



УДК 343.98

Незнамова Юлия Николаевна

Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева

Институт юстиции

Россия, Екатеринбург

[uneznamova2@gmail.com](mailto:uneznamova2@gmail.com)

Neznamova Yuliya

Ural State Law University named after V.F. Yakovlev

Institute of Justice

Russia, Ekaterinburg

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

**Аннотация:** в статье рассматриваются проблемы, возникающие в практике проведения железнодорожно-технической экспертизы при расследовании преступлений, связанных с железнодорожным транспортом и происшествий с их участием. В процессе исследования автором делаются выводы о наличии пробелов, решение которых приведёт к наиболее эффективному проведению данного вида экспертизы.

**Ключевые слова:** криминалистика, специальные знания, экспертиза, железная дорога, расследование, железнодорожно-техническая экспертиза, транспортно-техническая экспертиза.

## PROBLEMATIC ISSUES OF USING SPECIAL KNOWLEDGE IN CONDUCTING RAILWAY TECHNICAL EXPERTISE

**Annotation:** the article considers the problems arising in the practice of railway technical expertise in the investigation of crimes related to railway transport and accidents involving them. In the process of research the author makes conclusions



about the presence of gaps, the solution of which will lead to the most effective conduct of this type of expertise.

**Key words:** forensics, special knowledge, expertise, railroad, investigation, railroad technical expertise, transport technical expertise.

В криминалистической и экспертной литературе до сих пор не разработаны теоретические положения, касающиеся предмета транспортно-технических экспертиз, их объектов и задач, методики проведения исследования – кроме автотехнической экспертизы, которая существует с 1960 г. и в настоящее время является достаточно разработанной, о чем свидетельствует большое количество научных работ, а также ее активное производство в государственных экспертных учреждениях системы МВД и Минюста России [2, с. 20].

Транспортно-техническая экспертиза выступает в качестве одной из разновидностей экспертиз, которые позволяют установить обстоятельства происшествий, произошедших на транспорте, а также причины и условия совершения транспортных преступлений [1, с. 389].

Одной из разновидностей транспортно-технических экспертиз является железнодорожно-техническая, критерием выделения которой выступает железнодорожный транспорт, выступающий помимо прочего объектом исследования.

Данная экспертиза направлена на установление соответствие правильности возведения, проверку технического состояния верхнего строения пути, железнодорожных сооружений и подвижного состава (локомотив и моторвагонный состав) [12, с. 96] с целью обеспечения эксплуатационной безопасности железнодорожной транспортной системы и его бесперебойного функционирования.

Вследствие разнообразия технологических процессов и объектов исследования, а также их специфики требуются специальные знания из существенно различающихся областей науки и техники, поэтому производство



таких экспертиз в отношении разных технологических процессов одним экспертом невозможно.

Единой системы нормативных актов, регламентирующих проведение железнодорожной экспертизы нет, однако есть законы и подзаконные акты, устанавливающие требования к подвижному составу, путям сообщения, техническим средствам управления и организации движения, транспортным узлам и т.д., например:

1) Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" // "Собрание законодательства РФ", 13.01.2003, N 2, ст. 169 – базовый закон для всей отрасли.

2) Приказ Минтранса России от 23.06.2022 N 250 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 20.07.2022 N 69324) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.07.2022 – устанавливает систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации инфраструктуры, определяет обязанности работников железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

3) ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений – устанавливает очертания габаритов состава и приближение строений путей общего и необщего пользования с колеёй 1520 мм и 1435 мм, а также методы расчета допустимых строительных размеров для габаритов железнодорожного подвижного состава.

4) Федеральным законом от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» регулируются следующие виды экспертной деятельности: оценочная, судебная экспертиза и независимая техническая экспертиза транспортного средства при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

5) Приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 24.05.2022 № ВБ-266фс "Об аттестации экспертов, привлекаемых Федеральной



службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)", который будет рассмотрен дальше.

Не вызывает сомнений, что вне зависимости от поставленного вопроса, проводить исследование должен специалист, имеющий высшее техническое образование в отрасли железнодорожного транспорта, а также получивший дополнительное профессиональное образование в рамках необходимой специализации судебной экспертизы. До сих пор ни в одном документе не закреплены требования к экспертам, не определены методики проведения экспертиз, хотя в 2022 г. был издан Приказ Ространснадзора от 24.05.2022 N ВБ-266фс "Об аттестации экспертов, привлекаемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)" [13], в котором устанавливаются требования к специальным знаниям: наличие логического мышления, знание технической документации и т.п., опыт работы, но не устанавливаются порядок получения данных специальных знаний экспертами.

Для понятия суть и цели железнодорожно-технической экспертизы необходимо рассмотреть составы преступлений, для расследования которых целесообразно проводить данный вид экспертизы. Проанализировав 27 главу УК РФ, можно условно выделить два вида составов, возникающих в сфере транспорта:

1. преступления, которые посягают на безопасность движения и эксплуатации транспорта;
2. остальные преступления в сфере транспорта.

На основании этого будет определяться в дальнейшем вид экспертизы, который необходимо провести. Судебная железнодорожно-техническая экспертиза занимает центральное место среди доказательств по уголовным



делам, связанных с нарушением правил безопасности движения и/или эксплуатации железнодорожного транспорта.

Экспертиза железнодорожных путей, сооружений (инфраструктуры) и подвижного состава может потребоваться при различных ситуациях, некоторыми из которых являются:

1. проверка износоустойчивости, деформации, разрушения конструкций верхнего строения пути;
2. установление соответствий нормативным и методическим требованиям при возведении железных дорог;
3. определение причин выхода из строя подвижного состава, его отдельных частей и механизмов, а также других обстоятельствах, требующих проведение исследования специалистом, обладающим определенными знаниями;
4. установление конкретных данных о причине и обстановке произошедшей железнодорожной аварии.

Каждое из вышеуказанных исследований требует от эксперта наличие определенной квалификации, специальных знаний, для дачи полных и развернутых ответов на поставленные перед ним вопросов. Это отличает железнодорожную экспертизу, как транспортно-техническую от автотехнической (устройство автомобиля хоть и является достаточно сложным, но по сравнению с устройством тепловоза или локомотива, требует значительно меньший объем знаний, для установления неисправности в работе, именно поэтому при экспертизе дорожно-транспортных происшествий одним экспертом подготавливаются заключения и о транспортном средстве, и о дорожном покрытии).

Для лучшего понимания позиции автора можно привести аналогию со специализациями в юриспруденции: каждый юрист, преподающий или практикующий имеет определенную специализацию в той отрасли, в которой он наиболее полно разбирается, аналогичное разделение есть и в ВУЗах инженерных направленностей.



Второй проблемой, которую хочется поднять в рамках данной подтемы – вопросы, задаваемые эксперту.

Довольно частой перед экспертами ставятся сугубо юридические вопросы, которые, он в силу своего процессуального статуса решать не должен [7, с. 228]. Например, недопустимыми являются вопросы:

1. Какими нормативными правовыми актами регламентируется безопасность железнодорожного движения?
2. Нарушил ли машинист данные правила? Если да, то какие?
3. В результате чего произошло преступление?

Такого рода вопросы должны разрешаться следователем и судом, а не экспертом, для решения этой проблемы необходимо формировать вопросы о фактических обстоятельствах, например, вместо вопроса «При какой скорости наиболее вероятен сход железнодорожного состава с рельсов», и уже в последующем следователь и/или суд смогут определить было ли допущено нарушение и какое конкретно [6].

Понятие «железнодорожный транспорт» фигурирует в ст. 211 и ст. 263 УК РФ, и подобно другим видам транспорта представляет собой производственно-технологический комплекс, включающий железнодорожный подвижной состав, и необходимую для его эксплуатации инфраструктуру (пути сообщения, технические средства управления и организации движения, транспортные узлы), которые закреплены в ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»:

1. Верхнее строение пути (рельсы, шпалы, рельсошпальная решетка, балластный слой, разделительный слой, стыковые и промежуточные скрепления, подрельсовые основания, противоугоны, линейные конструкции: стрелочные переводы, глухие пересечения, уравнильные приборы) [1].
2. Железнодорожные сооружения (сооружения для высадки, посадки и обслуживания пассажиров, устройства для погрузки и выгрузки грузов,



устройства, предназначенные для автоматической подачи связи с целью обеспечения безопасного движения поездов и др.).

3. Подвижной состав (пассажирские и грузовые составы, подразделяющиеся на тяговый подвижной состав – локомотивы и нетяговый подвижной состав – вагоны) [5, с. 23].

4. Железнодорожное оборудование.

На основании этого можно выделить объекты исследования железнодорожно-технической экспертизы:

1) транспортные средства;

2) документация;

3) пути сообщения

4) иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия.

Судебная железнодорожно-техническая экспертиза назначается после проведения некоторого количества следственных действий приобщения к делу доказательств, выявленных по их результатам.

К примеру, на момент назначения указанной экспертизы, у следователя должен быть проведен тщательный осмотр места происшествия, при проведении которого целесообразно привлечь специалиста в сфере железнодорожного транспорта, который не только поможет провести осмотр места происшествия со специальной профессиональной лексикой, но и обеспечит безопасность лиц, участвующих в осмотре.

Также целесообразно приобщить к уголовному делу материалы заключения технического исследования и служебной проверки для того, что при проведении экспертизы может потребоваться проанализировать техническую документацию, относящуюся к объекту (взорванному, сгоревшему, после технологической аварии и др.), обобщить сведения о происшествии, касающиеся предмета экспертизы, произвести реконструкцию и моделирование процессов и явлений.



Исследование изделий из металлов позволяет решить следующие вопросы: каким воздействиям подвергалось изделие? Например, в институте физики металлов Уральского отделения РАН исследовался металл крюка железнодорожной платформы, которая слетела с пути в Нижнем Тагиле. Ученые установили дефект сплава, приведший к аварии [3, с. 97].

До назначения экспертизы рекомендуется допросить подозреваемого и/или обвиняемого. Это также поможет разобраться эксперту о том, сходятся ли показания данного участника уголовного процесса с реальной картиной происшествия. Следовательно, для наиболее точного и детального проведения указанной экспертизы к постановлению о назначении судебной железнодорожно-технической экспертизы стоит приложить весь имеющийся материал уголовного дела. После получения результатов данной экспертизы следователю будет легче сориентироваться при дальнейшем расследовании уголовного дела.

В качестве примера успешного применения железнодорожно-технической экспертизы можно привести приговор Колпинского районного суда города Санкт-Петербург от 28 июня 2019 года №1-5/2019 [14]. В соответствии с установленными обстоятельствами Ш., являясь в силу нормативных актов лицом, обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, 24.10.2016 г., находясь на своем рабочем месте, получил от руководства оперативный приказ, требующий, в связи с ожидающимися неблагоприятными погодными условиями, организовать очистку (оттайку) и обработку антиобледенительной жидкостью подвижного состава в целях обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которую Ш. обязан был передать диспетчеру Дирекции скоростного сообщения, поездному диспетчеру, а также оперативному персоналу смежных служб, проинформировать заместителя руководителя дирекции скоростного сообщения.





В результате преступного бездействия Шидловского В.В., который не передал оперативный приказ никому из вышеперечисленных лиц электропоезд ЭВС1-013 «Сапсан» № 778 выпущен в рейс по маршруту сообщением «Москва - Санкт-Петербург», без проведения его предварительной очистки (оттайки) и обработки антиобледенительной жидкостью «Kilfrost TDice Plus Concentrat» и в период с 19 часов 30 минут по 23 часа 00 минут 26.10.2016, после проследования им на скорости более 200 км/ч входного светофора «Ч» станции «Мстинский Мост», в результате образования наледи на экипажных частях электропоезда ЭВС1-013 «Сапсан» №778, выходящей за пределы габарита элементов его подвижного состава и воздействия на нее железобетонной плиты настила служебного прохода, последняя была сорвана со своего рабочего места, в результате чего в период с 19 часов 30 минут по 23 часа 00 минут 26.10.2016 произошло их столкновение, повлекшее следующие механические повреждения данного электропоезда, чем ОАО «РЖД» причинен материальный ущерб на сумму 64 422 724 рублей 22 копейки, включая в том числе необходимые диагностические и восстановительные работы данного электропоезда, проведенные в связи с вышеуказанными повреждениями.

В процессе судебного разбирательства перед экспертом ставились в том числе следующие вопросы:

Вопрос №9. Требовались ли при фактических погодных условиях, дополнительные мероприятия, направленные на безопасную эксплуатацию поезда, в том числе обработка антиобледенительной жидкостью?

Ответ: Да, в соответствии с рекомендациями производителей техники требовалась предварительная обработка поезда антиобледенительной жидкостью.

Вопрос №10. Какие требования предъявляются к обработке состава поезда антиобледенительной жидкостью, в каком объеме и при каких условиях должна проводиться такого рода обработка?



Ответ: Антиобледенительной жидкостью должны обрабатываться элементы экипажной части высокоскоростного подвижного состава. Процесс обработки описан в соответствующей технологической документации.

Вопрос №11. Обработывался ли ВСП «Сапсан» ЭВС1-13, № 778 антиобледенительной жидкостью перед отправлением в 19 часов 30 минут по маршруту «Москва-Санкт-Петербург»?

Ответ: Нет, обработка поезда не производилась.

Вопрос №32. Что явилось непосредственной причиной повреждения подвижного состава ВСП «Сапсан» № 778 при следовании на 189 км пк 9 станции Мстинский мост 26.10.2016?

Ответ: Причиной повреждения подвижного состава ВСП «Сапсан» №778 явилось воздействие элементов внутриколейной железобетонной плиты пешеходного перехода, которая была сорвана со штатного места прикрепления наледью образовавшейся на тележке подвижного состава поезда «Сапсан» № 778.

Судом выводы экспертов, изложенные в заключении и в судебном заседании, признаны не вызывающими сомнений, поскольку они научно обоснованны и согласуются с иными доказательствами, исследованными в ходе судебного разбирательства. И гражданин Ш. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ.

Таким образом, результативность судебной экспертизы в подобных случаях во многом определяется качеством и полнотой представляемых эксперту материалов, к которым относятся:

- 1) протоколы осмотра места происшествия, подробно иллюстрированные фототаблицами, чертежами, схемами;
- 2) сведения о дате происшествия, месте и времени его обнаружения, погодных условиях;
- 3) характеристики объекта;



4) сведения о событиях, предшествовавших происшествию и находившихся в причинно-следственной связи с его возникновением;

5) признаки, по которым было обнаружено происшедшее, условия обнаружения, последствия и др. [4, с. 41].

Подводя итоги хочется заметить, что железнодорожно-техническая экспертиза – неотъемлемый вид экспертизы при расследовании происшествий с участием железнодорожного транспорта, но несмотря на это проблемных вопросов при её проведении немало:

1. отсутствие закрепления единых требований к порядку проведения экспертизы, стандартов подготовки экспертов;

2. связанным с предыдущим пунктом можно указать отсутствие однозначной позиции о времени и проведения железнодорожно-технической экспертизы в науке и практике;

3. недостаточное количество квалифицированных экспертов, обладающих специальными знаниями для проведения отдельных подвидов железнодорожной экспертизы;

4. наличие классических ошибок, совершаемых следователями при формировании вопросов эксперту (вне зависимости от вида экспертизы).

Решение вышеуказанных проблем приведёт не только к наиболее эффективному проведению железнодорожно-технической экспертизы, но и упрощению работы следователя при расследовании преступлений, связанных с железнодорожным транспортом и происшествий с участием данного вида транспорта или в непосредственной близости с инфраструктурой железной дороги.

### **Список литературы:**

1. ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений



2. Приказ Минтранса России от 23.06.2022 N 250 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 20.07.2022 N 69324) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.07.2022

3. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" // "Собрание законодательства РФ", 13.01.2003, N 2, ст. 169.

4. Макеев, Д. В. Транспортно-техническая экспертиза. Обзор и понятия / Д. В. Макеев // Социально-экономические, организационные, политические и правовые аспекты обеспечения эффективности государственного и муниципального управления: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых, Барнаул, 27 ноября 2021 года. – Барнаул: Алтайский филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2022. – С. 389-391.

5. Ильин, Н. Н. О понятии инженерно-транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – 2018. – Т. 13, № 4. – С. 19-23. – DOI 10.30764/1819-2785-2018-13-4-19-23. – EDN ZACACD.

6. Кузнецов П. С. Судебная экспертиза (экспертология) //: Учебное пособие – Екатеринбург: 2023. – 96 с.

7. Россинская, Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе : монография / Е.Р. Россинская. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Норма : ИНФРА-М, 2023. — 576 с.

8. 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.

9. Бакшаев, А. А. Железнодорожно-техническая экспертиза как элемент технико-криминалистического обеспечения производства следственных



действий / А. А. Бакшаев // *Мировая и российская наука: области развития и инноваций* : Сборник научных статей. Том Ч. III. – Москва : Издательство "Перо", 2020. – С. 122-125.

10. 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.

11. Бакшаев А.А. Роль судебной железнодорожно-технической экспертизы в расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном транспорте / Бакшаев А.А. // В сборнике: *Мировая и российская наука: области развития и инноваций*. Сборник научных статей. Научный редактор Р.Ю. Самхарадзе. Москва, 2020. С. 264-266.

12. Сазыкин, Г. В. *Общий курс железных дорог : учебное пособие для вузов* / Г. В. Сазыкин. — Москва : Издательство Юрайт, 2023. — 231 с.

13. Приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 24.05.2022 № ВБ-266фс "Об аттестации экспертов, привлекаемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)" // доступ СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 17.10.2023 г.).

14. Приговор Колпинского районного суда города Санкт-Петербург от 28 июня 2019 года №1-5/2019 // URL: <https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.html> (дата обращения 17.10.2023 г.).