиотека эксперта, 2007. – 98 с.

197. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2018. – 252 с.

198. Шакиров, К. Н. Судебная экспертология: проблемы и решения (от теории – к практике): монография / К. Н. Шакиров. – Алматы: Изд-во Казну, 2017. – 280 с.

199. Шишов, С. С. Расследование нарушений правил вождения и эксплуатации военных кораблей (кораблевождения): методическое пособие / С. С. Шишов, А. В. Саботахин, А. П. Сеницын / Под редакцией заместителя руководителя Главного военного следственного управления Следственного

комитета Российской Федерации генерал-лейтенанта юстиции
Л. В. Баранова. – М., 2022. – 148 с.

200. Шляхов, А. Р. Труды по судебной экспертизе / А. Р. Шляхов.
– М.: Наука, 2006. – 567 с.

201. Экспертиза в судопроизводстве: учебник для бакалавров / под
ред. Е. Р. Россинской. – М.: Проспект, 2016. – 336 с.

202. Экспертизы на предварительном следствии / И. В. Виноградов,
Г. И. Кочаров, Н. А. Селиванов. – М.: Госюриздат, 1959. – 216 с.

Статьи и тезисы докладов:

203. Аверьянова, Т. В. Еще раз о предмете общей теории судебной
экспертизы / Т. В. Аверьянова // Вестник экономической безопасности. 2016.
№ 4. С. 12–16.

204. Аземша, С. А. Совершенствование экспертного анализа дорожно-
транспортных происшествий с помощью компьютерных программ
моделирования / С. А. Аземша, В. Н. Галушко, С. В. Скирковский // Наука и
техника. 2015. № 4. С. 18–24.

205. Алексеев, О. Н. Перспектива развития авиационно-технической
судебной экспертизы / О. Н. Алексеев // Юридический вестник «Воздушное и
космическое право». 2017. Т. 1, № 42. С. 7–12.

206. Алехин, Д. В. Взаимодействие следователей с
правоохранительными и контролирующими органами на местах
авиационных происшествий / Д. В. Алехин, О. В. Гусельникова // Проблемы
современной науки и образования. Иваново: Издательство Олимп. 2017.
№ 32 (114). С. 51–54.

207. Аминев, Ф. Г. О деятельности негосударственных судебно-
экспертных организаций в Российской Федерации / Ф. Г. Аминев // Пробелы
в российском законодательстве. 2015. № 2. С. 168–171.

208. Аминев, Ф. Г. О некоторых проблемах интеграции научно-
методического и организационного обеспечения судебно-экспертной

деятельности в Российской Федерации / Ф. Г. Аминев // Юрист-Правоведъ. 2016. № 3 (76). С. 5–12.

209. Аминев, Ф. Г. О профессиональной этике судебного эксперта в Российской Федерации / Ф. Г. Аминев // Baikal Research Journal. 2016. Т. 7, № 6. С. 19.

210. Антонов, А. Е. Об использовании специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте / А. Е. Антонов, Д. Н. Рудов // Проблемы правоохранительной деятельности: Издательство Белгородского юридического института МВД России им. И. Д. Путилина. № 1. 2019. С. 17–22.

211. Антонов, О. Ю. Влияние идей профессора Е. Р. Россинской на развитие классификации судебных экспертиз / О. Ю. Антонов // В сборнике: Развитие криминалистики и судебной экспертизы в трудах профессора Е. Р. Россинской. Материалы Международной научно-практической конференции, к юбилею ученого, эксперта, педагога. 2019. С. 30–34.

212. Антонов, О. Ю. Теория экспертной профилактики: возникновение, современное состояние и перспективы развития / О. Ю. Антонов, Е. В. Устелемова // Вестник Удмуртского университета. Том 26. № 3. 2016. С. 66–69.

213. Антонов, О. Ю. Теоретические проблемы судебной экспертологии в условиях интеграции и дифференциации научного знания / О. Ю. Антонов // В сборнике: Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях. материалы VIII Международной научно-практической конференции. Москва, 2021. С. 7–10.

214. Ароцкер, Л. Е. Возможности решения неидентификационных задач почерковедческой экспертизой / Л. Е. Ароцкер // Вопросы криминалистики и судебной экспертизы. Материалы научной конференции. Душанбе, 1962. Сб. 2. С. 143–146.

215. Ароцкер, Л. Е. Организационные и процессуальные вопросы использования электронно-вычислительных машин / Л. Е. Ароцкер // Криминалистика и судебная экспертиза. Республиканский межведомственный сборник научных и научно-методических работ. Киев: РИО МВД УССР, 1969. Вып. 6. С. 182–190.

216. Артюшенко, Д. В. Проблемы родовой классификации судебных экспертиз / Д. В. Артюшенко // Актуальные проблемы российского права. М.: МГЮА им. О. Е. Кутафина, 2011. № 3. С. 226–237.

217. Бабак, А. В. Анализ методов и средств технической диагностики авиационной техники // Проблемы современной науки и образования. № 7 (127). 2018. С. 31–34.

218. Бас, В. И. Проблемы расследования преступлений, связанных с нарушением правил движения и эксплуатации воздушного транспорта / В. И. Бас // Следственная практика. Выпуск 170. М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 23–32.

219. Бастрыкин, А. И. Лекция: «Цифровые технологии современной криминалистики» / А. И. Бастрыкин // Юридическая мысль. № 3 (119). 2020. С. 161–186.

220. Белокобыльский, Н. Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ / Н. Н. Белокобыльский // Вестник Московского университета. Серия. 11. Право. 2012. № 4. С. 101–111.

221. Бессонов, А. А. Вопросы участия частных экспертов в досудебной стадии уголовного судопроизводства / А. А. Бессонов // Современное состояние, проблемы и перспективы развития судебно-экспертной деятельности частных экспертов. Материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 2022. С. 38–42.

222. Бессонов, А. А. Информация о типичных следах преступления как элемент его криминалистической характеристики / А. А. Бессонов // Гуманитарные исследования. № 4 (52). 2014. С. 169–174.

223. Бессонов, А. А. О проблемах экспертно-криминалистической и судебно-экспертной деятельности Российской Федерации / А. А. Бессонов // В сборнике: Уголовный процесс и криминалистика: теория, практика, дидактика. Сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции. Рязань, 2022. С. 19–24.

224. Бурвиков, Н. В. К вопросу о понятии предмета судебной экспертизы / Н. В. Бурвиков // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. Вып. 2. Ч. II. Юридические науки. Тула: Изд-во ТулГУ, 2017. С. 58–62.

225. Вазюлин, С. А. Актуальные вопросы производства осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта / С. А. Вазюлин // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: материалы Всероссийской научно-практической конференции (27 мая 2016 года). Орел: Издательство Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С. 69–81.

226. Вазюлин, С. А. Организация межведомственного взаимодействия при проведении осмотра места происшествия и неотложных следственных действий при авиакатастрофах / С. А. Вазюлин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. 2016. № 2 (12). С. 116–121.

227. Варченко, И. А. Подготовка и назначение железнодорожной технической экспертизы при расследовании крушений и аварий / И. А. Варченко, А. А. Сафонов // Транспортное право. М.: Юрист.2012. № 3. С. 39–42.

228. Вдовин, Н. А. Расследование нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта / Н. А. Вдовин // Следственная практика. Выпуск 170. М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ. 2006. С. 61–63.

229. Вершицкая, Г. В. Правовые особенности осуществления негосударственной экспертной деятельности / Г. В. Вершицкая // Вестник Поволжской академии государственной службы. № 41. 2014. С. 41–46.

230. Винберг, А. И. Гносеологический, информационный и процессуальный аспекты учения об объекте судебной экспертизы / А. И. Винберг, Д. Я. Мирский, М. Н. Ростов // Вопросы теории и практики судебной экспертизы. М., 1983. С. 11–13.

231. Винберг, А. И. Общая характеристика методов экспертного исследования / А. И. Винберг, А. Р. Шляхов // Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. М.: Изд-во ВНИИСЭ. 1977. № 28. С. 54–93.

232. Виниченко, А. С. Особенности назначения автотехнической экспертизы / А. С. Виниченко, А. Р. Кузьмин // Судебная экспертиза. № 4 (40). 2014. С. 23–31.

233. Вовченко, Н. В. Роль электронных информационных систем в развитии средств навигации / Н. В. Вовченко // Научные труды Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета. Т. 35. 2015. С. 74–79.

234. Волынский, А. Ф. Организация раскрытия и расследования преступлений – комплексная, межнаучная проблема / А. Ф. Волынский // Вестник Московского университета МВД России. № 3. 2015. С. 112–115.

235. Волынский, А. Ф. Судебная и «следственная» экспертизы в системе научно-технического обеспечения раскрытия и расследования преступлений / А. Ф. Волынский, В. А. Прорвич, В. Н. Хрусталева // Судебная экспертиза: науч.-практ. журнал. Волгоград: ВА МВД России, 2019. № 4 (60). С. 8–25.

236. Воронин, С. А. Практика и перспективы применения информационных технологий в судебной экспертизе / С. А. Воронин // Современные фундаментальные и прикладные исследования. № 2 (21). 2016. С. 109–114.

237. Грановский, Г. Л. Алгоритмические и эвристические методы решения экспертных задач / Г. Л. Грановский // Экспертные задачи и пути их решения в свете НТР: сб. науч. тр. № 42. М.: ВНИИСЭ, 1980. С. 27–43.

238. Грановский, Г. Л. Криминалистическая ситуационная экспертиза места происшествия / Г. Л. Грановский // Рефераты научных сообщений на теоретическом семинаре – криминалистических чтениях 21 апреля 1977 года М., 1977. Вып. 16. С. 3–16.

239. Грибунов, О. П. Доказательственное значение судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ / О. П. Грибунов, Л. М. Мандарханова // Законодательство и практика. 2022. № 2 (49). С. 21-25.

240. Грибунов, О. П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте / О. П. Грибунов // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 5-2. С. 59–63.

241. Григорян, В. Г. Новые объекты исследования судебных автотехнических экспертиз / В. Г. Григорян // Теория и практика судебной экспертизы. Том № 14. № 2. 2019. С. 84–91.

242. Гусев, А. В. Применение батиметрии в криминалистических целях / А. В. Гусев // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2019. № 3. С. 51–54

243. Гусев, А. В. Особенности использования эхолокации дна гидросферы в криминалистических целях / А. В. Гусев // Общество и право. 2020. № 2. С. 88–92

244. Давыдов, М. В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М. В. Давыдов // Научный портал МВД России. 2014. № 2. С. 21–28.

245. Дьяконова, О. Г. К вопросу о признаках комплексной экспертизы / О. Г. Дьяконова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2015. № 2 (8). С. 117–125.

246. Дьяконова, О. Г. О возможности правовой регламентации альтернативной экспертизы / О. Г. Дьяконова // Судебная экспертиза. № 2 (50). 2017. С. 43–52.

247. Дьяконова, О. Г. О регламентации сведущих лиц в процессуальном законодательстве / О. Г. Дьяконова // Актуальные проблемы процессуального и правового положения субъектов гражданского, арбитражного и административного судопроизводства. Сборник статей по материалам Международной научно-практической конференции / под общей ред. Л. В. Войтович, В. И. Кайнова. 2018. С. 139–147.

248. Егорова, Е. В. О понятии и сущности следственного эксперимента / Е. В. Егорова // Вестник экономической безопасности. № 2. 2017. С. 244–250.

249. Елинский В. И. Использование космической съемки Земли при расследовании преступлений / В. И. Елинский, Р. В. Федоров // Вестник Московского университета МВД России. № 1. 2021. С. 181–184.

250. Елинский, В. И. Особенности организации расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте / В. И. Елинский, П. Н. Коткин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2010. № 12. С. 2–7.

251. Елинский, В. И. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях / В. И. Елинский, П. Н. Коткин // Российский следователь. 2009. № 19. С. 2–8.

252. Елинский В. И. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия / В. И. Елинский, П. Н. Коткин // Российский следователь. 2009. № 20. С. 4–10.

253. Жаворонков, В. А. Задачи судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств / В. А. Жаворонков // Теория и практика судебной экспертизы. 2019. Том 14. № 1. С. 70–79.

254. Жарких, С. С. Возможности комплексных исследований экспертизы видеозаписи и автотехнической экспертизы / С. С. Жарких, А. А. Годлевский, С. А. Кривошеков // Теория и практика судебной экспертизы. Том № 14. № 2. 2019. С. 67–83.

255. Загарских, В. О. Проблемные вопросы расследования преступлений, связанных с движением и эксплуатацией водного транспорта / В. О. Загарских // Следственная деятельность: проблемы, их решение, перспективы развития: мат-лы II Всерос. молодежной науч.-практ. конф. (Москва, 23 ноября 2018 г.). – М.: Московская академия Следственного комитета, 2019. С. 288–290.

256. Замиховский, М. И. Компьютеризация и автоматизация судебной автотехнической экспертизы в экспертных учреждениях Минюста России / М. И. Замиховский, А. В. Котов // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (9). 2008. С. 212–218.

257. Замиховский, М. И. Теория судебно-автотехнической экспертизы (научное обоснование и модель) / М. И. Замиховский // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (9). 2008. С. 10–17.

258. Замиховский, М. И. Частная теория судебно-автотехнической экспертизы / М. И. Замиховский // Lex Russica. – М.: Издательство МГЮА. № 1. 2009. С. 257–267.

259. Замылин, Е. И. О критериях оценки результатов, полученных в ходе производства следственного эксперимента / Е. И. Замылин, В. В. Сергеев // Вестник Волгоградской академии МВД России. № 1 (52). 2020. С. 93–100.

260. Золотухин, В. К. Обнаружение и распознавание воздушных объектов с помощью многоканальных оптико-электронных систем

/ В. К. Золотухин, Ю. В. Криницкий, А. А. Дайуб // Военная мысль. № 4. 2011. С. 55–64.

261. Ивлев, В. В. Техника и технические науки, принципы классификации / В. В. Ивлев, А. О. Сырцова // Промразвитие: научный журнал [Электронный ресурс]: URL: <http://promdevelop.ru/science/tehnika-tehnicheskie-nauki-printsipy-klassifikatsii/> (дата обращения: 22.03.2023).

262. Ильин, Н. Н. Авиационно-техническая судебная экспертиза при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. 2020. № 4 (30). С. 93–97.

263. Ильин, Н. Н. Актуальные вопросы использования отображений внешнего облика человека при раскрытии и расследовании преступлений против личности / Н. Н. Ильин // Энциклопедия судебной экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). № 1 (24). 2020. [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/853/ (дата обращения: 22.02.2023).

264. Ильин, Н. Н. Видеозвукзапись в ходе допроса: особенности применения и ее использование при назначении транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Вестник Воронежского юридического института МВД России. Воронеж: Изд-во Воронежского юридического института МВД России, 2020. № 1. С. 216–220.

265. Ильин, Н. Н. Вопросы оценки заключения эксперта по судебной транспортно-технической экспертизе / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2020. Т. 15, № 4. С. 66–73.

266. Ильин, Н. Н. Задачи транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2019. Т. 14, № 2. С. 35–42.

267. Ильин, Н. Н. Использование результатов водно-технической судебной экспертизы при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин //

Судебная экспертиза. Выпуск 4 (64): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2020. С. 69.

268. Ильин, Н. Н. Использование снимков дистанционного зондирования Земли при назначении и производстве судебной транспортной экспертизы / Н. Н. Ильин // Современные проблемы дистанционного зондирования Земли из космоса. 2020. Т. 17. № 1. С. 50–56.

269. Ильин, Н. Н. Использование специальных судебно-медицинских знаний при производстве следственных действий и назначении транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебно-медицинская экспертиза 2020, № 63 (4). С. 4–8.

270. Ильин, Н. Н. К вопросу о создании частной теории инженерно-транспортных судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Материалы VII Международной научно-практической конференции «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях» (г. Москва, 17–18 января 2019 года). – М.: Проспект, 2019. С. 178–181.

271. Ильин, Н. Н. Компетенция эксперта при производстве транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2018. № 4. С. 16–18.

272. Ильин, Н. Н. Концепция частной теории судебных транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 1. С. 22–29.

273. Ильин, Н. Н. Некоторые актуальные проблемы современной практики судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. Том 13, № 1 (2018). С. 110–114.

274. Ильин, Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебно-медицинская экспертиза. 2019. № 62 (5). С. 18–21.

275. Ильин, Н. Н. О понятии инженерно-транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2018. Т. 13, № 4. С. 19–23.

276. Ильин, Н. Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного Комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Н. Н. Ильин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2019. № 3. С. 11–15.

277. Ильин, Н. Н. Осмотр места происшествия – основной источник информации для транспортной судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Вестник Московского университета МВД России. 2022. № 5. С. 140–144.

278. Ильин, Н. Н. Особенности допроса в целях получения исходных данных при назначении транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. М.: Юрист, 2021. № 2. С. 10–12.

279. Ильин, Н. Н. Понятие комплексных транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. М.: Юрист, 2019. № 3. С. 10–12.

280. Ильин, Н. Н. Предмет, объекты и виды судебных железнодорожно-технических экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. 2020. Т. 15. № 2. С. 21–26.

281. Ильин, Н. Н. Предмет транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебная экспертиза. Выпуск 1 (61): научно-практический журнал. Волгоград: ВА МВД России, 2020. С. 69–77.

282. Ильин, Н. Н. Применение видеозвукзаписи в ходе осмотра места происшествия и ее роль при назначении транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Юридическая наука и правоохранительная практика: Научно-практический журнал (учрежден Тюменским институтом повышения квалификации сотрудников МВД России), 2020. № 1 (51). С. 82–90.

283. Ильин, Н. Н. Проблемы классификации судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. М.: Юрист, 2020. № 3. С. 6–8.

284. Ильин, Н. Н. Профилактика и предупреждение суицидального поведения лиц, занимающихся потенциально опасными увлечениями,

связанными с риском для их жизни и здоровья / Н. Н. Ильин // Библиотека уголовного права и криминологии. Научный журнал. М.: Юрлитинформ, 2017. № 3 (21). С. 123–129.

285. Ильин, Н. Н. Профилактическая деятельность судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. 2022. Т. 17. № 4. С. 33–40.

286. Ильин, Н. Н. Ситуационные задачи транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Алтайский юридический вестник. Барнаул: Научный журнал Барнаульского юридического института МВД России, 2020. № 1 (29). С. 90–94.

287. Ильин, Н. Н. Установление обстоятельств, подлежащих доказыванию, при расследовании преступлений, совершенных на объектах транспорта, с помощью транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 6. С. 226–229.

288. Ильин, Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта) / Н. Н. Ильин // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2022. Т. 6. № 4. С. 359–365.

289. Ильин, Н. Н. Факторы, влияющие на отображение анатомических элементов внешнего облика человека, запечатленных на видеозаписи / Н. Н. Ильин // Энциклопедия судебной экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). № 1 (8). 2016. [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/665/ (дата обращения: 22.02.2023).

290. Иоффе, В. С. Компетенция эксперта-автотехника в установлении причинных связей дорожно-транспортных происшествий / В. С. Иоффе, Н. А. Милешин // Экспертная практика. 1977. № 10. С. 52–56.

291. Исаев, А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте / А. В. Исаев // Вестник Московского университета МВД России. 2019. С. 54–56.

292. Калайдова, А. С. Технические средства записи и носители информации в криминалистической характеристике транспортных преступлений / А. С. Калайдова // Транспортное право. 2007. № 3. С. 34–41.

293. Карпухина, Е. С. О трех версиях комплексной экспертизы / Е. С. Карпухина, О. В. Микляева, А. И. Усов, Л. Г. Эджубов // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (37). 2015. С. 126–136.

294. Карпухина, Е. С. О новой концепции комплексной экспертизы / Е. С. Карпухина, Л. Г. Эджубов // Теория и практика судебной экспертизы. № 4 (28). 2012. С. 16–23.

295. Кокин, А. В. Стандартизация и аккредитация как перспективы судебной экспертизы / А. В. Кокин // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. Вып. 1-2. Юридические науки. Тула: Изд-во ТулГУ, 2017. С. 17–23.

296. Колесников, И. И. Инновационный подход к проведению осмотра места происшествия с использованием передовых технологий / И. И. Колесников, А. А. Бульбачева // Сетевое издание «Академическая мысль». 2018. № 4 (5). С. 85–88.

297. Колмаков, В. П. К определению предмета экспертно-криминалистической профилактики преступлений / В. П. Колмаков // Вопросы судебной экспертизы. Материалы Всесоюзной научно-практической конференции, посвященной проблемам профилактической деятельности судебно-экспертных учреждений системы Министерства юстиции СССР. – Баку, 1973. № 16. С. 19–22.

298. Колмаков, В. П. Некоторые вопросы криминалистической профилактики преступлений / В. П. Колмаков // Советское государство и право. – М.: Наука. 1961. № 12. С. 106–109.

299. Колмаков, В. П. Основные положения криминалистической профилактики преступлений против жизни / В. П. Колмаков // Советское государство и право в период развернутого строительства коммунизма. Тезисы докладов и научных сообщений (6–9 марта 1962 г.). – Харьков, 1962. С. 236–238.

300. Коломейцев, М. А. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта стало причиной смерти ребенка / М. А. Коломейцев // Следственная практика. Выпуск 170. М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре Российской Федерации, 2006. С. 159–161.

301. Колотушкин, С. М. Безопасность воздушного транспорта в современных условиях развития беспилотных летательных аппаратов: проблемы и пути решения / С. М. Колотушкин // Транспортное право и безопасность. № 2 (30). 2019. С. 28–35.

302. Колотушкин, С. М. Использование спутниковой картографии и материалов видеозаписи при расследовании ДТП / С. М. Колотушкин // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования (Сборник материалов Международной научно-практической конференции. К 300-летию российской полиции) / под редакцией Е. Б. Гришина. 2018. С. 207–213.

303. Колотушкин, С. М. Особенности применения трасологических методов исследований при проведении комплексных взрывотехнических экспертиз / С. М. Колотушкин // Уголовное судопроизводство: проблемы теории и практики. 2019. № 1. С. 60–64.

304. Колотушкин, С. М. Оценка корректности фиксации обстановки дорожно-транспортного происшествия в материалах видеозаписи автомобильного видеорегистратора / С. М. Колотушкин // Транспортное право и безопасность. № 1 (29). 2019. С. 12–17.

305. Колотушкин, С. М. Современные возможности судебных экспертиз как фактор профилактики противодействия преступности /

С. М. Колотушкин // Вестник экономической безопасности. 2020. № 2. С. 172–173.

306. Кольчурин, А. Г. Определение времени реакции водителя при расследовании дорожно-транспортных преступлений / А. Г. Кольчурин // Общество и право. 2016. № 4 (58). С. 128–130.

307. Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства на путях, дорогах России: проблемы уголовной ответственности / А. И. Коробеев // Ученые записки юридического факультета. 2021. № 2. С. 15–18.

308. Коробеев, А. И. Нарушение безопасности робомобилей как самостоятельное общественно опасное деяние / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. 2019. № 3. С. 37–48.

309. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. 2019. № 5. С. 48–58.

310. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10 (107). С. 172–189.

311. Корухов, Ю. Г. Методологические основы криминалистической экспертной диагностики / Ю. Г. Корухов // Современное состояние и перспективы развития традиционных видов криминалистической экспертизы: сборник научных трудов. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1987. С. 12–26.

312. Корухов, Ю. Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение / Ю. Г. Корухов // Эксперт-криминалист. 2013. № 1. С. 15–17.

313. Корухов, Ю. Г. Соотношение категорий экспертных задач: идентификационных, классификационных, диагностических / Ю. Г. Корухов // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы. М., ВНИИСЭ, 1984. С. 92–112.

314. Корухов, Ю. Г. Формирование общей теории судебной экспертизы / Ю. Г. Корухов // Материал для Ученого совета ВНИИСЭ. М., 1989. С. 59–60.

315. Кузнецов, С. Е. Криминалистическая аэро съемка / С. Е. Кузнецов // Российский следователь. 2019. № 3. С. 16–19.

316. Ланцман, Р. М. Кибернетизация почерковедческой экспертизы / Р. М. Ланцман // Вестник университета имени О. Е. Кутафина. № 8 (24). 2016. С. 145–150.

317. Лапин И. Б. Назначение и особенности участия статиста в уголовном процессе / И. Б. Лапин, М. В. Андреева // Вестник Сибирского юридического института МВД России. № 2 (4). 2009. С. 124–130.

318. Лютов, В. П. Проблемы нормативно-методического обеспечения судебной портретной экспертизы / В. П. Лютов // Энциклопедия судебной экспертизы (Регистрационный номер в Роскомнадзоре ЭЛ № ФС 77-51827). М., 2020. – № 1 (20) [Электронный ресурс]: URL: http://www.proexpertizu.ru/theory_and_practice/portret/726/ (дата обращения: 22.03.2023).

319. Майлис, Н. П. Диагностика: система основных понятий / Н. П. Майлис // Новые разработки и дискуссионные проблемы теории и практики судебной экспертизы. М., 1985. Вып. 3. С. 1–6.

320. Майлис, Н. П. Еще раз о комплексной экспертизе и путях ее развития / Н. П. Майлис, В. Ф. Орлова // Теория и практика судебной экспертизы. № 1 (33). 2014. С. 138–147.

321. Майлис, Н. П. Методы моделирования при производстве судебных экспертиз как эффективное средство в доказывании / Н. П. Майлис // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 4. С. 71–73.

322. Майлис, Н. П. О необходимости расширения рамок учебного процесса при подготовке судебных экспертов / Н. П. Майлис // Вестник Московского университета МВД России. № 5. 2016. С. 56–59.

323. Майлис, Н. П. О совершенствовании профессиональной подготовки судебных экспертов / Н. П. Майлис // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 2. С. 50–53.

324. Майорова, Е. И. Осмотр места происшествия как важнейший этап проведения судебно-экологической экспертизы / Е. И. Майорова // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. № 8. 2016. С. 38–46.

325. Маликов, С. В. Орнитологическая безопасность полетов: криминологическая и уголовно-правовая оценка / С. В. Маликов, А. И. Чучаев // Уголовное право. 2021. № 8 (132). С. 59–69.

326. Махтаев, М. Ш. Экспертно-криминалистическое предупреждение преступлений: дискуссионные вопросы / М. Ш. Махтаев // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. № 4. 2014. С. 62–69.

327. Мирский, Д. Я. Некоторые теоретические вопросы классификации объектов судебной экспертизы, их свойств и признаков / Д. Я. Мирский // Методология судебной экспертизы: Сб. науч. тр. / ВНИИСЭ. М., 1986. С. 58–59.

328. Митричев, С. П. Задачи науки советской криминалистики / С. П. Митричев // Социалистическая законность. М., 1951. № 6. С. 6–17.

329. Моисеева, Т. Ф. Новые методы и средства в формировании новых видов судебно-экспертных исследований / Т. Ф. Моисеева // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. № 3. 2014. С. 69–75.

330. Моисеева, Т. Ф. О компетенции судебного эксперта / Т. Ф. Моисеева // Эксперт-криминалист. № 1. 2008. С. 31–33.

331. Моисеева, Т. Ф. Организационные и методологические аспекты подготовки судебных экспертов / Т. Ф. Моисеева // Правосудие. Том 1, № 2. 2019. С. 160–168.

332. Москвина, Т. П. Разработка программ подготовки государственных судебных экспертов – важный этап развития судебной экспертизы в России / Т. П. Москвина // Судебная экспертиза. Научно-

практический журнал. Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России, 2005, № 2. С. 43–46.

333. Муженская, Н. Е. К вопросу о точности уголовно-процессуальной терминологии / Н. Е. Муженская // Российский следователь. 2012. №3. С. 13–18.

334. Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. № 28 / Редкол.: В. И. Барынина, А. И. Винберг, Э. П. Козинер, Н. М. Кристи и др.; Отв. за вып.: А. И. Винберг, А. Р. Шляхов. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1977. – 132 с.

335. Овсянников, И. В. К вопросу о вероятном заключении эксперта / И. В. Овсянников // Российская юстиция. 2014. № 11. С. 56–59.

336. Овсянников, И. В. Проблема достоверности доказательств в доказательственном праве России / И. В. Овсянников // Современное право. 2004. № 7. С. 35–41.

337. Орлов, Ю. К. Объект экспертного исследования / Ю. К. Орлов // Труды ВНИИСЭ. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1974, Вып. 8. С. 39–61.

338. Пасовец, В. Н. Пожары на автотранспортных средствах: причины возникновения / В. Н. Пасовец, В. А. Ковтун, Ш. Ш. Тагиев // Вестник Университета гражданской защиты МЧС Беларуси. Т. 6. № 2. 2022. С. 228–238.

339. Петровых, В. Л. К вопросу установления причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях / В. Л. Петровых // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2016. № 2. С. 13–16.

340. Плесовских, Ю. Г. Проблемы методики судебно-экспертного исследования / Ю. Г. Плесовских // Вестник ХГАЭП. Хабаровск. 2008. – №1 (34). С. 47–51.

341. Постика, И. В. О методах криминалистической экспертизы: Теоретические и процессуальные проблемы судебной экспертизы / И. В. Постика // Применение научных методов при расследовании

преступлений и изучении преступности: Теоретические и процессуальные проблемы судебной экспертизы. Материалы Всесоюзной научной конференции. М., 1973, Ч. 1: Вып. 1. С. 66–69.

342. Протасевич, А. А. Использование специальных знаний: история, состояние и перспективы развития / Н. Н. Егоров, А. А. Протасевич // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2022. № 1 (35). С. 101–117.

343. Пучков, В. А. О формировании и развитии судебного материаловедения / В. А. Пучков // Рефераты криминалистических чтений. М., 1979. Вып. 26. С. 10–16.

344. Ропот, Р. М. Классификация методов экспертного исследования / Р. М. Ропот // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы. Минск, 2016. № 1 (39). С. 73–78.

345. Россинская, Е. Р. Актуальные проблемы подготовки судебных экспертов и дополнительного образования по отдельным экспертным специальностям / Е. Р. Россинская // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 3. С. 78–85.

346. Россинская, Е. Р. Воплощение идей Р. С. Белкина в современной теории и практике судебной экспертизы / Е. Р. Россинская // Теория и практика судебной экспертизы. Том 12. № 3. 2017. С. 54–61.

347. Россинская, Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз / Е. Р. Россинская // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). № 3. 2014. С. 114–121.

348. Россинская, Е. Р. Методологические и правовые проблемы комплексных судебных экспертиз в условиях реформирования законодательства о судебно-экспертной деятельности / Е. Р. Россинская // Вестник Московского университета МВД России. № 6. 2014. С. 12–18.

349. Россинская, Е. Р. Современная судебная экспертология – наука о судебной экспертизе и судебно-экспертной деятельности / Е. Р. Россинская // Теория и практика судебной экспертизы. № 4 (40) 2015. С. 10–18.

350. Россинская, Е. Р. Судебная экспертология: генезис, современное состояние, направления развития / Е. Р. Россинская // Вестник экономической безопасности. 2016. № 4. С. 86–93.

351. Русман, Г. С., Скрябин, А. Н. Особенности установления и доказывания причинно-следственной связи в ходе расследования автотранспортных преступлений / Г. С. Русман, А. Н. Скрябин // Вестник Южно-уральского государственного университета. Серия: Право. № 43 (302). 2012. С. 67–71.

352. Саакян, А. Н. О разновидностях судебной автотехнической экспертизы / А. Н. Саакян // Проблемы совершенствования автотехнической экспертизы. Сборник научных трудов. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1976. № 19. С. 5–13.

353. Савицкая, И. Г. К вопросу об участии несовершеннолетнего в следственном эксперименте / И. Г. Савицкая // Вестник Воронежского института МВД России. № 4. 2017. С. 73–78.

354. Садвакасов, А. Р. Оператор видеозвукозаписи следственного действия / А. Р. Садвакасов // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. 2018. № 2 (20). С. 135–138.

355. Салахова, Ж. В. Статист как иной субъект (участник) уголовно-процессуальной деятельности / Ж. В. Салахова, В. С. Латыпов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. № 6-1 (32). 2013. С. 151–153.

356. Сегай, М. Я. Судебная экспертология: объект, предмет, природа и система науки / М. Я. Сегай // Теорія і практика судової експертизи і криміналістики. Вип. 3. Харків: Право, 2003. С. 25–27.

357. Скобелин, С. Ю. Видеозапись следственного эксперимента / С. Ю. Скобелин // Обеспечение прав и законных интересов граждан в деятельности органов предварительного расследования. Сборник статей Межведомственного круглого стола и Всероссийского круглого стола.

Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2017. С. 214–218.

358. Смирнова, С. А. Р. С. Белкин и развитие взглядов на управление качеством судебно-экспертной деятельности / С. А. Смирнова, С. А. Кузьмин // Теория и практика судебной экспертизы. Том 12, № 3 (2017). С. 15–19.

359. Смирнова, С. А. Информационное письмо «О неправомерности определения достоверности показаний путем судебной экспертизы» / С. А. Смирнова, Е. В. Макушкин, А. Я. Аснис // «Теория и практика судебной экспертизы: научно-практический рецензируемый журнал по судебной экспертизе. М., 2016. № 3 (43). С. 64–73.

360. Смирнова, С. А. Прогрессивные модели образовательной деятельности – залог подготовки судебно-экспертных профессионалов нового поколения / С. А. Смирнова, О. А. Ястребов // Судебно-медицинская экспертиза. 2017. Том 60. № 1. С. 56–59.

361. Смолькова, И. В. Участники уголовного судопроизводства с неопределенным процессуальным статусом / И. В. Смолькова // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27. № 2. С. 205–210.

362. Снетков, В. А. Проблемы криминалистической диагностики / В. А. Снетков // Труды ВНИИ МВД СССР, 1972. № 23. С. 103–106.

363. Соколова, О. А. Использование результатов экспертиз и исследований в раскрытии и расследовании преступлений / О. А. Соколова // Российский следователь. 2015. № 1. С. 5–10.

364. Степаненко, Д. А. Цифровизация как фактор и условие развития современной криминалистики / Д. А. Степаненко, А. А. Митрофанова // Российский следователь. 2023. № 4. С. 16–22.

365. Степанов, В. В. Вопросы взаимодействия следователя и специалиста в ходе расследования / В. В. Степанов // Вестник Саратовской государственной юридической академии. № 6 (107). 2015. С. 163–170.

366. Тарасик, Н. М. Об уголовно-правовом аспекте расследования преступлений на водном транспорте, имеющих повышенную общественную

опасность / Н. М. Тарасик, А. М. Кустов // Успехи в химии и химической технологии. 2014. Т. 28. № 7. С. 74–76.

367. Тетюев, С. В. Сведущий свидетель и его допрос в уголовном судопроизводстве / С. В. Тетюев, М. А. Лесковец // Российская юстиция. 2009. № 5. С. 61–65.

368. Толмосов В. И. К вопросу о допустимости метрологических данных, используемых экспертами и специалистами при производстве экспертиз и дачи заключений / В. И. Толмосов // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право. 2013. Выпуск 2 (14). С. 141–146.

369. Торопова, М. В. Современные технологии обучения государственных судебных экспертов: опыт ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России / М. В. Торопова // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 3. С. 74–77.

370. Тычинин, М. С. Особенности расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М. С. тычинин // Следствием установлено. 2018. № 1. С. 79–83.

371. Ульянов, А. А. Расследование транспортного происшествия, повлекшего существенное нарушение движения и эксплуатации водного транспорта / А. А. Ульянов // Следственная практика. Выпуск 170. М.: НИИ проблем укрепления законности и правопорядка при Генеральной прокуратуре РФ, 2006. С. 283–290.

372. Усов, А. И. Актуальные вопросы обеспечения качества судебно-экспертной деятельности / А. И. Усов, И. А. Лапина, Г. Г. Омелянюк // Вестник института права Башкирского государственного университета. 2022. № 2 (14). С. 67–73.

373. Усов, А. И. Некоторые аспекты использования системного подхода к исследованию объектов судебной экспертизы / А. И. Усов, Е. С. Карпухина, В. О. Кузнецов // Теория и практика судебной экспертизы. 2022. Т. 17. № 2. С. 6–17.

374. Усов, А. И. Стандартизация в судебно-экспертной деятельности: прогнозы и решения / А. И. Усов, Г. Г. Омелянюк, Е. В. Чеснокова // Закон. 2019. № 10. С. 55–62.

375. Устинова, И. В. Значение пространственно-временных связей и отношений для формирования частной научной теории судебно-экспертного прогнозирования / И. В. Устинова // Теория и практика судебной экспертизы. 2021. Т. 16. № 1. С. 54–58.

376. Федотов, И. С. Особенности проведения следственного эксперимента с участием несовершеннолетних / И. С. Федотов // Вестник Воронежского института МВД России. № 2. 2016. С. 20–24.

377. Фролова, А. В. Право экспертной инициативы и экспертная профилактика в современном уголовном процессе / А. В. Фролова // Проблемы техногенной безопасности и устойчивого развития. 2011. Вып. 2. С. 277–281.

378. Хазиев, Ш. Н. Актуальные проблемы международного судебно-экспертного сотрудничества / Ш. Н. Хазиев // Теория и практика судебной экспертизы № 3 (43) 2016. С. 116–124.

379. Хакимов, Н. А. Обстоятельства, влияющие на принятие решения о применении видеозаписи в процессе допроса подозреваемого и обвиняемого / Н. А. Хакимов // Сборник материалов криминалистических чтений. Вып. № 9. 2013. С. 105–106.

380. Хмелева, А. В. Тактические особенности назначения судебных экспертиз / А. В. Хмелева // Эксперт-криминалист. 2014. № 4. С. 12–15.

381. Хмелева, А. В. Отдельные вопросы назначения судебных экспертиз и оценки заключения экспертов / А. В. Хмелева // Эксперт-криминалист. 2015. № 2. С. 23–25.

382. Хмелева, А. В. Оценка следователем заключения судебного эксперта / А. В. Хмелева // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 3-2. 2016. С. 458.

383. Холопов, А. В. Использование видеозаписи при производстве допросов на предварительном следствии / А. В. Холопов // Криминалист, 2011. С. 73–77. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.procuror.spb.ru/k819.html> (дата обращения 22.03.2023).

384. Хрусталева, В. Н. Заинтересованность экспертов в деле – основная проблема судебной экспертизы на постсоветском пространстве / В. Н. Хрусталева // Дискуссионные вопросы теории и практики судебной экспертизы: материалы II-й Международной научно-практической конференции (Москва, РГУП, 26-27 октября 2017 г.). – Москва: Интеркрим-Пресс, 2017. С. 353–358.

385. Чава, И. И. Пределы компетенции эксперта автотехника при производстве комплексных медико-автотехнических экспертиз / И. И. Чава, С. В. Чава // Теория и практика судебной экспертизы. № 2 (2). 2006. С. 129–131.

386. Чувилов, Д. А. Универсальные алгоритмы взаимодействия экспертной системы и системы имитационного моделирования / Д. А. Чувилов // Т-СОММ: Телекоммуникации и транспорт. Том 11, № 4. 2017. С. 34–40.

387. Чучаев, А. И. Нравственные и правовые аспекты ответственности за причинение вреда беспилотными транспортными средствами / А. И. Чучаев, С. В. Маликов // Транспортное право. 2022. № 3. С. 16–20.

388. Чучаев, А. И. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы / А. И. Чучаев, С. В. Маликов // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6 (103). С. 117–124.

389. Чучаев, А. И. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения: характеристика законодательных новелл / А. И. Чучаев // Уголовное право. 2021. № 5 (129). С. 62–68.

390. Чучаев, А. И. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы / А. И. Чучаев, С. В. Маликов

// Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 6 (115). С. 160-168.

391. Чучаев, А. И. Формирование норм об обеспечении условий безопасности автотранспорта / А. И. Чучаев // Уголовное право. 2022. № 11 (147). С. 58–66.

392. Шапиро, Л. Г. Правовое регулирование института специальных знаний в уголовном судопроизводстве / Л. Г. Шапиро // Современное право. № 6. 2008. С. 86–88.

393. Шаров, В. И. Система методов судебной экспертизы / В. И. Шаров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. Серия «Право». 2014. № 3 (2). 166–170.

394. Шипшин, С. С. Новый взгляд на систему судебно-психологической экспертизы / С. С. Шипшин // Актуальные проблемы теории и практики судебной экспертизы. Доклады и сообщения на международной конференции «Восток-Запад: партнерство в судебной экспертизе». Нижний Новгород 6–10 сентября 2004 г. – М.: Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации (РФЦСЭ при Минюсте России), 2004. С. 222–225.

395. Шишкин, И. Ф. Трасология – научное направление о следах на воде / И. Ф. Шишкин, А. Г. Сергушев // Вестник Российской академии естественных наук. № 4. 2011. С. 41–43.

396. Шляхов, А. Р. Классификация судебной экспертизы / А. Р. Шляхов // Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1977, № 28. С. 43–45.

397. Шляхов, А. Р. Предмет и система криминалистической экспертизы: Вопросы криминалистической экспертизы и правовой кибернетики / А. Р. Шляхов // Труды ВНИИСЭ. М.: Изд-во ВНИИСЭ, 1971, Вып. 3. С. 11–38.

398. Шувалова, А. М. Кибернетический метод исследования в криминалистике / А. М. Шувалова, М. Н. Шувалов // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. М., 2016. № 4 (14). С. 154–159.

399. Эксархопуло, А. А. Специальные познания в уголовном процессе и их нетрадиционные формы / А. А. Эксархопуло // Вестник криминалистики. М.: Спарк, 2001, Вып. 2. С. 22–28.

400. Якубов, Р. С. «Сведущий свидетель» при расследовании налоговых преступлений / Р. С. Якубов // Актуальные проблемы права России и стран СНГ – 2005: Материалы VII Международной научно-практической конференции. Челябинск, 2005. Ч. II. С. 380–382.

Диссертации и авторефераты диссертаций:

401. Аминев, Ф. Г. Судебно-экспертная деятельность в Российской Федерации: современные проблемы и пути их решения: дис. ... докт. юрид. наук / Ф. Г. Аминев. – Уфа, 2016. – 482 с.

402. Артюшенко, Д. В. Теоретические и прикладные аспекты классификации судебных экспертиз: дис. ... канд. юрид. наук / Д. В. Артюшенко. – М., 2013. – 214 с.

403. Беляев, М. В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... канд. юрид. наук / М. В. Беляев. – М., 2016. – 245 с.

404. Бурвиков, Н. В. Системные построения в судебной экспертизе: дис. ... канд. юрид. наук / Н. В. Бурвиков. – Тула, 2014. – 219 с.

405. Бутырин, А. Ю. Строительно-техническая экспертиза в судопроизводстве России: дис. ... докт. юрид. наук / А. Ю. Бутырин. – М., 2005. – 459 с.

406. Власова, С. В. Способы собирания доказательств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / С. В. Власова. – Нижний Новгород, 2009. – 312 с.

407. Волчецкая, Т. С. Ситуационное моделирование в расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / Т. С. Волчецкая. – М., 1991. – 192 с.

408. Волынский, А. Ф. Концептуальные основы технико-криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений: дис. ... докт. юрид. наук в форме науч. доклада / А. Ф. Волынский. – М., 1999. – 65 с.

409. Городокин, В. А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук / В. А. Городокин. – Челябинск, 2009. – 241 с.

410. Демидова, Т. В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / Т. В. Демидова. – М., 2010. – 232 с.

411. Жидков, Д. Н. Использование специальных знаний в раскрытии, расследовании и профилактике преступлений, связанных с незаконным завладением транспортным средством: дис. ... канд. юрид. наук / Д. Н. Жидков. – Санкт-Петербург, 2017. – 176 с.

412. Зорин, Л. В. Назначение и проведение судебной экспертизы в стадии судебного разбирательства: дис. ... кандидата юрид. наук / Л. В. Зорин. – Челябинск, 2010. – 230 с.

413. Калайдова, А. С. Криминалистическое исследование технических средств записи и носителей информации и использование его результатов при расследовании преступлений на транспорте: дис. ... канд. юрид. наук / А. С. Калайдова. – М., 2001. – 226 с.

414. Ким, О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний: дис. ... докт. юрид. наук / О. Д. Ким. – Бишкек, 1998. – 438 с.

415. Коленко, А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (На материалах Приморского края): дис. ... канд. юрид. наук / А. Д. Коленко. – Владивосток, 2004. – 174 с.

416. Коссович, А. А. Информационно-криминалистическое обеспечение комплексных судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / А. А. Коссович. – Саратов, 2003. – 239 с.

417. Корма, В. Д. Основы криминалистического учения о техногенных источниках повышенной опасности: дисс. ... доктора юрид. наук / В. Д. Корма. – М., 2006. – 379 с.

418. Корчан, Н. С. Исследование причинных связей при расследовании дорожно-транспортных происшествий с помощью судебно-автотехнической экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук / Н. С. Корчан. – М., 1991. – 209 с.

419. Кудрявцева, А. В. Судебная экспертиза как институт уголовно-процессуального права: дис. ... доктора юрид. наук / А. В. Кудрявцева. – Санкт-Петербург, 2001. – 497 с.

420. Кудряшов, Д. А. Теория и практика комплексной судебной экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук / Д. А. Кудряшов. М., 2018. – 264 с.

421. Кульмашев, Ф. Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений: дисс. ... доктора юрид. наук / Ф. Х. Кульмашев. – М., 2006 – 314 с.

422. Куттыкужанов, Ж. Г. Современные направления развития судебной экспертизы по делам о дорожно-транспортных происшествиях: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ж. Г. Куттыкужанов. – Алматы, 1995. – 27 с.

423. Лысенко, В. В. Собираение, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления: дис. ... канд. юридических наук / В. В. Лысенко. – М., 2002. – 139 с.

424. Махов, В. Н. Теория и практика использования знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: дис. ... докт. юрид. наук / В. Н. Махов. – М., 1993. – 388 с.

425. Митрофанова, А. А. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта: актуальные проблемы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук / А. А. Митрофанова. – Иркутск, 2017. – 309 с.

426. Моховая, Т. А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / Т. А. Моховая. – Краснодар, 2016. – 224 с.

427. Назаров, В. А. Назначение и проведение экспертизы в уголовном процессе: дис. ... канд. юрид. наук / В. А. Назаров. – М., 1998. – 162 с.

428. Неретина, Н. С. Методологические, правовые и организационные аспекты формирования и развития новых родов и видов судебных экспертиз: дис. ... канд. юрид. наук / Н. С. Неретина. – М., 2016. – 204 с.

429. Панарина, Д. В. Современные проблемы и тенденции развития языка общей теории судебной экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук / Д. В. Панарина. – Тула, 2018. – 238 с.

430. Поздняков, М. А. Использование специальных знаний при расследовании незаконной добычи водных биоресурсов с использованием иностранных морских судов: дис. ... канд. юрид. наук / М. А. Поздняков. – Белгород, 2019. – 248 с.

431. Попов, Е. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук / Е. А. Попов. – Калининград, 2018. – 252 с.

432. Сафонов, Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дис. ... канд. юрид. наук / Г. И. Сафонов. – М., 2017. – 240 с.

433. Селина, Е. В. Применение специальных познаний в российском уголовном процессе: дис. ... докт. юрид. наук / Е. В. Селина. – Краснодар, 2003. – 356 с.

434. Сергеев, В. В. Организация и тактико-психологические основы производства следственного эксперимента на стадии предварительного расследования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В. В. Сергеев. – Волгоград, 2018. – 26 с.

435. Сидоров, Э. Т. Использование автотехнических познаний в раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / Э. Т. Сидоров. – М., 1999. – 273 с.

436. Соколова, О. А. Криминалистическая диагностика человека по его следам и отображениям: дис. ... доктора юрид. наук / О. А. Соколова. – М., 2018. – 650 с.

437. Сорокотягин, И. Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: дис. ... доктора юрид. наук / И. Н. Сорокотягин. – Екатеринбург, 1992. – 419 с.

438. Соснин, К. В. Тактико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): дис. ... канд. юрид. наук / К. В. Соснин. – Ижевск, 2002. – 172 с.

439. Суворов, Ю. Б. Теоретические и методические проблемы комплексного экспертного исследования системы «водитель-автомобиль-дорога» при расследовании дорожно-транспортных происшествий: автореф. дис. ... докт. юрид. наук / Ю. Б. Суворов. – М., 1993. – 67 с.

440. Сыромля, Л. Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия: дис. ... канд. юрид. наук / Л. Б. Сыромля. – Хабаровск, 2017. – 325 с.

441. Тарасова В. И. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными

транспортными средствами: дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Тарасова. – Санкт-Петербург, 2019. – 224 с.

442. Ткачук, Т. А. Использование результатов исследований и экспертиз в поиске преступника: дис. ... канд. юрид. наук / Т. А. Ткачук. М., 2001. – 166 с.

443. Толстухина, Т. В. Современные тенденции развития судебной экспертизы на основе информационных технологий: дис. ... докт. юрид. наук / Т. В. Толстухина. – М., 1999. – 320 с.

444. Усов, А. И. Концептуальные основы судебной компьютерно-технической экспертизы: дис. ... докт. юрид. наук / А. И. Усов. – М., 2002. – 402 с.

445. Фридман, И. Я. Судебная экспертиза и вопросы предупреждения преступлений: автореф. дис. доктора юрид. наук / И. Я. Фридман. – М., 1974. – 39 с.

446. Хомутов, С. В. Научно-методические и организационные основы криминалистической оценки заключений эксперта и специалиста: дис. ... канд. юрид. наук / С. В. Хомутов. – М., 2019. – 217 с.

447. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс. ... доктора юрид. наук / А. И. Чучаев. – М., 1990. – 511 с.

448. Шакиров, К. Н. Проблемы теории судебной экспертизы (Методологические аспекты): дис. ... докт. юрид. наук / К. Н. Шакиров. – Алматы, 2003. – 292 с.

449. Ярамышьян, Ш. Ш. Следственный эксперимент при расследовании автотранспортных происшествий: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ш. Ш. Ярамышьян.. – Харьков, 1982. – 16 с.

Материалы сети Интернет:

450. 49 рецензируемых статей по автотехнической экспертизе [Электронный ресурс]: URL: <http://forensicscience.ru/2017/11/25/49->

recenziruemyx-statej-po-avtotexnicheskoj-ekspertize/ (дата обращения: 22.03.2023).

451. Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/possib/auto.php> (дата обращения: 02.02.2023).

452. Беликов, В. В., Милитеев, А. Н., Кочетков, В. В. Комплекс программ для расчета волн прорыва (БОР) / В. В. Беликов, А. Н. Милитеев, В. В. Кочетков // Российское агентство по патентным и товарным знакам. Свидетельство об официальной регистрации программы для ЭВМ № 2001610638. М., 2001.

453. В России большинство ДТП с самокатами в 2022 году зарегистрировали как наезд на пешеходов [Электронный ресурс]: <https://tass.ru/obshchestvo/16251103> (дата обращения: 09.03.2023).

454. Генпрокуратура и ФСБ нашли нарушения в работе Росавиации. Проверка выявила 400 переделанных самолетов и 9 проблемных авиакомпаний [Электронный ресурс]: URL: <https://www.rbc.ru/society/15/05/2019/5cdbf60d9a7947040b050b1b> (дата обращения: 22.03.2023).

455. Дело «пьяного мальчика»: сколько дали эксперту [Электронный ресурс]: URL: <https://www.gazeta.ru/social/2019/05/21/12367207.shtml> (дата обращения: 22.03.2023).

456. Корабли и корабельные следы [Электронный ресурс]: URL: <http://oceanfromspace.scanex.ru/index.php/ocean/ships> (дата обращения: 22.03.2023).

457. Надувные башни «Аргус» [Электронный ресурс]: <https://bigcamping.ru/catalog/argus-bashni> (дата обращения 22.03.2023).

458. Негодаев И. А. Инженерная деятельность и как вид технической деятельности [Электронный ресурс]: URL: http://society.polbu.ru/negodaev_engineeringphilo/ch10_all.html (дата обращения: 22.03.2023).

459. Официальный сайт Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации [Электронный ресурс]: URL: <http://gosniiga.ru/science/> (дата обращения: 22.03.2023).

460. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета [Электронный ресурс]: URL: <https://mak-iac.org/> (дата обращения: 22.03.2023).

461. Официальный сайт Минтранса России [Электронный ресурс]: URL: <https://www.mintrans.ru/activities/69/78> (дата обращения: 22.03.2023).

462. Официальный сайт Российского федерального центра судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <http://www.sudexpert.ru/education/> (дата обращения: 28.01.2023).

463. Пассажир разбившегося в Непале самолета снял на телефон последние секунды полета [Электронный ресурс]: URL: <https://rg.ru/2023/01/15/passazhir-razbivshegosia-v-nepale-samoleta-sniial-na-telefon-poslednie-sekundy-poleta.html> (дата обращения: 27.02.2023).

464. Председатель Следственного комитета Российской Федерации А.И. Бастрыкин провел организационное заседание нового диссертационного совета [Электронный ресурс]: URL: http://academy-skrf.ru/about_the_university/news/detail.php?ID=1957 (дата обращения: 10.01.2023).

465. Пример автотехнической экспертизы № 4 (заключение специалиста) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.cmki.ru/avtotekhnicheskaya-ekspertiza/primer4.shtml> (дата обращения: 22.03.2023).

466. Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу [Электронный ресурс]: URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 02.03.2023).

467. Россия не может терять в ДТП столько же людей, как во время войны [Электронный ресурс]: <https://ria.ru/20211008/dorogi-1753683858.html> (дата обращения: 09.03.2023).

468. Статистика Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 22.03.2023).

469. Число ДТП с электросамокатами в РФ увеличилось почти втрое [Электронный ресурс]: <https://rg.ru/2022/08/05/opasno-dvuhkolesnye-edut.html> (дата обращения: 09.03.2023).

470. Синектика [Электронный ресурс] <https://ozlib.com/1110148/tehnika/sinektika> (дата обращения: 22.03.2023).

471. Эксперт рассказал, почему в России участились крушения военных самолетов [Электронный ресурс]: <https://www.amic.ru/news/proisshestviya/ekspert-rasskazal-pochemu-v-rossii-uchastilis-krusheniya-voennyh-samoletov-510925> (дата обращения: 09.03.2023).

Судебно-следственная практика:

472. Апелляционное постановление Забайкальского краевого суда по делу № 22-2392/2017 от 03 июля 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Q33TJ67Yc0o8/> (дата обращения: 22.03.2023).

473. Апелляционное постановление Санкт-Петербургского городского суда по делу № 1 - 453/16 от 06 сентября 2016 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Npw9g9aZBRHX/> (дата обращения: 22.03.2023).

474. Апелляционное постановление № 22-1941/2018 от 16 апреля 2018 г. по делу № 22-1941/2018 на приговор федерального суда общей юрисдикции от ... (данные изъяты) [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/0tRePX75sF1v/?page=16®ular-court> (дата обращения: 22.03.2023).

475. Апелляционное постановление судьи Кемеровского областного суда по делу № 22-5706/2017 от 21 декабря 2017 года [Электронный ресурс]:

URL: <http://sudact.ru/regular/doc/oFmvGTLADGHO/> (дата обращения: 22.03.2023).

476. Кассационное определение Верховного суда Российской Федерации № 46-О10-47 от 25 мая 2010 года [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ARB002;n=185140#09923118629970171> (дата обращения: 22.03.2023).

477. Кассационное определение Тверского областного суда Тверской области № 22-2388 от 28 сентября 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/aRUBWkCOQNY/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

478. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном п. «а» ч. 2 ст. 238 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016-2017 гг. по факту оказания услуги, не отвечающей требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

479. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Красноярским следственным отделом на транспорте Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013-2015 гг. по факту катастрофы самолета Cessna 150 // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

480. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления

на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода трех вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

481. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Иркутским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2018 году по факту схода двенадцати вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

482. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 293 УК России, расследованном следственным отделом Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Южному федеральному округу по факту затопления низменной части г. Крымска Краснодарского края в 2012 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

483. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту схода поезда в 2014 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

484. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Юго-Западным следственным отделом на транспорте Западного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2022 году по факту столкновения электропоезда и тепловоза // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

485. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Санкт-Петербургским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году по факту крушения вертолета «Robinson-66» // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

486. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода тридцати двух вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

487. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2018 году по факту схода двадцати трех вагонов // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации.

Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

488. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году заключение по факту крушения товарного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

489. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Забайкальским следственным отделом на транспорте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту схода трех вагонов в составе хозяйственного поезда // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

490. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Архангельским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту организации перевозки пассажиров воздушным транспортом (паралетом) с нарушениями воздушного законодательств // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

491. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом

на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013-2014 гг. по факту аварийного случая с судном в акватории Кольского залива // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

492. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Западно-Сибирским следственным управлением на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015-2016 гг. по факту оказания услуги, не отвечающей требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

493. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 238 УК России, расследованном Уфимским следственным отделом на транспорте Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2012 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

494. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Псковским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту железнодорожного травмирования малолетнего в 2017 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации.

Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

495. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 238 УК России, расследованном Нижегородским следственным отделом на транспорте Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2017 году по факту крушения сверхлегкого воздушного судна // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

496. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Ярославским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2013 году по факту смертельного травмирования человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

497. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Самарским следственным отделом Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году по факту смертельного наезда поезда на человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

498. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году

по факту смертельного травмирования малолетнего // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

499. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Восточным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2016 году по факту смертельного травмирования человека // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

500. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст. 263 УК России, расследованном Западно-Сибирским следственным управлением на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2014 году по факту катастрофы самолета Як-18Т // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

501. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Главным следственным управлением Следственного комитета Российской Федерации в 2014-2015 гг. по факту крушения электропоезда в Московском метрополитене // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

502. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Юго-Западным следственным отделом на транспорте Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

в 2014 году по факту смертельного травмирования малолетней // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

503. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в 2015 году // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

504. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 263 УК России, расследованном Мурманским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, по факту катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA22423 в районе озера Мунозеро в Терском районе Мурманской области // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. – М.: ФГКОУ «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

505. Материалы уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 238 УК России, расследованном Бессоновским МСО СУ СК России по Пензенской области, по факту произошедшего на 665-м км Федеральная автомобильная дорога «М-5 Урал» ДТП, в результате которого 9 человек погибли и 3 человека получили телесные повреждения различной степени тяжести // Архив уголовных дел о преступлениях, расследованных Следственным комитетом Российской Федерации. – М.: ФГКОУ

«Московская академия Следственного комитета Российской Федерации [Электронный ресурс] (дата обращения: 22.03.2023).

506. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 26.04.2016 № 720-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Белова Романа Александровича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 88, пунктом 10 части первой статьи 204 и частью четвертой статьи 302 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс]: URL: <http://legalacts.ru/sud/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-26042016-n-720-o/> (дата обращения: 22.03.2023).

507. Приговор Володарского районного суда (Астраханская область) по делу № 1-140/2017 от 26 декабря 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/N4v9dEEGMAdT/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

508. Приговор Ворошиловского районного суда г. Волгограда по делу № 1-20/2020 от 6 июля 2020 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/EWИHyS1DcO1O/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

509. Приговор Клинского городского суда Московской области по делу № 1-2/17 (1-370/16) от 03 февраля 2017 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/unzNwa1IeINN/> (дата обращения: 22.03.2023).

510. Приговор Кстовского городского суда Нижегородской области по делу № 1-361/2020 от 17 июня 2021 года [Электронный ресурс]: URL: <https://xn--90afdbaav0bd1afybeub5d.xn--p1ai/60613861> (дата обращения: 22.03.2023).

511. Приговор Лефортовского районного суда г. Москвы № 1-130 / 2012 от 24 мая 2012 года [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/kCPsm8wnbpVV/?regular-txt=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

512. Приговор Мамадышского районного суда Республики Татарстан по делу № 1-8/2011 от 03 марта 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/yWQH6lQ4VCgh/> (дата обращения: 22.03.2023).

513. Приговор Наро-Фоминского городского суда Московской области от 1 декабря 2015 года по делу № 1-200/2015 [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/KK8OqVmW2gD/?page=2®ular-court=®ular-date_from=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

514. Приговор Октябрьского районного суда Волгоградской области по делу № 1-49/2014 от 18 августа 2014 года [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/BogKLITEAeHw/?page=4®ular-court=®ular-date_from=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

515. Приговор Петропавловска-Камчатского городского суда Камчатского края по делу № 1-315/2017 от 16 июня 2017 года [Электронный ресурс]: URL: https://sudact.ru/regular/doc/uUYIM6Fv8fo1/?regular-txt=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo (дата обращения: 22.03.2023).

516. Приговор Смоленского районного суда Смоленской области по делу № 1-141/11 от 14 июля 2011 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Sj8qZMq21cl3/> (дата обращения: 22.03.2023).

517. Приговор Суда Ямало-Ненецкого автономного округа № xxxxxx от 04 октября 2010 года [Электронный ресурс]: URL: [https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetskogo-avtonomnogo-okruga-\(yamalo-nenetskiy-avtonomnogo-okrug\)-ot-04.10.2010-_-](https://nalogcodex.ru/sud_pract/sou/prigovor-suda-yamalo-nenetskogo-avtonomnogo-okruga-(yamalo-nenetskiy-avtonomnogo-okrug)-ot-04.10.2010-_-) (дата обращения: 22.03.2023).

518. Приговор Торбеевского районного суда (Республика Мордовия) по делу № 1-42/2019 от 13 сентября 2019 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/XsNePDEJpVxH/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

519. Приговор Уренского районного суда Нижегородской области по делу № 1-24/2014 от 25 июня 2014 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/DHmjm61uVrr/> (дата обращения: 22.03.2023).

520. Приговор Хамовнического районного суда г. Москвы по делу № 1-170/2012 от 17 августа 2012 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/XhWjrcB5zAN4/> (дата обращения: 22.03.2023).

521. Приговор Эхирит-Булагатского районного суда Иркутской области по делу № 1-71/2020 от 3 июля 2020 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/q5QPOapN5rmV/?regular-txt> (дата обращения: 22.03.2023).

522. Приговор Якутского городского суда Республики Саха (Якутия) по делу № 1-185-2015 от 27 апреля 2015 года [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/2VBjC9RwMXVJ/> (дата обращения: 22.03.2023).

Иностранные источники:

523. Evtiukov, S. Finite element method for reconstruction of road traffic accidents / S. Evtiukov, E. Golov, G. Ginzburgb // Transportation Research Procedia. 2018. Vol. 36. P. 157–165. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.058>.

524. Milliet, Q. A methodology to event reconstruction from trace images / Q. Milliet, O. Delémont, E. Sapin, P. Margot // Science & Justice. 2015. Vol. 55. No. 2. P. 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.scijus.2015.02.001>.

525. Nagaraju, M. Investigation of Road Traffic Fatal Accidents Using Data Mining Techniques / M. Nagaraju, B. Bhavani, K. Rohith // International Journal of Recent Trends in Engineering and Research. 2018. P. 216–222. <https://doi.org/10.23883/ijrter.conf.20171201.043.irilp>.

526. Ota, N. Disaster prevention technology to improve safety of railway / N. Ota // Japanese Railway Engineering. 2019 (203). P. 18–21. <https://www.researchgate.net/publication/331311346>.

527. Gault, Paul. TravelBot: Utilising social media dialogue to provide journey disruption alerts / Paul Gault, Caitlin D. Cottrill, David Corsar, Peter

Edwards and others // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2019. Vol. 3. P. 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100062>.

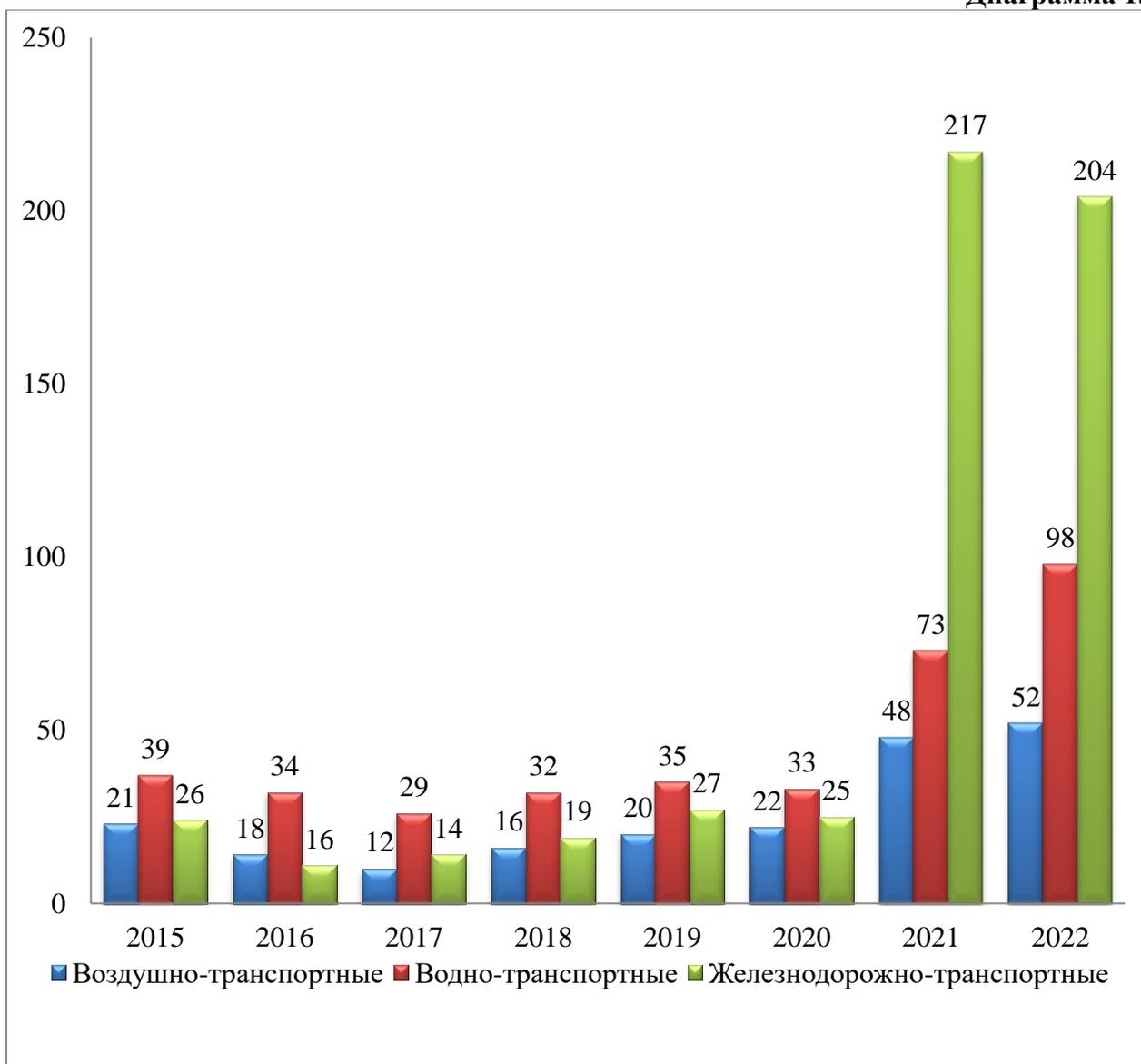
528. Crozier W. E., Kukucka J., Garrett B. L. Juror Appraisals of Forensic Evidence: Effects of Blind Proficiency and Cross-Examination / W. E. Crozier, J. Kukucka, B. L. Garretta // *Forensic Science International*. 2020. Vol. 315. 110433. <https://doi.org/10.1016/j.forsciint.2020.110433>

529. Bowers C. M. Cross-examination: The Expert's Challenge and the Lawyers' Strategies / C. M. Bowers // *Forensic Testimony: Science, Law and Expert Evidence*. 2014. P. 125–145. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-397005-3.00008-6>.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ О ПРОВЕДЕННЫХ СУДЕБНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗАХ

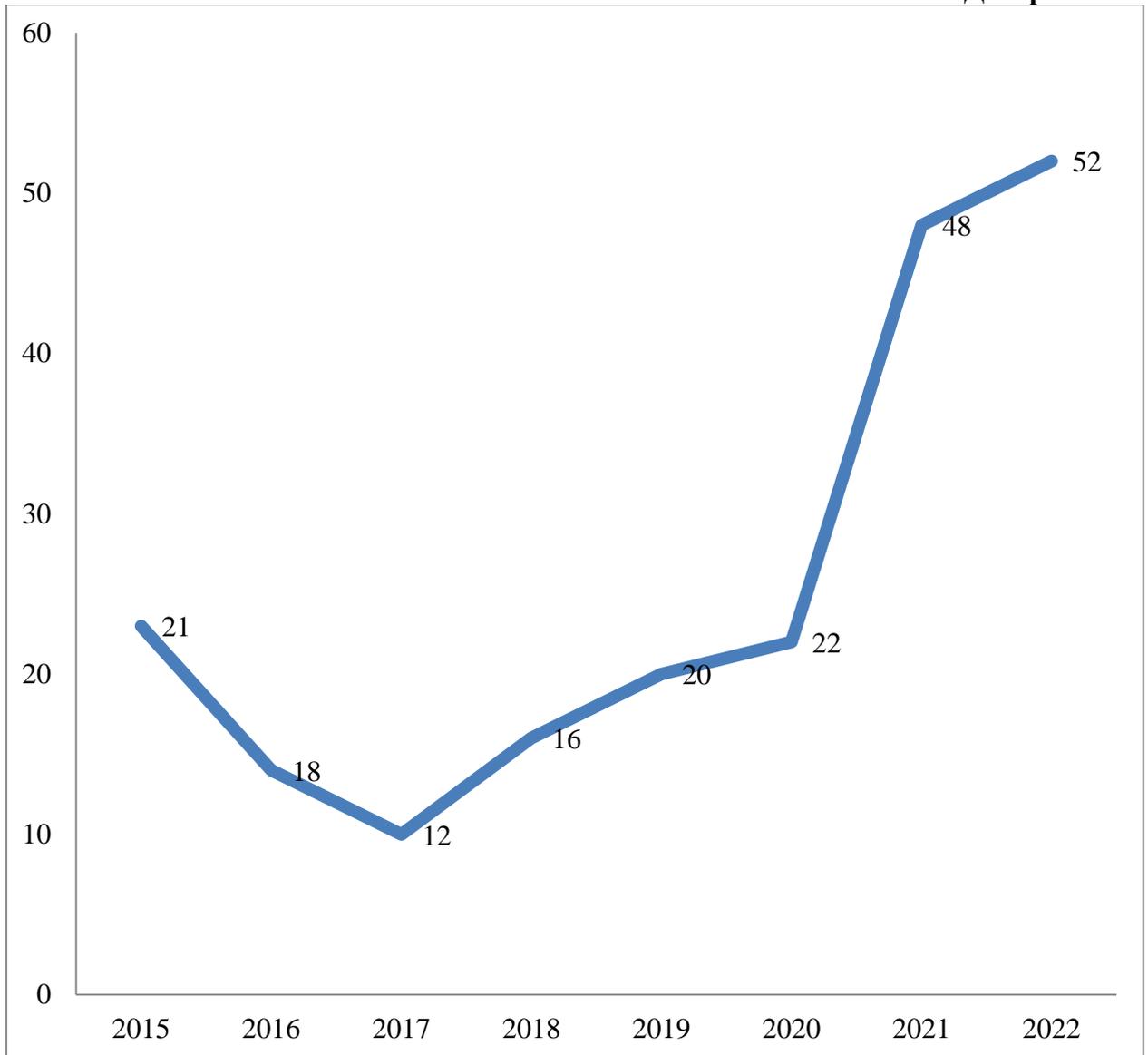
Количество проведенных судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз за 2015-2022 гг.

Диаграмма 1.



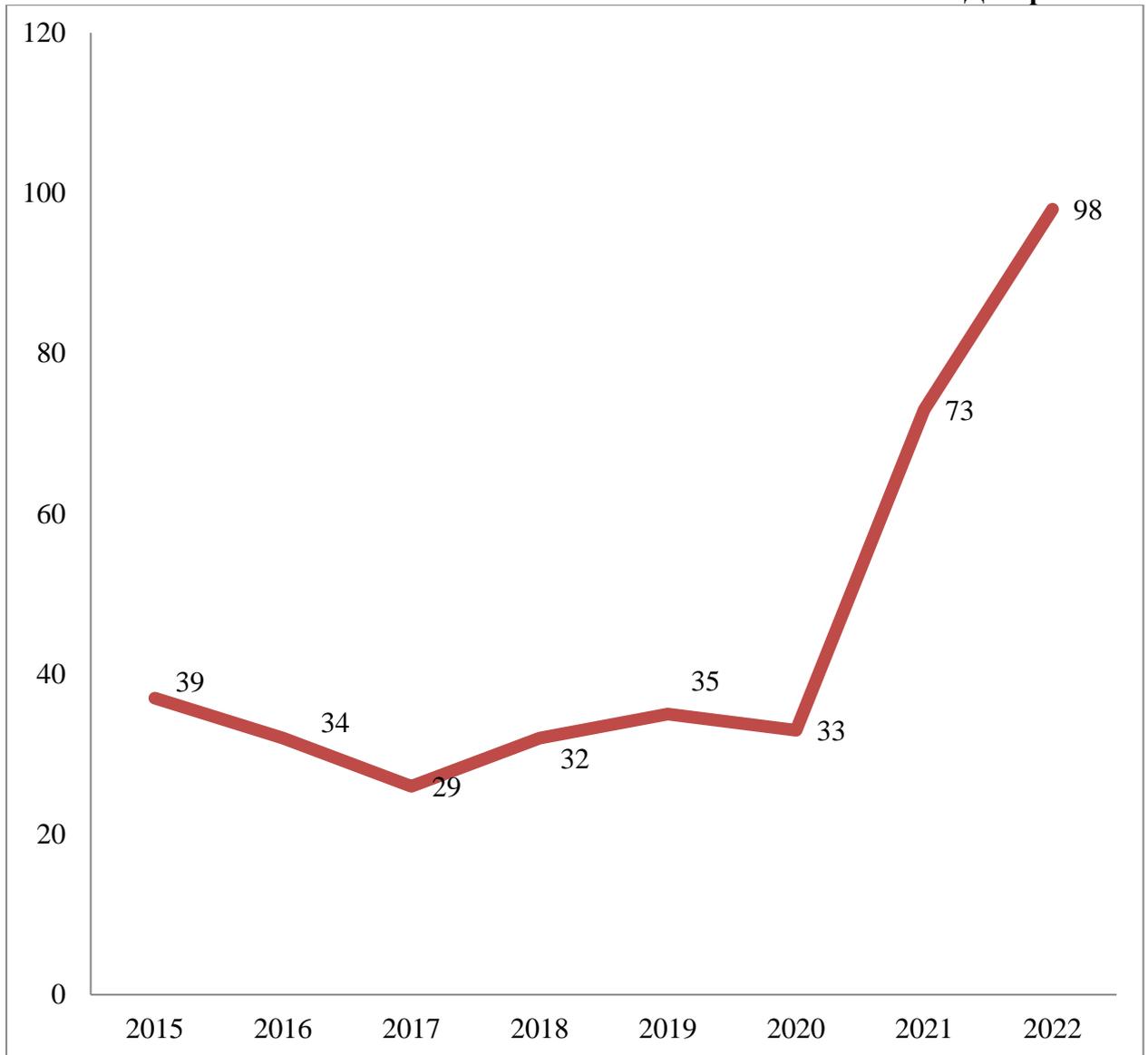
Динамика проведенных судебных воздушно-транспортных экспертиз с 2015 по 2022 гг.

Диаграмма 2.



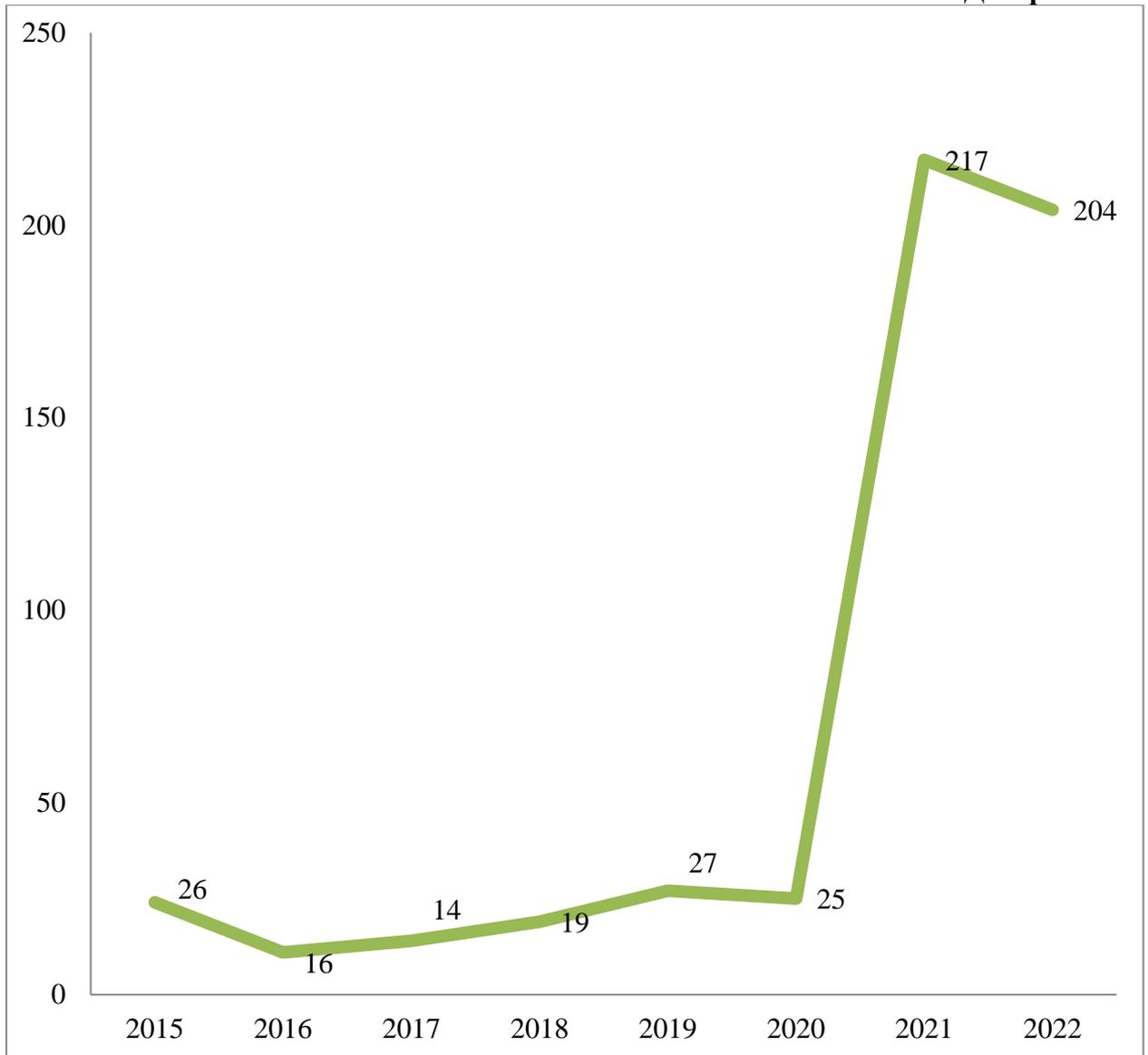
Динамика проведенных судебных воднотранспортных экспертиз с 2015 по 2022 гг.

Диаграмма 3.



Динамика проведенных судебных железнодорожно-транспортных экспертиз с 2015 по 2022 гг.

Диаграмма 4.



ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

РЕЗУЛЬТАТЫ АНКЕТИРОВАНИЯ СОТРУДНИКОВ СЛЕДСТВЕННЫХ ОТДЕЛОВ (УПРАВЛЕНИЙ) НА ТРАНСПОРТЕ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПРОВОДИМОГО В ЦЕЛЯХ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРАКТИКИ НАЗНАЧЕНИЯ СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ

Общее количество респондентов: 174

№	Вопрос анкеты	Ответы		Результат (число)	Результат (%)
1.	Укажите Ваш субъект Российской Федерации (следственное управление на транспорте (СУТ) ⁷¹⁴ .	Западное (Московское межрегиональное, Северо-Западное, Южное)		57	32,7
		Восточное (Восточно-Сибирское, Дальневосточное, Западно-Сибирское)		64	36,8
		Центральное (Приволжское, Уральское)		53	30,5
2.	Какой стаж Вашей деятельности?	До 1 года		48	27,6
		2-5 лет		65	37,3
		5-10 лет		41	23,6
		Свыше 10 лет		20	11,5
3.	По какому факту при расследовании транспортного преступления чаще всего к Вам поступает материал проверки?	Воздушный транспорт	Авиационные происшествия	41	23,6
			Авиационные инциденты	90	51,7
		Водный транспорт	Аварии	24	16,7
			Инциденты	93	53,4
		Ж/д транспорт	Сход ж/д состава	70	39,6
			Столкновение ж/д составов	18	10,3
			Столкновение ж/д состава с автотранспортом	32	18,4
			Травмирование граждан ж/д составом	124	71,3
	Возгорание или взрыв на ж/д составе	34	19,5		
4.	Применялись ли технико-криминалистические средства при осмотре места происшествия?	Воздушный транспорт	Применялись поисковые средства (металлодетектор, нелинейный локатор)	53	30,5

⁷¹⁴ Анкетирование следователей проводилось в 2019 до реорганизации Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации (март 2020 года), а также в 2023 году после реорганизации и переименования остальных СУТ (апрель 2021 года). Названия СУТ приведены в соответствии с их новыми названиями.

		Применялись средства фиксации и изъятия (дактилоскопические пленки, фотоаппаратура, наборы для снятия слепков)	149	85,6
		Применялись экспресс-тесты для поиска биологических следов	41	23,6
		Применялись иные технико-криминалистические средства		
		Лазерный дальномер	98	56,3
		GPS-навигатор	104	59,7
		Обнаружители скрытых видеокамер	48	27,6
		Беспилотные летательные аппараты	29	16,7
	Водный транспорт	Применялись поисковые средства (металлодетектор)	42	24,1
		Применялись средства фиксации и изъятия (дактилоскопические пленки, фотоаппаратура, наборы для снятия слепков)	148	85,1
		Применялись экспресс-тесты для поиска биологических следов	44	25,3
		Применялись иные технико-криминалистические средства		
		Лазерный дальномер	90	51,7
		GPS-навигатор	99	56,9
		Обнаружители скрытых видеокамер	20	11,5
		Беспилотные летательные аппараты	18	10,3
	Ж/д транспорт	Применялись поисковые средства (металлодетектор)	55	31,6
		Применялись средства фиксации и изъятия (дактилоскопические пленки, фотоаппаратура, наборы для снятия слепков)	168	96,5

			Применялись экспресс-тесты для поиска биологических следов	70	40,2		
			Применялись иные технико-криминалистические средства				
			Лазерный дальномер	93	53,4		
			GPS-навигатор	108	62,0		
			Обнаружители скрытых видеокамер	33	19,0		
			Беспилотные летательные аппараты	32	18,4		
5.	Каких специалистов вы привлекаете для проведения осмотра места происшествия?	Воздушный транспорт	Специалист-криминалист МВД	174	100		
			Специалист из министерства транспорта	95	54,6		
			Судебный медик	172	98,8		
			Следователь-криминалист	100	57,5		
			Сотрудники МЧС	30	17,2		
			Иные лица				
			Инспекторский состав межрегионального территориального управления воздушного транспорта	16	9,2		
		Водный транспорт	Специалист-криминалист МВД	144	100		
			Специалист из министерства транспорта	82	47,1		
			Судебный медик	170	97,7		
			Следователь-криминалист	71	40,8		
			Сотрудники МЧС	17	9,8		
			Иные лица				
			Инспектор управления госморречнадзора	21	12,1		
		Ж/д транспорт	Специалист-криминалист МВД	174	100		
			Специалист из министерства транспорта	90	51,7		
			Судебный медик	168	96,5		
			Следователь-криминалист	88	50,6		
			Сотрудники МЧС	27	15,5		

			Иные лица		
			Сотрудники ОАО «РЖД»	20	11,5
			Сотрудники скорой медицинской помощи	10	5,7
			Работники дистанций пути (в том числе инженер по безопасности и охране труда, сотрудники дистанций электроснабжения, локомотивных депо и др.)	34	19,5
6.	С какими проблемами наиболее часто Вы встречаетесь при осмотре места происшествия?	Воздушный транспорт	Удаленность места происшествия	60	34,5
			Наличие измененной обстановки места происшествия	39	22,4
			Отсутствие специалистов в сфере транспорта	21	12,1
			Проведение в момент осмотра аварийно-ремонтных работ	30	17,2
		Водный транспорт	Удаленность места происшествия	47	27,0
			Наличие измененной обстановки места происшествия	34	19,5
			Отсутствие специалистов в сфере транспорта	29	16,7
			Затопленное состояние судна	17	9,8
			Проведение в момент осмотра аварийно-ремонтных работ	40	23,0
		Ж/д транспорт	Удаленность места происшествия	40	23,0
			В связи с необходимостью возобновления движения ж/д подвижного состава тела травмированных перемещаются, а сам состав отправляется на ж/д путь отстоя	19	10,9

			Проведение в момент осмотра аварийно-ремонтных работ	32	18,4
			Отсутствие специалистов в сфере транспорта	13	7,5
			Противодействие работников ОАО «РЖД», стремящихся как можно быстрее ликвидировать последствия произошедшего	15	8,6
7.	Какие сложности возникают при допросе?	Летного или кабинного экипажа	Проживают в другом регионе	29	16,7
			Уход очевидцев (потенциальных свидетелей) с места происшествия	7	4,0
			Отсутствие технического образования у следователя	19	10,9
		Экипажа судна/судовой команды	Проживают в другом регионе	37	21,3
			Уход очевидцев (потенциальных свидетелей) с места происшествия	11	6,3
			Отсутствие технического образования у следователя	24	13,8
			Оказание противодействия со стороны обвиняемого	25	14,4
		Членов локомотивной бригады	Проживают в другом регионе	40	23,0
			Уход очевидцев (потенциальных свидетелей) с места происшествия	15	8,6
			Оказание противодействия со стороны обвиняемого	20	11,5
			Отсутствие технического образования у следователя	18	10,3

8.	Какие сложности возникают при проведении следственного эксперимента?	Воздушный транспорт	Не проводится	174	100		
		Водный транспорт	Соблюдение условий	19	10,9		
		Ж/д транспорт	Получение «технического окна» на определенное время	79	45,4		
			Соблюдение мер безопасности участниками следственного действия	36	20,7		
			Соблюдение условий	40	23,0		
9.	Применялась ли видеозапись при производстве следственных действий?	Воздушный транспорт	При осмотре места происшествия	84	48,3		
			При допросе	50	28,7		
			При проведении очной ставки	12	6,9		
			При проверке показаний на месте	59	33,9		
			При следственном эксперименте	45	25,9		
			Не проводилась	30	17,2		
		Водный транспорт	При осмотре места происшествия	65	37,3		
			При допросе	53	30,5		
			При проведении очной ставки	9	5,2		
			При проверке показаний на месте	60	34,5		
			При следственном эксперименте	29	16,7		
			Не проводилась	22	12,6		
		Ж/д транспорт	При осмотре места происшествия	90	51,7		
			При допросе	78	44,8		
			При проведении очной ставки	13	7,5		
			При проверке показаний на месте	81	46,5		
			При следственном эксперименте	61	35,0		
			Не проводилась	19	10,9		
		10.	Какие судебные экспертизы Вы назначаете в ходе предварительного следствия?	Медицинские		174	100
				Воздушно-транспортные (авиационно-технические)		111	63,8
				Воднотранспортные (водно-технические)		120	69,0
Железнодорожно-транспортные (железнодорожно-технические)				119	68,4		

		Физико-химические (экспертизы веществ, материалов и изделий)	82	47,1	
		Трасологические	40	23,0	
		Иные			
		Генетическая	22	12,6	
		Пожарно-техническая	45	25,9	
11.	Какие объекты вы предоставляете для проведения воздушно-транспортной судебной экспертизы?	Воздушный транспорт	Самолеты	90	51,7
			Аэростаты	12	6,9
			Вертолеты	96	55,2
			Автожиры	14	8,0
			Мотопараплан	12	6,9
			Мотодельтаплан	15	8,6
			Дельталет	4	2,3
			Паралет (паратрайк)	2	1,1
		Объекты инфраструктуры	Средства регулирования движения (авиамаяки, световые маяки, радиолокационное оборудование)	31	17,8
			Элементы транспортных узлов (какие-либо элементы покрытия ВПП)	24	13,8
		Объекты-документы:	Документы по технической эксплуатации (приказы, инструкции и т. п.)	142	81,6
			Документы, содержащие сведения о техническом состоянии (диагностические карты, акты проверок)	144	80,5
			Материалы технического расследования транспортного происшествия (расшифровка бортового самописца, записи переговоров с диспетчером)	142	81,6
		12.	Какие объекты вы предоставляете для проведения воднотранспортной судебной экспертизы?	Водный транспорт	Маломерные суда (моторные лодки, гидроциклы, катера, парусные суда)
Баржи	50				28,7
Теплоходы	11				6,3

			Яхты	9	5,2		
			Паром	2	1,2		
		Объекты инфраструктуры	Средства регулирования движения (маяки, буи)	2	1,2		
			Элементы транспортных узлов (какие-либо элементы каналов, шлюзов)	6	3,4		
		Объекты-документы	Документы по технической эксплуатации (приказы, инструкции и т. п.)	104	59,8		
			Документы, содержащие сведения о техническом состоянии (диагностические карты, акты проверок)	96	55,2		
			Материалы технического расследования транспортного происшествия	80	46,0		
		13.	Какие объекты вы предоставляете для проведения железнодорожно-транспортной судебной экспертизы?	Локомотивы и вагоны	Паровозы	9	5,2
					Электровозы	23	13,2
					Тепловозы	29	16,7
Мотовозы	5				2,9		
Вагоны	42				24,1		
Дрезина	3				1,7		
Объекты инфраструктуры	Пути сообщения (рельсы, шпалы и т.п.)			53	30,5		
	Ж/д сигнализация (светофоры, светофоры и т.п.)			7	4,0		
Объекты-документы:	Документы по технической эксплуатации (приказы, инструкции и т. п.)			100	57,5		
	Документы, содержащие сведения о техническом состоянии (диагностические карты, акты проверок)			101	58,0		
	Материалы технического расследования транспортного происшествия			101	58,0		

			(расшифровка скоростемерной ленты и т.п.)		
14.	Какие встречаются проблемы в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз?	Железнодорожно-техническая и водно-техническая судебные экспертизы проводятся соответственно действующими или бывшими сотрудниками ОАО «РЖД» или преподавателями ВУЗов, имеющими квалификацию по иным образовательным программам, отличным от экспертной задачи		98	56,3
		Некоторая служебная зависимость экспертов		34	19,5
		Устаревшая нормативная база, которая далеко не всегда четко регламентирует действия членов экипажа на водном транспорте и членом локомотивной бригады, что позволяет допускать различные толкования норм		99	56,9
		Высокая стоимость		47	27,0
		Отсутствие методики исследования		24	13,8
		Большие сроки производства (до 6 месяцев)		90	51,7
		Отдаленность экспертных учреждений от следственных отделов, что что делает долговременным предоставление необходимой документации и иных материалов для производства экспертизы		103	59,2
		Необходимость выезда на место происшествия экспертов (в качестве специалистов), которые в дальнейшем будут проводить судебную экспертизу; чтобы «вживую» смотрели на последствия транспортного происшествия, а не проводили экспертизы по фотографиям и видеофайлам		67	38,5
15.	Что бы Вы могли порекомендовать для улучшения организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз?	Создать экспертные отделы по производству судебных транспортных экспертиз		112	64,4
		Чтобы на ОМП выезжал специалист в сфере транспорта, который будет в последующем проводить судебную транспортную экспертизу		62	35,6
		Создать орган по аналогии с МАК для расследования происшествий на водном и железнодорожном транспорте		48	27,6
		Привлечение следователя-криминалиста		36	20,7

		Наличие у следователя ДПО в сфере транспорта	24	13,8
16.	Считаете ли Вы необходимым организовать экспертные учреждения по производству судебных транспортных экспертиз в системе СК России, которые будут осуществлять выезды на места происшествий и экспертные исследования	Да	158	90,8
		Нет	16	9,2

Диаграмма 1.



Диаграмма 2.

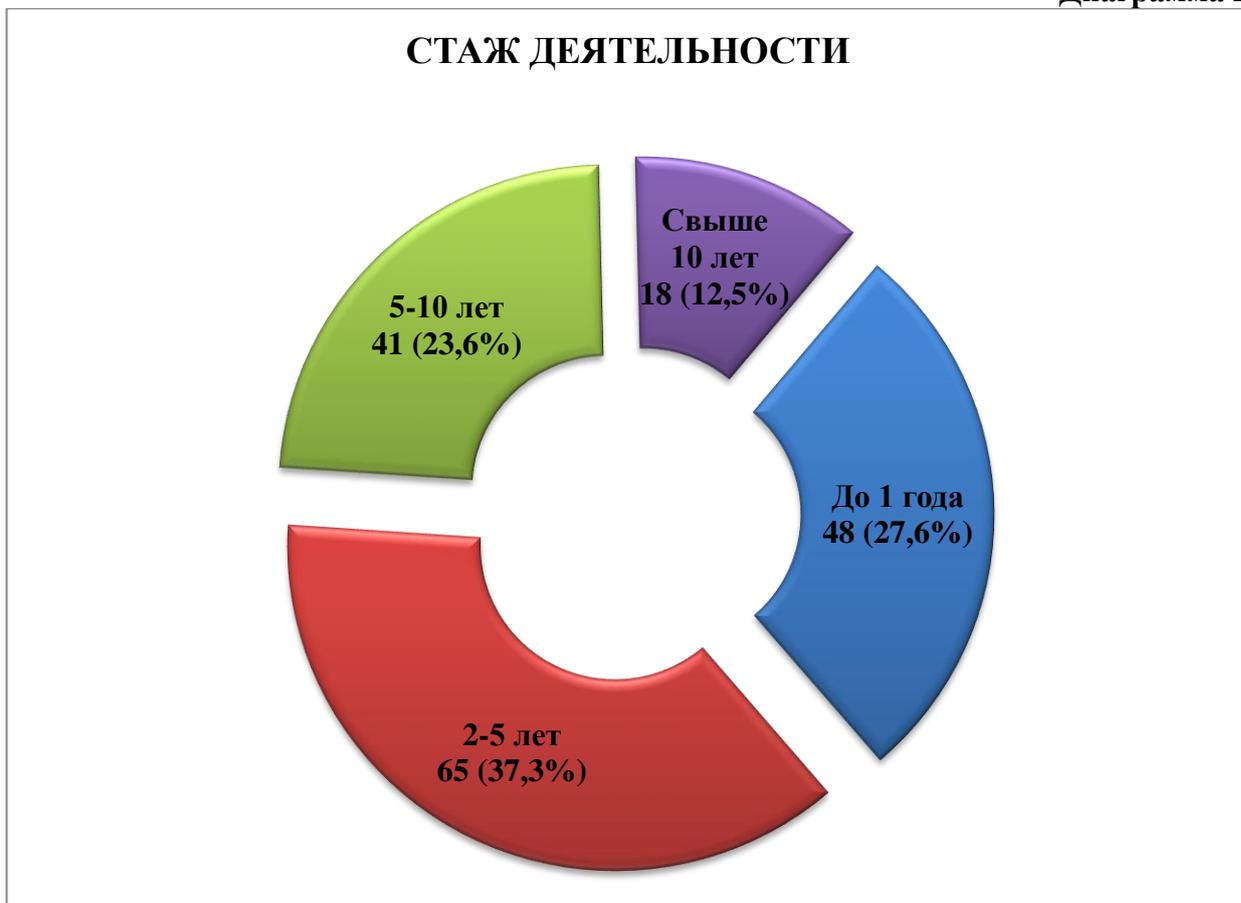


Диаграмма 3.

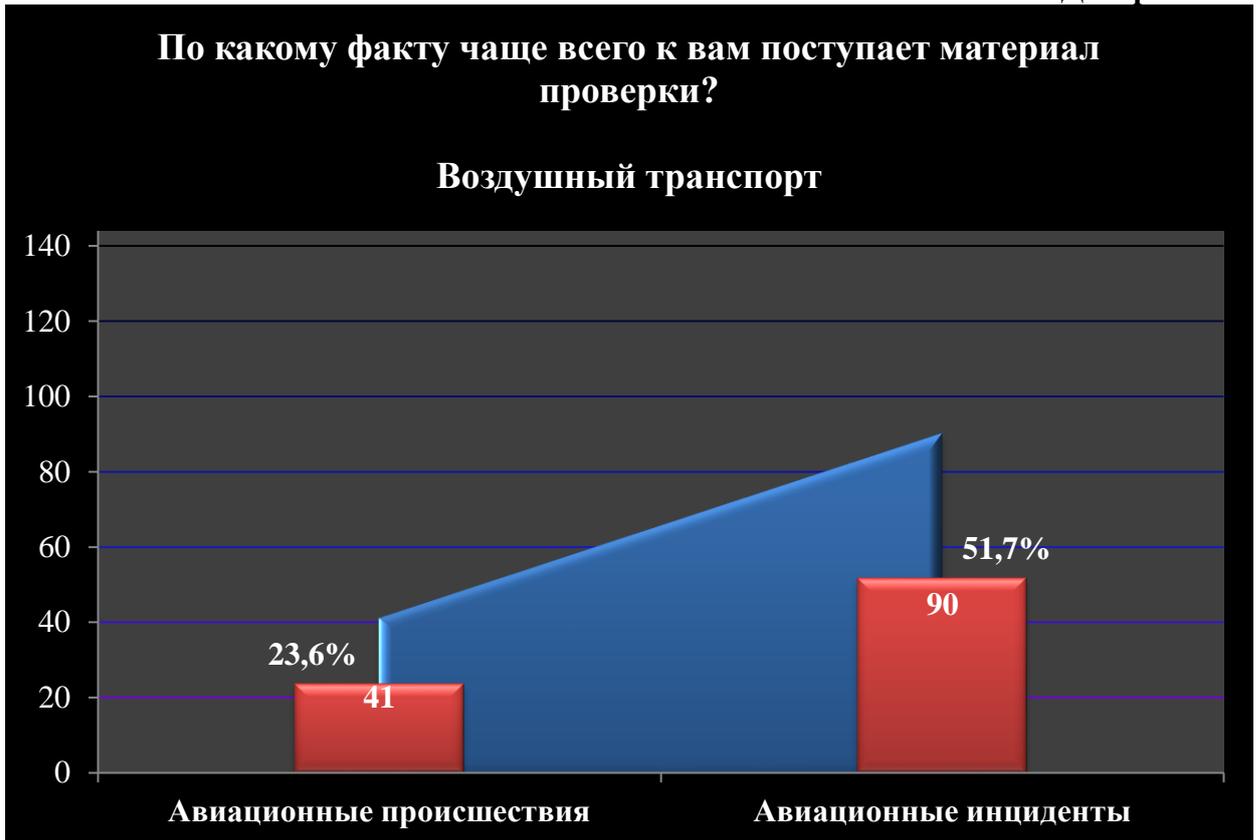
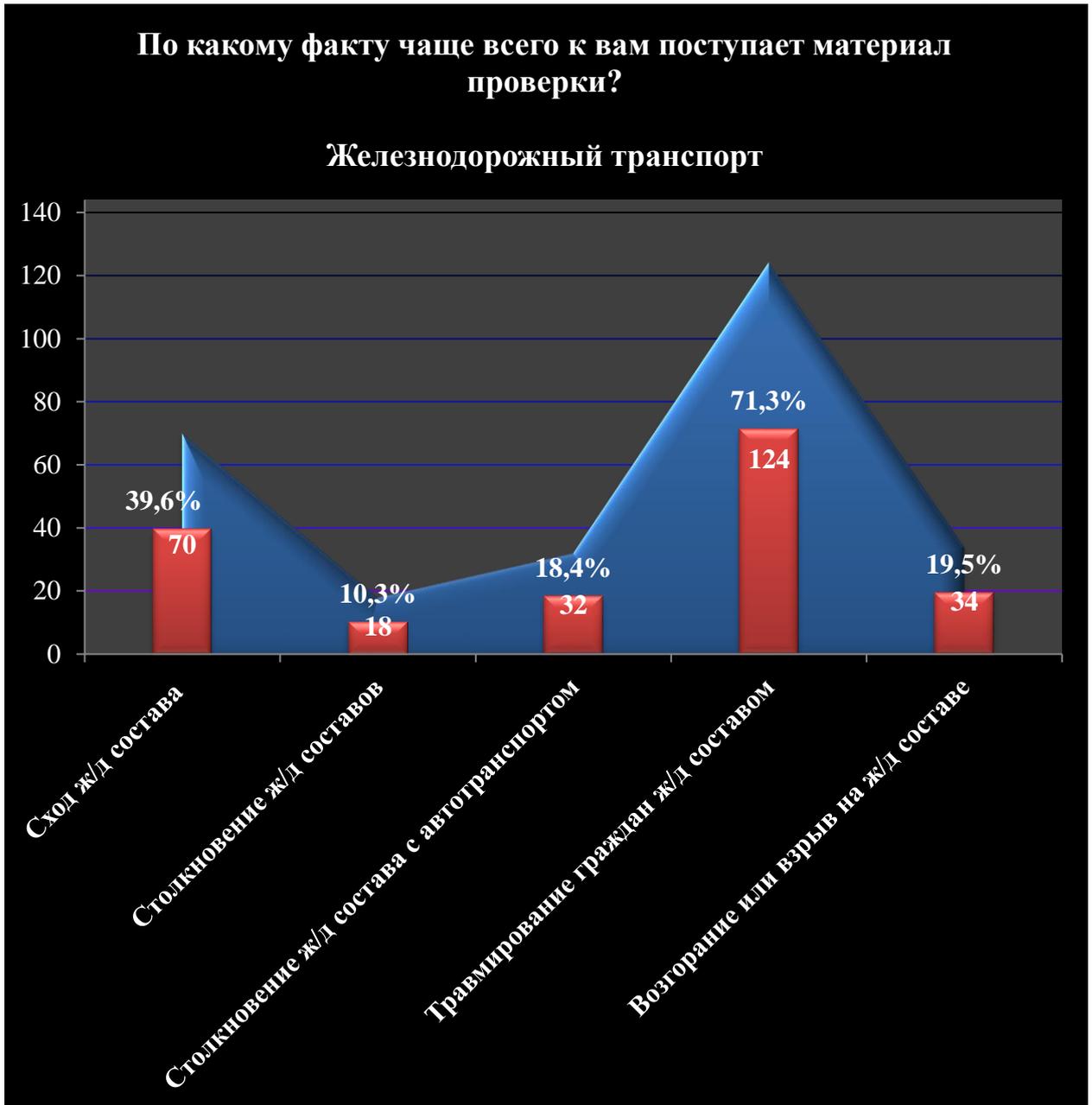


Диаграмма 4.





С какими проблемами наиболее часто Вы встречаетесь при осмотре места происшествия?

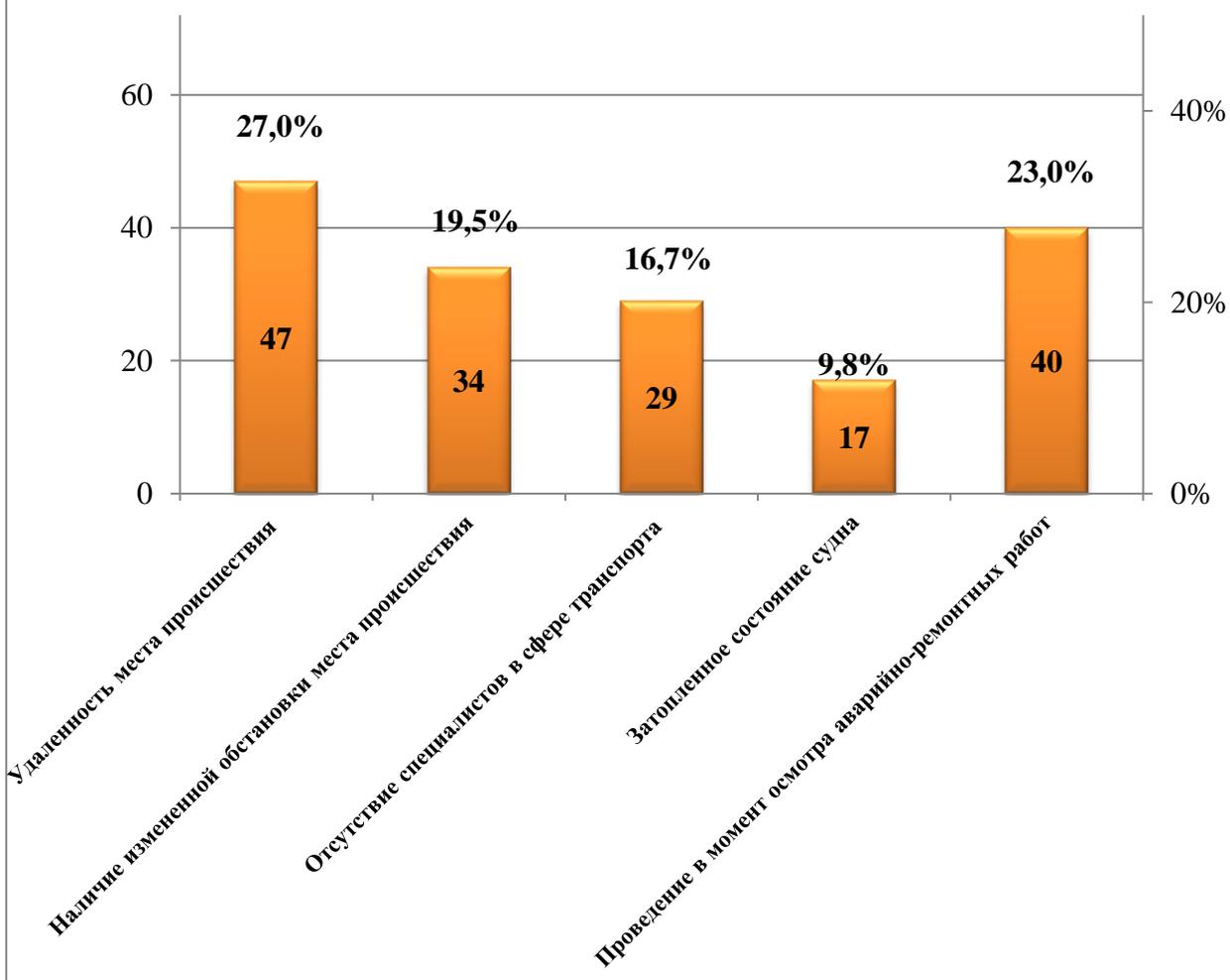
Воздушный транспорт



Диаграмма 7.

С какими проблемами наиболее часто Вы встречаетесь при осмотре места происшествия?

Водный транспорт



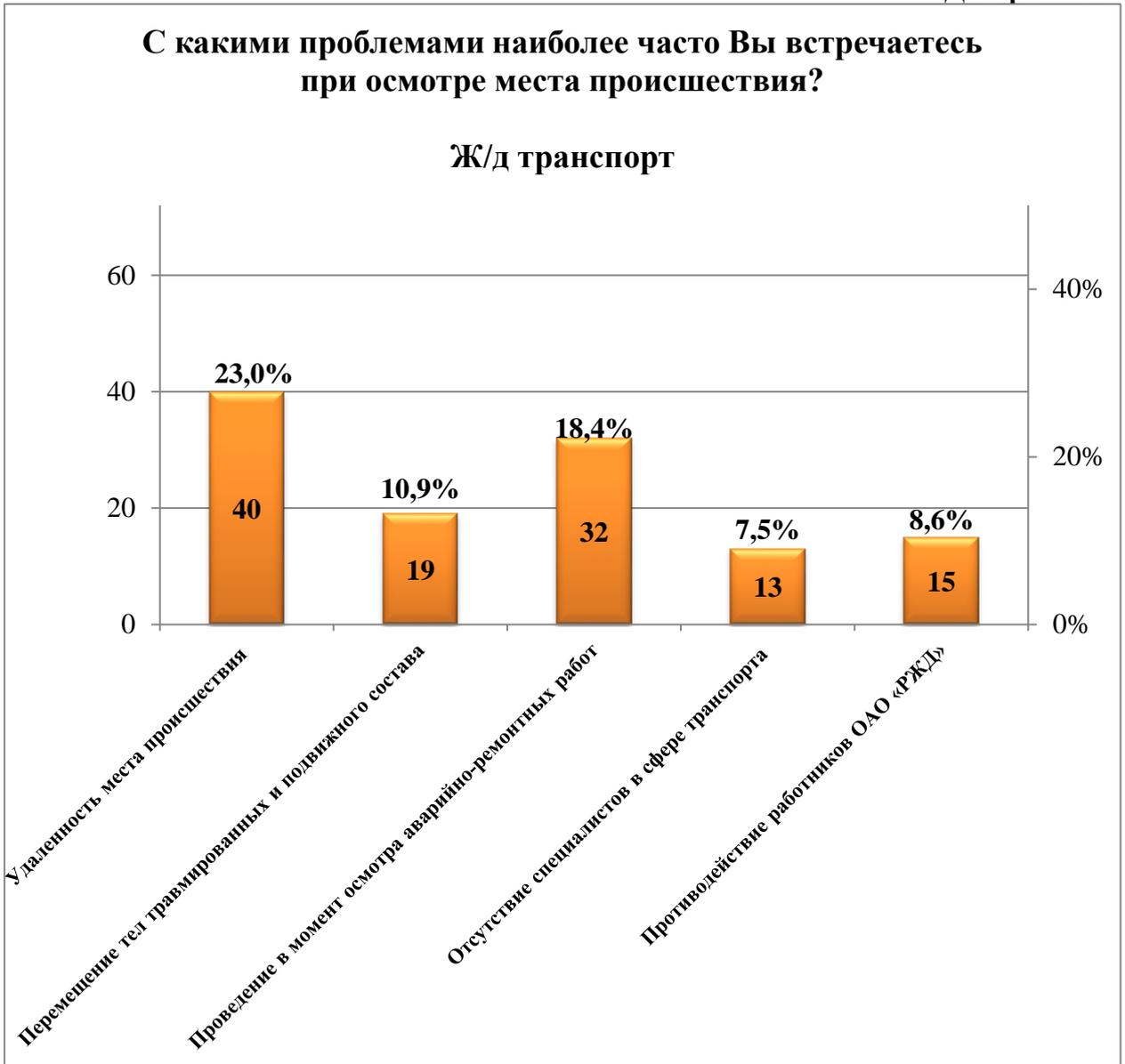


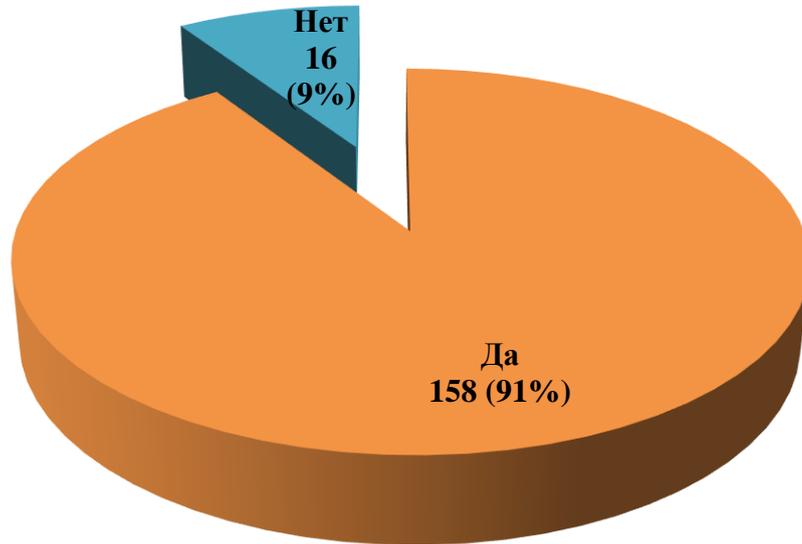
Диаграмма 9.



Диаграмма 10.



Считаете ли Вы необходимым организовать экспертные учреждения по производству СТЭ в системе СК России, которые будут осуществлять выезды на места происшествий и экспертные исследования



ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ НА РАЗРЕШЕНИЕ
СУДЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ И НЕКОТОРЫЕ
УЧРЕЖДЕНИЯ ПО ИХ ПРОИЗВОДСТВУ

Примерный перечень вопросов на разрешение судебной воздушно-транспортной экспертизы

1. Какова непосредственная причина падения воздушного судна (указывается его тип⁷¹⁵, регистрационный номер, дата и место падения)?
2. Соответствовали ли действия пилотов с технической точки зрения при эксплуатации и обслуживании воздушного судна до полета, при выполнении полета, посадки и высадки пассажиров требованиям нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации?
3. Какие именно действия пилотов с технической точки зрения непосредственно повлекли к падению воздушного судна (указывается его тип, регистрационный номер, дата и место падения)?
4. Имелись ли неисправности либо недостатки в технической подготовке воздушного судна (указывается его тип и регистрационный номер)? Если да, то какие именно? Не стало ли причиной падения воздушного судна следствие недостатков в его техническом обслуживании?
5. Имеется ли избыточная масса (загруженность) воздушного судна и повлияла ли она на его служебные и эксплуатационно-технические характеристики?
6. Выполнялись ли текущий и капитальный ремонт воздушного судна в соответствии с установленными правилами?
7. Находилось ли воздушное судно в технически исправном состоянии непосредственно перед вылетом, в полете и при возникновении

⁷¹⁵ Например, двухмоторный самолет иностранного производства «Cessna C-421 (Golden Eagle), бортовой номер RA 0879 G.

аварийной ситуации? Если нет, то в чем это выразалось и как могло повлиять на возникновение аварийной ситуации?

8. Работал ли двигатель воздушного судна в момент столкновения с земной поверхностью (иными препятствиями)?

9. Имеются ли признаки отказа двигателя в полете непосредственно перед столкновением с препятствиями? Если да, то каковы их причины, какова непосредственная причина остановки двигателя?

10. Возможна ли остановка двигателя воздушного судна по метеоусловиям при температуре воздуха от ... до ... °С?

11. Имел ли место на борту воздушного судна отказ авиационной техники? Если имел, то кокой именно и как это повлияло на падение?

12. Имелись ли нарушения ресурсных показателей (межремонтных, назначенных) воздушного судна (указывается его тип и регистрационный номер) перед полетом (указывается дата)?

13. Как должен был действовать экипаж воздушного судна в сложившейся ситуации для обеспечения безопасности полета?

14. Соответствовали ли техническим требованиям безопасности действия экипажа воздушного судна и могли ли они послужить причиной падения?

15. Имеются ли объективные сведения, позволяющие сделать вывод о потере пространственной ориентировки экипажем воздушного судна?

16. Имелась ли у экипажа техническая возможность предотвратить падение воздушного судна? Если да, то какие действия ему надлежало выполнить?

17. Соответствовала ли подготовка пилота указанного воздушного судна к выполнению заданного полета установленным нормативам?

18. Правильно ли была подобрана с воздуха пилотом площадка для посадки воздушного судна? Мог ли пилот осуществить посадку на данном участке местности (без наличия подготовленной авиационной площадки)?

19. Что свидетельствует о совершении грубой посадки с правым креном воздушного судна (указывается его тип и регистрационный номер)?

20. Какие именно механические повреждения узлов крепления шасси позволяют утверждать, что воздушное судно (указывается его тип и регистрационный номер) совершило грубую посадку (указывается место посадки, падения)?

21. Какие действия с технической точки зрения должен был выполнить пилот, совершив грубую посадку?

22. Могло ли разрушение, либо деформация конкретной части узла (например, крепления ползкового шасси вертолета) произойти вследствие его эксплуатации, либо вследствие грубой посадки до падения (указывается дата)?

23. Соответствовали ли действия пилота с технической точки зрения при высадке пассажиров воздушного судна требованиям инструкции по технике безопасности?

24. Мог ли сдвиг ветра (микрорыв, микровзрыв, турбулентность) стать непосредственной причиной падения указанного воздушного судна?

25. Какова была фактическая погода в районе выполнения полетного задания? Что из метеоусловий могло оказать влияние на развитие сложной и катастрофической ситуации?

26. Соответствовали ли метеоусловия тем, в которых должен был производиться данный полет? Каким образом было организовано метеорологическое обеспечение полета и было ли оно достаточным?

27. Какие наступят последствия технического характера в заданных (конкретных) условиях (указываются все сведения о транспортном средстве и пути сообщения, лице, управляющем транспортным средством, погодных условиях и т. д.)?

Некоторые учреждения по производству судебных воздушно-транспортных экспертиз

1. Государственный научный центр Российской Федерации АО «Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова» (Московская область, г. Жуковский).
2. ФГУП Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (г. Москва).
3. Региональная общественная организация (РОО) «Общество независимых расследователей авиационных происшествий» (г. Москва).
4. Московский авиационный институт (г. Москва).
5. 13 Государственный научно-исследовательский институт (ГосНИИ) Министерства обороны Российской Федерации (Московская область, г. Люберцы).

Примерный перечень вопросов на разрешение судебной воднотранспортной экспертизы

1. Является ли судно (указывается его тип⁷¹⁶ и регистрационный номер) маломерным?
2. Пригодно ли по своей конструкции маломерное судно (указывается его тип и регистрационный номер) к плаванию по акватории конкретного водного пространства (указывается его наименование, например, озера Телецкое в республике Алтай)?
3. Оборудовано ли маломерное судно (указывается его тип и регистрационный номер) необходимым светосигнальным и звуковым оборудованием? Отвечает ли их состояние требованиям безопасного плавания? Если нет, в чем состоят недостатки?
4. Имеется ли избыточная масса (загруженность) судна и повлияла ли она на его служебные и эксплуатационно-технические характеристики?

⁷¹⁶ Например, катер «Quicksilver Activ 705», бортовой номер Р 1256 ИД.

5. Какова непосредственная причина транспортного происшествия (столкновение с другим судном, посадка на мель, затопление судна и др.) с участием водного транспорта (указывается его тип, регистрационный номер, дата и место аварии)?

6. К какому участку плавания относится водное пространство (указывается его наименование, например, Кольского залива)? Какие требования применяются при плавании в акватории данного водного пространства?

7. Соответствовали ли действия судоводителя с технической точки зрения при эксплуатации и обслуживании судна требованиям нормативных правовых актов в сфере морского и внутреннего водного транспорта?

8. Имеет ли судно (указывается его тип и регистрационный номер) конструктивные недостатки, которые могут отразиться на управлении им?

9. Какие именно действия судоводителя с технической точки зрения непосредственно повлекли к затоплению судна (указывается его тип, регистрационный номер, дата и место аварии)?

10. Находится ли судно в технически исправном состоянии, и если нет, в чем заключается неисправность? Вносились ли изменения в его конструкцию (кроме заводских)?

11. Выполнялись ли текущий и капитальный ремонт судна в соответствии с установленными для этого правилами?

12. Находилось ли судно в технически исправном состоянии непосредственно перед отправлением в плавание, непосредственно в нем и при возникновении аварийной ситуации? Если нет, то в чем это выражалось и как могло повлиять на возникновение аварийной ситуации?

13. Как должен был действовать экипаж судна в сложившейся ситуации для обеспечения безопасности плавания?

14. Соответствовали ли техническим требованиям безопасности действия экипажа судна и могли ли они послужить причиной аварии?

15. Имелась ли у экипажа техническая возможность предотвратить аварию судна? Если да, то какие действия ему надлежало выполнить?

16. Соответствовала ли подготовка судоводителя указанного судна перед отправлением в плавание установленным нормативам?

17. Могло ли разрушение, либо деформация конкретной части узла судна произойти вследствие его эксплуатации до аварии (указывается дата)?

18. Обладает ли корпус судна достаточной водонепроницаемостью⁷¹⁷?

19. Возможно ли проникновение воды в корпус судна конкретным путем (например, через иллюминаторы)?

20. Какова мощность водоотливных средств и могли ли они обеспечить удаление больших масс воды, поступивших в отсеки судна в результате аварийных повреждений?

21. Какое количество времени потребуется для заполнения судна водой в конкретных условиях?

22. Соответствовали ли действия судоводителя с технической точки зрения при высадке пассажиров судна требованиям инструкции по технике безопасности?

23. Какова была фактическая погода в акватории конкретного водного пространства? Что из метеоусловий могло оказать влияние на развитие сложной и катастрофической ситуации?

24. Оказали ли метеорологические условия и состояние поверхности водохранилища влияние на управляемость судна? Если да, то какие действия с технической точки зрения мог и должен был предпринять судоводитель в данной обстановке?

25. Может ли быть причиной потери управляемости судна воздействия на него сил, вызванных движением воздушных масс (бокового ветра), а также эффекта аэродинамической трубы, учитывая данные

⁷¹⁷ Одно из основных качеств корпуса судна, необходимое для поддержания его на плаву, а также для пригодности к перевозке людей и грузов.

метеорологических служб о погодных условиях, имеющихся в материале уголовного дела?

26. Соответствует ли глубина, указанная на навигационной карте, фактической глубине? Если нет, имеет ли это связь с аварией судна?

27. Какие наступят последствия технического характера в заданных (конкретных) условиях (указываются все сведения о транспортном средстве и пути сообщения, лице, управляющем транспортным средством, погодных условиях и т. д.)?

Некоторые учреждения по производству судебных воднотранспортных экспертиз

1. Волжский государственный университет водного транспорта (г. Нижний Новгород).

2. Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург).

3. Сибирский государственный университет водного транспорта (г. Новосибирск).

4. Территориальные органы управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Примерный перечень вопросов на судебную железнодорожно-транспортную экспертизу

1. Что представляет собой авария, произошедшая (указывается дата и место аварии), в частности: где находились места начала и окончания аварии; в каком месте начался сход вагонов с рельсов; какой именно вагон и какой частью первым сошел с рельсов; каковы причины и условия возникновения аварии, процесс (механизм) ее развития?

2. Какие факторы оказали влияние на развитие механизма аварии и ее последствия (например, ремонтные работы, освещение, отключение

и перебои подачи электроэнергии, состояние железнодорожных путей и т. п.)?

3. Каковы непосредственные причины схода пассажирских (грузовых) вагонов (указывается их количество), следовавших в составе поезда (указывается его тип⁷¹⁸ и регистрационный номер)?

4. Каково место и время схода поезда, произошедшего (указывается дата и место схода)?

5. Имелись ли технические отступления в эксплуатации железнодорожного пути на участке (указывается километр, например, 6200 км) железной дороги (указывается ее наименование, например, Забайкальской), где произошел сход пассажирских вагонов, следовавших в составе поезда? Если да, то какие именно?

6. Соответствовали ли действия локомотивной бригады с технической точки зрения при эксплуатации и обслуживании поезда до его движения, при движении, посадке и высадке пассажиров требованиям нормативных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта?

7. Соответствовали ли действия проводника поезда с технической точки зрения при посадке и высадке пассажиров требованиям нормативных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта?

8. Соответствовали ли действия должностных лиц дистанции (указывается ее наименование, например, Читинской) пути железной дороги (указывается ее наименование, например, Забайкальской) и иных должностных лиц с технической точки зрения требованиям правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта?

9. Возможно ли было предотвратить технические последствия в виде схода пассажирских вагонов, следовавших в составе поезда? Если да, то кто из должностных лиц Забайкальской железной дороги и какие действия должен был предпринять для этого? Были ли предприняты все меры для недопущения наступления технических последствий в виде схода

⁷¹⁸ Например, скорый пассажирский поезд «Экспресс», номер 0304.

пассажирских вагонов, следовавших в составе поезда, членами локомотивной бригады?

10. Имели ли члены локомотивной бригады техническую возможность предотвратить технические последствия происшествия (указываются конкретные последствия, например, сход подвижного состава, наезд на пешехода, столкновение с другим транспортным средством и т. п.)?

11. Соответствовала ли подготовка членов локомотивной бригады указанного подвижного состава перед отправлением установленным нормативам?

12. Выполнялись ли текущий и капитальный ремонт подвижного состава (железнодорожного пути) в соответствии с установленными для этого правилами?

13. Было ли в полной мере с технической точки зрения обеспечено исполнение ответственными должностными лицами требований Распоряжения ОАО «РЖД» от 08 мая 2015 года № 1185р в ходе проведения восстановительных работ?

14. Мог ли произойти сход вагонов поезда в результате совокупности причин, в виде технической неисправности, действий локомотивной бригады, необеспечения систематического надзора и при неудовлетворительном содержании железнодорожного пути?

15. Каково техническое состояние подвижного состава поезда и вагонов поезда, сошедших с пути (указывается дата и место схода)? Могло ли явиться причиной схода их техническое состояние?

16. Имелась ли возможность у локомотивной бригады при обнаружении неисправностей устранить их до схода подвижного состава с вагонами с рельс?

17. Каково техническое состояние железнодорожных путей? Могло ли явиться причиной схода подвижного состава их неудовлетворительное техническое состояние?

18. Могла ли повлиять на причину схода отмена ограничения по скорости движения поездов на участке схода подвижного состава поезда, инициированная главным инженером?

19. Какие отступления с технической точки зрения выявлялись на участке схода при проведении видеонаблюдения средствами диагностики и каким они повлияли на сход подвижного состава поезда?

20. Могли ли указанные конкретные обстоятельства (например, установка закладных болтов вместо стыковых) повлиять на непосредственную причину схода подвижного состава поезда?

21. Было ли машинистом электропоезда применено торможение? Если да, то когда, в связи с чем и на каком участке рельсового полотна?

22. Соответствовало ли торможение с технической точки зрения нормам и правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта?

23. Какие наступят последствия технического характера в заданных (конкретных) условиях (указываются все сведения о транспортном средстве и пути сообщения, лице, управляющем транспортным средством, погодных условиях и т. д.)?

Некоторые учреждения по производству судебных железнодорожно-транспортных экспертиз

1. Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (г. Нижний Новгород).
2. ООО «Регион транспорт групп» (г. Санкт-Петербург).
3. ООО «Эксперт-Центр» (г. Москва).
4. Российский университет транспорта (г. Москва).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4**ОБРАЗЕЦ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О НАЗНАЧЕНИИ СУДЕБНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ (НА ПРИМЕРЕ ВОЗДУШНО-
ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ)****ПОСТАНОВЛЕНИЕ****о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы**

г. Пермь

«___» марта 2023 года

Старший следователь Пермского следственного отдела на транспорте Центрального межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации старший лейтенант юстиции Иванов А. Н., рассмотрев материалы уголовного дела № 0123456789,

УСТАНОВИЛ:

В производстве Пермского следственного отдела на транспорте Центрального межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации находится уголовное дело № 0123456789, возбужденное 15 октября 2022 года по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК России, по факту авиационной катастрофы самолета ЯК 18 Т (СТ-2), произошедшей 20 сентября 2022 года.

В ходе предварительного следствия установлено, что 20 сентября 2022 года в 15 часов 15 минут одномоторный самолет российского производства ЯК 18 Т (СТ-2), бортовой номер RA 0272G, 2004 года выпуска, принадлежащий на праве собственности Николаеву В. К., при следовании с аэродромной площадки с находящимся на борту пилотом Голубевым А. В., 01.08.1952 г.р., и тремя пассажирами – Кирьяковым А. В., 19.11.1987 г.р., Кирьяковым Б.В., 12.03.1986 г.р., и Смирновым К.С., 19.07.1988 г.р., потерпел крушение, упав на поле, расположенное у поселка Галка Александровского района Пермского края. Все находившиеся на борту пассажиры и пилот погибли.

Для установления причин и условий, способствовавших катастрофе, причинно-следственной связи между действиями пилота и наступившими последствиями, соответствия действий пилота при управлении самолетом требованиям нормативных актов необходимо назначить судебную воздушно-транспортную экспертизу.

На основании изложенного и руководствуясь ст.ст. 195, 199 УПК России,

ПОСТАНОВИЛ:

1. Назначить по уголовному делу судебную воздушно-транспортную экспертизу, производство которой поручить эксперту Региональной общественной организации «Общество независимых расследователей

авиационных происшествий» Сизову Александру Николаевичу, компетентность и уровень квалификации которого подтверждаются наличием высшего технического образования (2003 г.), дополнительного профессионального образования по профилю специализации (2015, 2020 гг.), опытом практической деятельности в области воздушного транспорта (20 лет), а также участием в расследовании авиационных происшествий в качестве специалиста (с 2005 года), что свидетельствует о том, что он обладает достаточными специальными знаниями в области науки и техники в сфере воздушного транспорта, необходимыми для производства экспертного исследования.

2. На разрешение эксперта поставить следующие вопросы:

1. Какова непосредственная причина падения самолета ЯК 18 Т (СТ-2) с бортовым номером RA 0272G, 2004 года выпуска, произошедшего 20 сентября 2022 года у поселка Галка Александровского района Пермского края?

2. Какие действия пилота с технической точки зрения непосредственно привели к падению самолета ЯК 18 Т (СТ-2) с бортовым номером RA 0272G, 2004 года выпуска, произошедшего 20 сентября 2022 года у поселка Галка Александровского района Пермского края?

3. Соответствовала ли подготовка пилота самолета ЯК 18 Т (СТ-2) с бортовым номером RA 0272G, 2004 года выпуска к выполнению заданного полета установленным нормативам?

4. Имелись ли неисправности либо недостатки в технической подготовке самолета ЯК 18 Т (СТ-2) с бортовым номером RA 0272G, 2004 года выпуска? Если да, то какие именно? Не стало ли причиной падения воздушного судна следствие недостатков в его техническом обслуживании?

5. Имелась ли избыточная масса (загруженность) самолета ЯК 18 Т (СТ-2) с бортовым номером RA 0272G, 2004 года выпуска, и повлияла ли она на его служебные и эксплуатационно-технические характеристики?

6. Выполнялись ли текущий и капитальный ремонт воздушного судна в соответствии с установленными правилами?

3. В распоряжение эксперта предоставить:

- постановление о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы;

- отчет по результатам расследования авиационного происшествия комиссии МАК на 30 л.;

- материалы уголовного дела № 0123456789 в 5-ти томах.

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

(указываются)

1) дата, время, место транспортного происшествия и его последствия с указанием вида (авария, инцидент, катастрофа и т. д.);

2) сведения о пути сообщения;

3) сведения о средствах регулирования движением;

4) сведения о транспортных, погодных и метеорологических условиях;

5) сведения о транспортном средстве:

5.1) исходные производственно-технические характеристики, в том числе сведения о произведенном ремонте, аэродинамические и летные характеристики самолета;

5.2) установленные на момент совершения транспортного происшествия производственно-технические характеристики:

– загруженность (чем именно, какова масса груза и какова масса транспортного средства с учетом груза);

– расположение транспортного средства на пути сообщения;

б) сведения о пилоте:

– пол, возраст, состояние (физическое здоровье, состояние опьянения и др.), поведение до возникновения транспортного происшествия;

– стаж управления транспортным средством;

7) сведения о пассажирах:

– пол, возраст, поведение до возникновения транспортного происшествия;

– расположение в салоне транспортного средства.

4. Разъяснить эксперту Сизову А. Н. права и ответственность, предусмотренные ст. 57 УПК РФ, предупредить об уголовной ответственности в соответствии со ст. 307 УК России за дачу заведомо ложного заключения, вручить постановление и необходимые материалы.

Старший следователь
следственного отдела

старший лейтенант юстиции

А.Н. Иванов

Постановление о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы и материалы, необходимые для ее производства, мне вручены «__» _____ 20__ г. в __ ч __ мин.

Одновременно мне разъяснены права эксперта, предусмотренные ч. 3 ст. 57 УПК России, а именно:

1) знакомиться с материалами уголовного дела, относящимися к предмету судебной экспертизы;

2) ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения, либо привлечении к производству судебной экспертизы других экспертов;

3) участвовать с разрешения дознавателя, следователя и суда в процессуальных действиях и задавать вопросы, относящиеся к предмету судебной экспертизы;

4) давать заключение в пределах своей компетенции, в том числе по вопросам, хотя и не поставленным в постановлении о назначении судебной экспертизы, но имеющим отношение к предмету экспертного исследования;

5) приносить жалобы на действия (бездействие) и решения дознавателя, начальника подразделения дознания, начальника органа дознания, органа дознания, следователя, прокурора и суда, ограничивающие его права;

6) отказаться от дачи заключения по вопросам, выходящим за пределы специальных знаний, а также в случаях, если представленные ему материалы недостаточны для дачи заключения. Отказ от дачи заключения должен быть заявлен экспертом в письменном виде с изложением мотивов отказа.

Мне разъяснены также положения ч. 4–6 ст. 57 УПК России, в соответствии с которыми эксперт не вправе:

1) без ведома дознавателя, следователя и суда вести переговоры с участниками уголовного судопроизводства по вопросам, связанным с производством судебной экспертизы;

2) самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования;

3) проводить без разрешения дознавателя, следователя, суда исследования, могущие повлечь полное или частичное уничтожение объектов либо изменение их внешнего вида или основных свойств;

4) давать заведомо ложное заключение;

5) разглашать данные предварительного расследования, ставшие известными ему в связи с участием в уголовном деле в качестве эксперта, если он был об этом заранее предупрежден в порядке, установленном ст. 161 УПК России;

6) уклоняться от явки по вызовам дознавателя, следователя или в суд;

за дачу заведомо ложного заключения эксперт несет ответственность в соответствии со ст. 307 УК России;

за разглашение данных предварительного расследования эксперт несет ответственность в соответствии со ст. 310 УК России.

Об уголовной ответственности по ст. 307 УК России за дачу заведомо ложного заключения предупрежден.

Эксперт

_____ (подпись)

_____ (инициалы, фамилия)

Постановление о назначении судебной воздушно-транспортной экспертизы и необходимые материалы эксперту вручил «__» _____ 20__ г. в ___ ч ___ мин; права и ответственность, предусмотренные ст. 57 УПК России, разъяснил.

Старший следователь
следственного отдела

старший лейтенант юстиции

А.Н. Иванов

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5**ПРИМЕРНЫЙ ФРАГМЕНТ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ЧАСТИ
ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА, В КОТОРОМ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ
СВЯЗЬ МЕЖДУ ИСХОДНЫМИ ДАННЫМИ И ИССЛЕДУЕМЫМ
ОБЪЕКТОМ (ПО ИЗУЧЕНИЮ ИСПРАВНОСТИ ТОРМОЗНЫХ
СИСТЕМ ВАГОННЫХ ТЕЛЕЖЕК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ПОЕЗДА (МЕТРО))**

«На каждой из осмотренных тележек установлено по четыре тормозных блока, два из которых имеют совмещенные тормозные цилиндры основного фрикционного тормоза и цилиндры стояночного тормоза с пружинно-аккумуляторным блоком.

Тормозные цилиндры не повреждены, часть трубопроводов подачи сжатого воздуха механически повреждены, исходя из характера повреждений – вследствие крушения.

На всех тормозных блоках с совмещенным стояночным тормозом рычаги разрушены искусственным методом газосварки (в целях снятия нажатия тормозной колодки на колесо от действия пружинно-аккумуляторного блока для транспортировки).

Тележки имеют механические деформации, обусловленные процессом крушения. Часть тормозных колодок прижаты к колесам, остальные находятся в отпущенном состоянии.

Изучалась техническая документация – паспорта на цилиндры тормозные стояночные (указываются наименование, номер и дата выпуска). Согласно имеющейся отметке изготовлены и испытаны согласно техническим требованиям конструкторской документации, соответствуют им и признаны годными для эксплуатации.

Кроме того, изучены показания потерпевших, находившихся в вагонах поезда.

Так, следовавшие в 1 и 2 вагонах пассажиры отметили резкое торможение и резкий удар, ощущения тряски или качки. Некоторые пассажиры (Б., Г., К., Л.) указали, что вагон «подбросило». Г., Д., Я. слышали скрежет. М., В., Р. ощутили второй удар или толчок. Ц. почувствовала второе торможение. К. отметила, что вагон стал переворачиваться. Я. отразил резкое торможение, вслед за которым поезд возобновил движение и далее последовала череда ударов.

Для пассажиров, следовавших в 3 и 4 вагонах, характерны ощущения резкого торможения и удара.

Однако показания ряда пассажиров содержали указания и на другие ощущения: Н. отметила, что имело место повторное торможение, М. и Л. ощутили качку и тряску, Г. слышала скрежет, Ю. – грохот, Р. отметил, что вагон накренился, К. – что вагон пошатнуло в сторону, П. ощутила, что поезд начал заваливаться на бок, С. сообщила, что торможение происходило рывками, Ф. – что моменты торможения сопровождались «подпрыгиванием» вагона поезда. Согласно показаниям Т., поезд начал очень резко тормозить, после чего произошел удар колесной пары о дно вагона, далее вагон ехал, сошел с рельс и поехал по шпалам.

Пассажиры последних вагонов отметили ощущения резкого торможения.

Большинство опрошенных сообщило, что имел место удар, толчок поезда или ощущение столкновения состава с препятствием.

Помимо признаков, характерных для ощущений, Г. и К. сообщили, что слышали хлопок, за которым последовало торможение. О. слышал грохот, М. отметил, что при ударе вагон «подпрыгнул», Ш. сообщил, что ощутил вибрацию, за которой последовал удар.

Таким образом, резюмируя изложенное, можно заключить следующее.

Основной, то есть рабочий тормоз электропоезда – электрический тормоз с автоматическим замещением его на малых скоростях (10-12

км/час) на пневматический (фрикционный) с прижатием тормозных колодок к колесам.

Управление основным тормозом осуществляется от контроллера тяги (торможения). Экстренное (аварийное) торможение осуществляется от тумблера, путем разрыва электрической цепи – петли безопасности.

При экстренном торможении происходит только пневматическое (фрикционное) торможение с максимальной силой прижатия колодок к колесам. Минимальное время подготовки тормоза к действию (полная тормозная сила) составляет 1.5 секунды.

При скорости движения 60 км/час путь, пройденный электропоездом за 1.5 секунды, составляет 25 метров. Полный тормозной путь до остановки с данной скоростью составляет 125 метров. Расстояние от места возникновения события (толчок поезда) до препятствия значительно меньше.

Если принять во внимание реакцию машиниста и применение им основного тормоза, можно сделать вывод, что остановить поезд в сложившихся условиях невозможно.

По результатам анализа данных (значения параметров содержатся в руководстве по эксплуатации системы управления, безопасности и технической диагностики электроподвижного состава метрополитена «Витязь-1М»), в совокупности со сведениями, полученными при осмотре элементов подвижного состава, можно констатировать следующее.

1. Время отправления со станции (указывается точное время), когда, исходя из расшифровки бурограммы, контроллер машиниста был переведен в положение «Х 1».

2. Скорость движения поезда на момент перевода контроллера машиниста из положения «№» в положение «Х 2» в (указывается точное время) составляла 17 м/сек, далее увеличилась до 18 м/сек. Учитывая погрешность регистратора можно предположить, что путь до полной остановки составляет 50-60 метров.

3. При разрешенной скорости на данном перегоне 80 км/час перевод рукоятки контроллера с режима «№» на «Х 2», «Х 1» связано со штатным режимом ведения поезда, а перевод рукоятки контроллера с «Х 1» в «ТЗ» было вызвано с возникновением у машиниста ощущений, связанных с изменением динамики вагонов управляемого электропоезда.

4. Перевод контроллера машиниста в положение «ТЗ» в (указывается точное время), скорее всего, был вызван дальнейшим ухудшением ситуации. В данном случае разницы от применения основного (рабочего) электрического тормоза с максимальной силой («ТЗ») и экстренного торможения путем разрыва электрической цепи (петли) безопасности нет.

Возможные отключения и перебои подачи электроэнергии перед аварией влияние на тормозную систему не оказали бы, как и резкое, непредвиденное торможение подвижного состава.

Совокупность сведений, полученных при натурном осмотре элементов подвижного состава и изучении документов, позволяет прийти к выводу о том, что к моменту крушения тормозная система электропоезда находилась в технически исправном состоянии; узлы и агрегаты тормозной системы эксплуатировались в б составе вагонов № xxxx и № xxxx в соответствии с нормативной и технической документацией. Основной (рабочий) и фрикционный пневматический тормоз функционировали, так как поезд останавливался на станциях.

Машинистом электропоезда было применено торможение. Так, согласно рассмотренной бурограммы перевод контроллера машиниста в положение «ТЗ» был осуществлён в (указывается точное время), то есть за 1 секунду до аварии за 15-35 метров (погрешность бурограммы) до полной остановки.

При условии начала торможения за 35 метров до разделительной стены можно говорить, что оно было применено на уровне крестовины стрелочного перевода».