

Н.Н. Ильин

канд. юрид. наук

Московская академия Следственного
комитета Российской Федерации

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ ПРЕДМЕТА ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ

Автором рассматриваются вопросы, связанные с определением предмета инженерно-транспортных экспертиз. В настоящее время этот вопрос является актуальным, поскольку вышеназванный класс судебных экспертиз недостаточно изучен. В этой связи, предпринята попытка сформулировать предмет инженерно-транспортных экспертиз, исходя из общего подхода, раскрывающего суть класса рассматриваемых экспертиз, и родового подхода, конкретизирующего каждое из направлений, исходя из их классификации по объектам исследования.

Судебные инженерно-транспортные экспертизы являются одним из методов установления обстоятельств при раскрытии и расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта либо совершения определенных транспортных происшествий. В целях совершенствования тактики назначения инженерно-транспортных экспертиз и оценки заключения эксперта по проведенным исследованиям необходимо четко представлять сущность данного процессуального действия. Однако, в криминалистической и экспертной литературе до сих пор не разработаны теоретические положения, касающиеся предмета инженерно-транспортных экспертиз, их объектов и задач, кроме автотехнической экспертизы, являющейся лишь одним из родов. По нашему мнению, это влечет за собой неверное представление о сущности рассматриваемого класса судебных экспертиз, а также компетенции эксперта при проведении им исследований. В настоящей статье предпринята попытка сформулировать понятие предмета инженерно-транспортных экспертиз.

Содержание предмета судебной экспертизы обобщенно можно представить через понятия предметов судебных экспертиз различных родов и видов. Предмет рода судебной экспертизы представляет собой объем сведений, который определяет компетенцию эксперта в конкретной области исследования [1, с. 58–62].

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 объектов [2, с. 17].

Соглашаясь с мнениями А. М. Зинина и Н. П. Майлис, отметим, что предмет судебной экспертизы следует рассматривать с двух основных позиций – теоретической (научной) и практической.

С научной точки зрения предметом судебной экспертизы являются закономерности формирования свойств объектов и их изменения в связи с совершением преступления [3, с. 37–38]. С практической стороны предмет судебной экспертизы представляет собой фактические данные (обстоятельства дела), устанавливаемые на основе специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла. Кроме того, упоминание о предмете судебной экспертизы без раскрытия его содержания имеется в различных нормативно-правовых актах. Так, в ст. 9 Федерального закона от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ (ред. от 08.03.2015) «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» 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 п.п. 1, 3 и 4 ч. 3 ст. 57 УПК России эксперт вправе знакомиться с материалами уголовного дела, участвовать 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.

Таким образом, применительно к конкретной судебной экспертизе ее предметом является та задача, которую предстоит решить эксперту в ходе и по результатам исследования на основе соответствующего объема специальных знаний с использованием находящихся в его распоряжении средств и методов. В результате проведенных исследований, 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 деятельности человека, или формулирует свои суждения о нем, входящем в предмет исследования [4, с. 76].

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»¹.

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 методик [5, с. 18]. Развивая эту мысль, целесообразным будет привести точку зрения выдающегося ученого 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, правил бухгалтерского учета, строительных правил и др.). Далее Ю. К. Орлов указывает, что, поскольку такая экспертиза требует не столько юридических, сколько иных специальных знаний, необходимо четко отграничивать ее от сугубо правовой экспертизы, которая связана исключительно с применением правовых знаний [6, с. 18].

В этой связи мы считаем, что экспертами могут решаться вопросы, имеющие правовую основу, но носящие технический характер, относящиеся к нормам, разрабатываемым на основе знаний и рекомендаций в области естественных и технических наук.

К сожалению, но при производстве инженерно-транспортных судебных 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 экспертные заключения². Представляется, что во избежание признания экспертного заключения в качестве недопустимого доказательства необходимо сформулировать определения предмета инженерно-транспортных

¹ 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: 02.04.2018).

² Нами было проанализировано двадцать экспертных заключений по авиационно-технической экспертизе, десять – по водно-технической, десять – по железнодорожно-технической.

судебных экспертиз, представить классификацию объектов исследования, а также раскрыть их задачи. По нашему мнению, предмет инженерно-транспортных экспертиз необходимо представить, исходя из общего подхода, раскрывающего суть класса рассматриваемых экспертиз, и родового подхода, конкретизирующего каждое из направлений, исходя из их классификации по объектам исследования.

При расследовании транспортных происшествий необходимо установить обстоятельства, связанные с исследованием технического состояния транспортных средств, обстановки и действий участников на месте транспортного происшествия, его механизма, а также определение технической возможности его предотвращения. Например, при изучении обстоятельств, характеризующих механизм транспортного происшествия или отдельные его элементы, можно определить скорость и направление движения транспортного средства, тормозной остановочный путь, время преодоления транспортными средствами определенных участков пути, момент возникновения опасности для движения, требующий принятия экстренных мер по предотвращению происшествия. 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 происшествие³.

При анализе всех видов транспортных происшествий невозможно обойтись без выявления причин и условий, их вызывающих. Если взять за основу разработанную методику производства автотехнической экспертизы по исследованию событий системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» с помощью специальных знаний в области автотехники, то в рамках класса инженерно-транспортных экспертиз будут устанавливаться факты и фактические обстоятельства на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения (авиационное машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение), охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов «лицо, управляющее транспортным средством – транспортное средство – пути сообщения – среда».

Таким образом, предмет инженерно-транспортных экспертиз можно представить следующим образом:

1) с точки зрения общего подхода *предметом инженерно-транспортных экспертиз являются факты и фактические*

³ См., например, Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих, утвержденный Постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 года № 37) (ред. от 27.03.2018) [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58804/ (дата обращения: 12.04.2018).

обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения, охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов «лицо, управляющее транспортным средством – транспортное средство – пути сообщения – среда» с использованием методов и средств обнаружения, фиксации и исследования следов при раскрытии и расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта либо совершения определенных транспортных происшествий. В рамках производства инженерно-транспортных 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 и 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 (попадания различных предметов, атмосферных явлений и т.п.);

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 инженерно-транспортных экспертиз являются факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в конкретной области транспортного машиностроения (авиационное машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение) при производстве определенного рода инженерно-транспортной экспертизы:

2.1) предмет **авиационно-технических экспертиз** – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением на основе специальных знаний в области авиационной промышленности и авиации, включая прикладные знания аэродинамики, механики полета, аэронавигации и др. технического состояния летательных аппаратов и техники безопасности при их эксплуатации; причин, механизма и обстоятельств авиационных событий (авиационные происшествия,

авиационные инциденты, чрезвычайные и наземные происшествия); данных о параметрах и состоянии путей сообщения (воздушные коридоры), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (авиамаяки и диспетчерские службы); обстоятельств, предшествовавших авиационному событию; технических (технологических) действий летного экипажа (командира, других лиц летного состава), кабинного экипажа (бортпроводников и бортпроводников), а также иных работников (например, авиадиспетчер); возможностей предотвращения авиационного события;

2.2) предмет **автотехнических экспертиз** – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением на основе специальных знаний в области автомобилестроения и автотехники, включая прикладные знания математики, физики, теоретической механики, теории автомобилестроения, технической эксплуатации транспортных средств технического состояния безрельсовых механических моторных транспортных средств (самоходные и прицепные колесные транспортные средства) и техники безопасности при их эксплуатации; причин, механизма и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий (столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, падение пассажира, иные виды); данных о параметрах и состоянии путей сообщения (автомобильные дороги, мосты, тоннели, путепроводы, эстакады), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (светофоры, дорожные знаки, разметки); обстоятельств, предшествовавших дорожно-транспортному происшествию; технических (технологических) действий водителя и пешеходов; возможностей предотвращения дорожно-транспортного происшествия;

2.3) предмет **водно-технических экспертиз** – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением на основе специальных знаний в области судовождения и судостроения, включая прикладные знания лоции⁴ [7], морской навигации, мореходной астрономии технического состояния судов и техники безопасности при их эксплуатации; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на внутренних водных путях (аварии и инциденты); данных о параметрах и состоянии путей сообщения (над/под поверхностью морей и океанов, рек и озер, каналы, шлюзы), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения

⁴ Предназначенное для мореплавателей описание морей, океанов и их прибрежной полосы.

об оборудовании средствами регулирования движения (маяки и буи); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий экипажа судна (командный состав, судовая команда), а также иных работников (например, работники, обслуживающие пассажиров судна); возможностей предотвращения транспортного происшествия;

2.4) предмет железнодорожно-технических экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением на основе специальных знаний в области железнодорожного машиностроения и вагоностроения, эксплуатации железнодорожного транспорта технического состояния локомотивов (паровозы, тепловозы, электровозы, мотовозы и др.), вагонов, городского железнодорожного общественного транспорта (трамваи, метрополитен, легкорельсовый и эстакадный транспорт), техники безопасности при их эксплуатации; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на железнодорожных путях (аварии, крушения, а также иные события); данных о параметрах и состоянии путей сообщения (железнодорожные пути, мосты, тоннели, эстакады), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (устройства сигнализации, централизации и блокировки); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте (машинисты, помощники машинистов, кочегары паровозов); возможностей предотвращения транспортного происшествия.

Безусловно, заключение эксперта является авторитетным доказательством по уголовному делу для следователей, хотя и не имеет заранее установленной силы. Но вместе с этим следует помнить, что по действующему законодательству эксперт является лицом, обладающим специальными знаниями только в области науки, техники, искусства и ремесла, а потому правовые вопросы не входят в его профессиональную компетенцию. Надеемся, что данный вопрос и в дальнейшем будет изучаться более детально как практическими сотрудниками следственных органов, так и в научном сообществе.

Список использованных источников

1 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.

2 Корухов Ю. Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение // Эксперт-криминалист. М.: Юрист, 2013, № 1. С. 17.

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

4 Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Курс общей теории. М.: Норма, 2009. С. 77.

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

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

7 Алексеев А. Н. Навигация и лоция (для судоводителей маломерных судов): учебное пособие. – М.: Пищевая промышленность, 1979. 256 с.

The author considers the questions connected with definition of a subject of engineering and transport examinations. Now this question is relevant as the above-named class of judicial examinations is insufficiently studied. In this regard, an attempt to formulate a subject of engineering and transport examinations, proceeding from the general approach opening an essence of a class of the considered examinations, and the patrimonial approach concretizing each of the directions proceeding from their classification by research objects is made.