

УДК 343.618

Лисовин А.А.,
Донецкая академия внутренних дел
Министерства внутренних дел
Донецкой Народной Республики
*Lisovin A.A.,
Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry
of Internal Affairs of the Donetsk People's Republic*

ОСОБЕННОСТИ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В данной статье автором рассматриваются проблемные вопросы назначения и проведения судебных экспертиз при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в зависимости от обстоятельств совершения преступлений в указанной сфере, а также рассматривается вопрос об актуальных вопросах, которые целесообразно выносить на рассмотрение экспертом.

Ключевые слова: судебные экспертизы, железнодорожный транспорт.

PECULIARITIES OF THE PURPOSE OF FORENSIC EXAMINATIONS IN THE INVESTIGATION OF CRIMES CONNECTED WITH THE DISTURBANCE OF SAFETY RULES AND THE OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT

In this article the author considers the problematic issues of appointment of forensic examinations when investigating crimes related to the violation of traffic safety rules and the operation of railway transport, depending on the circumstances of the crimes in this area, and also considers the issue of relevant issues that should be submitted for consideration by an expert.

Key words: forensic expertise, railway transport.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями. Железнодорожный транспорт является специфичной отраслью экономики и имеет свои характерные особенности. В настоящее время железнодорожный транспорт Донецкой Народной Республики (далее – ДНР) по известным причинам востребован не в полной мере. Однако в скором будущем ожидается усовершенствование подвижного состава, технического оборудования, рост грузовых и пассажирских перевозок.

К сожалению, эти позитивные тенденции будут способствовать увеличению уровня травматизма на железнодорожном транспорте. Эти обстоятельства обуславливают необходимость дальнейшей разработки методических рекомендаций по расследованию преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор. Особенности расследования уголовных дел, связанных с совершением уголовных правонарушений на железнодорожном транспорте, рассматривались в работах С.М. Апарина, А.В. Носова,

В.С. Корнелюка, С.В. Крашенинникова, В.М. Карпенко, А.М. Нудельштейна, И.Н. Озерова и других ученых.

Нерешенные ранее части общей проблемы, которым посвящается обозначенная статья. Вопросы назначения и проведения судебных экспертиз при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в специальной литературе освещены недостаточно. Данная статья посвящена рассмотрению именно этих вопросов.

Формулировка целей статьи. Цель данной статьи заключается в том, чтобы показать особенности назначения и проведения судебных экспертиз при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. При расследовании уголовных дел, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, не исключается возможность применения специальных знаний. Ввиду узкой специализации деятельности железнодорожного транспорта в данном случае применяются специальные виды экспертиз, характерные только для данной отрасли. Однако существуют также случаи, когда при совершении преступления на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта проводятся судебные экспертизы, характерные для большинства категорий преступлений.

Признав необходимым производство экспертизы, следователь, который проводит предварительное следствие по уголовному делу, выносит мотивированное постановление, которое является процессуальным основанием для ее проведения (статья 212 Уголовно-процессуального кодекса Донецкой Народной Республики – далее УПК ДНР) [1].

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, приоритетное значение имеет железнодорожно-транспортная экспертиза, которая назначается в случае необходимости разрешить вопросы, требующие специальных знаний в области эксплуатации железнодорожного транспорта. На ее разрешение зачастую выносятся вопросы о причине катастрофы (аварии), а также для определения причин (технических или организационных) происшедшего крушения [2, с. 570]. Они могут быть поставлены перед экспертизой в общей форме, а при наличии необходимых данных этот вопрос целесообразно сформулировать в конкретной форме; является ли катастрофа (авария) следствием той или иной неисправности пути, стрелочного перевода, устройств сигнализации, централизации и блокировки, устройств связи, неправильного формирования состава, неисправности ходовой части локомотива или вагонов и т.д. Железнодорожно-транспортная экспертиза позволяет решить вопрос о техническом состоянии пути и подвижного состава, средств сигнализации, централизации и блокировки, средств связи, других устройств. Исследуются неисправности, обнаруженные в этих устройствах, причины их возникновения, какова степень их опасности для движения, могли ли они быть причиной железнодорожного происшествия. Кроме того, могут быть решены вопросы: правильно ли был составлен технически распорядительный акт станции, организовано движение на данном участке или маневровая работа на данной станции; соответствовали ли действия того или иного лица правилам технической эксплуатации; какие правила безопасности движения и эксплуатации транспорта были нарушены; не могли ли эти нарушения стать причиной происшествия. Экспертиза позволяет решить также многие другие вопросы технического порядка.

Согласно статье 83 УПК ДНР [1], назначение данного вида экспертизы не является обязательным, однако, как показывает практика, почти не бывает случаев, когда по

уголовным делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, они не назначаются. Это объясняется тем, что выяснение причины происшествия, а также различных обстоятельств, с ним связанных, определение круга лиц, виновных в транспортном происшествии, требует глубокого анализа специальных, технических и технологических вопросов. При этом необходимо помнить, что производство судебной экспертизы является необходимым для всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств совершенного преступления [3, с. 244].

Согласно п. 17.1 Приложения к Инструкции о назначении и проведении судебных экспертиз и экспертных исследований, утвержденной приказом Министерства юстиции ДНР от 10 февраля 2016 года № 99 «Об утверждении Инструкции о назначении и проведении судебных экспертиз и экспертных исследований», железнодорожно-транспортная экспертиза делится на следующие подвиды:

- исследование обстоятельств и механизма железнодорожно-транспортного происшествия;
- исследование технического состояния подвижного состава железнодорожного транспорта;
- исследование инженерного оборудования верхнего строения пути;
- исследование инженерного оборудования нижнего строения пути [4].

Следует отметить, что вопросы эксперту должны основываться на материалах конкретного дела, быть точными, относиться к компетенции эксперта. Вопросы должны быть сформулированы грамотно и по возможности просто, не иметь двойного толкования. Необходимо избегать повторяющихся и взаимоисключающих вопросов [5, с. 72].

При назначении судебной железнодорожно-транспортной экспертизы учитываются обстоятельства произошедшего события. Например, при расследовании столкновений поездов может назначаться судебная железнодорожно-транспортная экспертиза по исследованию обстоятельств и механизма железнодорожно-транспортного происшествия, на разрешение которой ставится ряд вопросов, среди которых:

- Какими положениями нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, должны были руководствоваться члены локомотивной бригады до столкновения, в момент столкновения и после столкновения подвижного состава?

- Имело ли место несоответствие действий членов локомотивной бригады требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, при столкновении, если имело место, то в чем именно заключается это несоответствие?

Если у органов расследования имеются сомнения в технической исправности подвижного состава, на разрешение экспертизы могут ставиться следующие вопросы:

- В каком техническом состоянии находились элементы ходовых частей и конструкций подвижного состава, и отвечало ли это состояние требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики (если техническое состояние не отвечало требованиям нормативных документов, то в чем именно заключается это несоответствие)?

- В каком техническом состоянии находилась тормозная система подвижного состава, и соответствовало ли это состояние требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики (если техническое состояние не отвечало требованиям нормативных документов, то в чем именно заключается это несоответствие)?

Если имело место схождение с рельсов подвижного состава, на разрешение железнодорожно-транспортной экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы:

- Какими положениями нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, должны были руководствоваться должностные лица хозяйства перевозок при формировании поезда, в котором произошел сход с рельсов подвижного состава?

- Имело ли место несоответствие действий должностных лиц хозяйства перевозок требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, при формировании поезда, в котором произошел сход с рельсов подвижного состава (если имело место, то в чем именно заключается это несоответствие)?

- Какими положениями нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, должны были руководствоваться члены локомотивной бригады до схождения с рельсов, в момент схождения с рельсов и после схождения с рельсов подвижного состава?

- Имело ли место несоответствие действий членов локомотивной бригады требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, при ведении поезда, в котором произошел сход с рельсов подвижного состава (если имело место, то в чем именно заключается это несоответствие)?

Кроме этого могут быть поставлены и такие вопросы:

- В каком техническом состоянии находились элементы верхнего (нижнего) строения пути на n-м пикете n-го километра перегона А-В в момент схода с рельсов подвижного состава и соответствовало ли это состояние требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики (если техническое состояние не отвечало требованиям нормативных документов, то в чем именно заключается это несоответствие)?

- В каком техническом состоянии находились элементы ходовых частей и конструкций подвижного состава, сошедшего с рельсов, и отвечало ли это состояние требованиям нормативных документов, действующих на железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики (если техническое состояние не отвечало требованиям нормативных документов, то в чем именно заключается это несоответствие)?

Указанные вопросы имеют обобщающий характер, хотя на разрешение железнодорожно-транспортной экспертизы могут быть поставлены и более конкретные вопросы, в частности:

- Была ли обеспечена правильная расстановка и согласованность действий всех работников, участвовавших в производстве маневров?

- Не было ли в действиях локомотивной бригады нарушений инструкции по движению поездов и маневровой работе, если они имели место, то в чем конкретно это выражалось?

- Своевременно ли были прекращены маневры перед приемом поезда на станцию?

- Не было ли нарушений правил текущего содержания и ремонта пути работниками дистанции пути?

- Каково техническое состояние пути, не имеют ли дефекты рельсы железнодорожного полотна, которые могли вызвать крушение?

- Проводился ли текущий ремонт железнодорожного полотна?

- Каково техническое состояние вагонов, не имеют ли они неисправностей, которые привели к происшествию?

- Проводился ли текущий ремонт подвижного состава?

- Не допущен ли перегруз вагонов, если да, то не явился ли он причиной происшествия?

- Какова причина излома рельса?

- Каковы причины образования неисправностей пути (уширение, сужение, перекося, выброс и т.д.)?

Проведение судебной железнодорожно-транспортной экспертизы может быть поручено: работникам министерства транспорта (специалистам в области эксплуатации железнодорожного транспорта; сотрудникам государственных судебно-экспертных учреждений; работникам научно-исследовательских институтов железнодорожного транспорта; преподавателям высших технических учебных заведений, специализирующихся в области эксплуатации железнодорожного транспорта.

Недопустимо поручать производство экспертиз работникам железнодорожного транспорта, которые хотя по роду своей деятельности и не несут ответственности за нарушения, повлекшие железнодорожно-транспортное происшествие, однако находятся в служебной зависимости от лиц, по вине которых вышеуказанное событие произошло, т.е. лиц, заинтересованных в исходе дела. Не могут быть приглашены в качестве экспертов также и ревизоры по безопасности движения, если они принимали участие в проведении служебного расследования по факту железнодорожно-транспортного происшествия [6, с. 201-202].

Для решения вопроса относительно качества и структуры металла тех или иных деталей (рельса, сломанной оси вагона и т.д.), а также для определения однородности или неоднородности металла различных предметов (например, опилок, обнаруженных в брусках вагонов, предметов, изъятых у подозреваемого и обнаруженных на месте происшествия) назначается экспертиза металлов и сплавов (металлографическая экспертиза), которая способна определить химический состав металла, механические свойства металла, тип микроструктуры и выявить в металле различного рода дефекты микроструктуры.

На разрешение данной экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Имеются ли на объекте-носителе (указывается, на каком именно) следы или микрочастицы металла (сплава) и какого именно?

2. Из какого металла (сплава) изготовлен данный объект?

3. Имеют ли данные металлические объекты (указывается, какие именно) общую родовую (групповую) принадлежность по материалу изготовления?

4. Какая марка металла (сплава) изготовленного изделия?

5. Деталь изготовлена промышленным способом или в непромышленных условиях?

6. Соответствует ли качественный и количественный химический состав изделия техническим условиям (ТУ, ГОСТ)?

7. Имеются ли на исследуемой поверхности следы металлизации?

Указанные вопросы могут ставиться на разрешение сотрудникам государственных судебно-экспертных учреждений, поскольку данная экспертиза относится к криминалистическим видам экспертиз, а согласно части 2 статьи 11 Закона Донецкой Народной Республики «О судебно-экспертной деятельности» № 12-ІНС, принят 20 февраля 2015 года, «судебно-экспертная деятельность, связанная с проведением судебно-медицинских экспертиз, судебно-психиатрических экспертиз, судебно-психологических экспертиз и криминалистических экспертиз, перечень которых приведен в Заключительных положениях настоящего Закона, осуществляется исключительно государственными судебно-экспертными учреждениями» [7].

С целью исследования следов ног и рук на различных предметах (на рукоятках стоп-кранов, на дорожных инструментах, на предметах, оставленных преступником, и т.д.) назначается трасологическая экспертиза, на разрешение которой могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Имеются ли на данной поверхности (данном предмете) следы босых ног (или носков, или обуви) человека и пригодны ли данные следы для идентификации человека (или носков, или обуви)?
2. Не оставлены ли следы босых ног данным лицом?
3. Имеются ли на данном предмете следы рук и если да, то пригодны ли они для идентификации личности?
4. Оставлены ли данные следы рук конкретным лицом, дактилокарты (оттиски папиллярных узоров пальцев рук и ладоней) которого представлены?
5. Оставлены ли одним лицом следы рук, изъятые в различных местах?
6. Какой рукой и какими пальцами руки оставлены следы?
7. Какие особенности имеют руки человека, который оставил следы (отсутствие пальцев, наличие шрамов и т.п.)?
8. Какими участками поверхности ладони оставлены следы?
9. В результате какого действия оставлены следы (захват, касание и т.п.)?

Обязательным условием при железнодорожно-транспортном происшествии, в случае причинения вреда здоровью или смерти людей, является проведение судебно-медицинской экспертизы, к задачам которой относятся идентификация личности погибшего, определение причины смерти и т.д. Наряду с этим судебно-медицинские эксперты устанавливают характер и степень телесных повреждений у потерпевших.

Телесные повреждения, полученные в результате железнодорожно-транспортного происшествия, отличаются значительной тяжестью, опасностью для жизни, многие из них приводят к смерти на месте происшествия.

Судебно-медицинская экспертиза по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта назначается для решения следующих вопросов:

- Какова причина и время наступления смерти (при наличии человеческих жертв)?
- Имеются ли на трупе телесные повреждения, не связанные с железнодорожным происшествием?
- Имеются ли признаки алкогольного опьянения у подозреваемого (главным образом у членов локомотивной бригады)?

При наличии погибших, в порядке статьи 208 УПК ДНР [1], необходимо произвести внешний осмотр трупа с обязательным участием судебно-медицинского эксперта и в присутствии двоих понятых. В случае, когда невозможно привлечь к участию в проведении следственного действия судебно-медицинского эксперта, приглашается врач лечебного учреждения, расположенного поблизости от места происшествия.

В том случае, когда отсутствуют человеческие жертвы, однако в результате железнодорожно-транспортного происшествия были причинены телесные повреждения людям, их необходимо направить на судебно-медицинское экспертное освидетельствование с целью определения характера и тяжести телесных повреждений в аспекте изучения обстоятельств происшествия.

Кроме вышесказанного, на разрешение судебно-медицинскому эксперту также рационально задать следующие вопросы:

- Все ли из имеющихся повреждений нанесены железнодорожным транспортом?
- Имеются ли повреждения другого происхождения, их характер и травмирующее орудие? Не являются ли они признаками борьбы и самообороны?

- Какими частями железнодорожного транспорта могли быть нанесены повреждения?

- Каков механизм получения потерпевшим повреждений (удар движущимся составом, проезд колесами, выпадение из состава)?

- Каково было положение потерпевшего по отношению к железнодорожному полотну и движущемуся составу?

Согласно статье 83 УПК ДНР [1], данный вид экспертизы является обязательным: для установления причин смерти; для установления тяжести и характера телесных повреждений.

Некоторые ученые в частности считают, что помимо прочих видов экспертиз, которые в ряде случаев назначаются при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, необходимо назначать еще и судебно-психологическую экспертизу, т.к. необходимо исследовать индивидуальные психологические составляющие поведения оператора, управляющего техникой, в экстремальной обстановке, в условиях нервно-психических перегрузок, и с учетом его психофизиологических качеств, психического состояния оценивать, мог ли он с психологической точки зрения предотвратить аварию (катастрофу), в том числе и в ситуации профессионального риска [8, с. 60-62].

С целью установления указанных обстоятельств, целесообразно на разрешение эксперта поставить ряд вопросов, примерный перечень которых указан ниже:

- Каким образом индивидуально-психологические особенности личности обвиняемого, его психическое состояние в момент происшествия могли оказать влияние на восприятие, оценку им сложившейся ситуации, принятие решения и его реализацию?

- С точки зрения индивидуально-психологических особенностей личности обвиняемого, его психофизиологических качеств, являлись ли для него обстоятельства, составляющие содержание дела (указываются конкретно), экстремальными?

- Мог ли субъект, совершивший аварию, с учетом своих индивидуально-психологических особенностей личности правильно понимать, в полной мере осознавать характер внезапно возникшей для него ситуации как аварийной и свои возможности по ее предотвращению?

- Каким образом обстановка происшествия, психическое состояние обвиняемого в это время могли повлиять на восприятие им тех или иных обстоятельств, имеющих значение для дела?

- Имеются ли у обвиняемого какие-либо недостатки перцептивной, мыслительной деятельности, которые существенно затрудняли или сделали невозможной полноценную реализацию им своих профессиональных навыков в сложившейся экстремальной обстановке?

- Находился ли субъект в момент совершения инкриминируемых ему действий в таком психическом состоянии, которое могло вызвать у него существенное снижение качества выполнения профессиональных функций, возможности совершить действия по предотвращению аварийной ситуации?

- С учетом способности субъекта к установлению причинно-следственных связей, общего уровня своего интеллектуального развития мог ли он предвидеть наступление опасных последствий, своевременно принять правильное решение в сложившейся обстановке и реализовать его?

В зависимости от вероятной технической причины железнодорожно-транспортного происшествия могут назначаться также различные инженерно-технические экспертизы.

Для установления причин возникновения аварийных режимов в электрических сетях и электрооборудовании, которые обеспечивают работу железнодорожного

транспорта, влияния этих режимов на работу электроприборов, анализа работы электроустановок и их соответствия нормативным требованиям назначается электротехническая экспертиза.

Компьютерно-техническая экспертиза и экспертиза телекоммуникационных систем и средств назначаются в случаях, когда вероятной причиной железнодорожной катастрофы (аварии) стало вмешательство в соответствующие сети, или сбой в их работе.

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении. Подводя итог, можно сказать, что при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в зависимости от конкретных обстоятельств происшествия, могут назначаться самые различные экспертизы. Вопросы тактического обеспечения назначения судебных экспертиз при расследовании уголовных дел данной категории имеют большое теоретико-прикладное значение, поэтому работа по их исследованию является актуальной и перспективной.

Список использованной литературы

1. Уголовно-процессуальный кодекс Донецкой Народной Республики // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: <https://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyaty/zakony/ugolovno-protsessualnyj-kodeks-donetskoj-narodnoj-respubliki/> (дата обращения 10.04.2019). – Текст: электронный.

2. Руководство для следователей / под ред. заместителя Генерального прокурора СССР Н.В. Жогина. – Москва: Юридическая литература, 1971. – 752 с. – Текст: непосредственный.

3. Роот, К.А. К вопросу о порядке проведения судебных экспертиз / К.А. Роот // Современные проблемы развития образования и права: Сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции, посвященной 80-летию ДВГУПС. – Под общей редакцией С.Е. Туркулец и Е.В. Листопадовой. – 2017. – С. 244-246. – Текст: непосредственный.

4. Об утверждении Инструкции о назначении и проведении судебных экспертиз и экспертных исследований: Приказ Министерства юстиции Донецкой Народной Республики от 10.02.2016 № 99 // Сайт Государственной информационной системы нормативных правовых актов Донецкой Народной Республики – URL: <https://gisnpra-dnr.ru/nra/0027-99-20160210/> (дата обращения 10.04.2019). – Текст: электронный.

5. Яковлев, Д.Ю. Теория судебных экспертиз: учебное пособие / Д.Ю. Яковлев. – Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Акад. Ген. прокуратуры Рос. Федерации, 2017. – 107 с. – Текст: непосредственный.

6. Арзуманян, Т.М. Руководство для следователей. Часть 2 / Т.М. Арзуманян, Ф.Ю. Бердичевский, В.В. Братковская. – Москва: Юридическая литература, 1982. – 446 с. – Текст: непосредственный.

7. О судебно-экспертной деятельности: Закон Донецкой Народной Республики от 20.02.2015 № 12-ИНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: http://old.dnr-online.ru/wp-content/uploads/2015/03/Zakon_DNR_o_sudebno_ekspertnoy_deyatelnosti.pdf (дата обращения 14.04.2015). – Текст: электронный.

8. Ситковская, О.Д., Конышева, Л.П., Коченов М.М. Новые направления судебно-психологической экспертизы. Справочное пособие / О.Д. Ситковская, Л.П. Конышева, М.М. Коченов. – Москва: ООО Издательство «Юрлитинформ», 2000. – 160 с. – Текст: непосредственный.

Статья поступила в редакцию 20.05.2019