

УДК 656.6

ТИПОВЫЕ ОШИБКИ ЭКСПЕРТИЗ, ПРОВОДЯЩИХСЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ВОДОТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Толстолюбский Владимир Юрьевич¹, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин
e-mail: tolvlad@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Экспертизы, проводящиеся при расследовании водотранспортных происшествий, обеспечивают установление причины и механизма транспортных преступлений, совершаемых на водных путях. В перечне экспертиз водотранспортных экспертиз основными являются транспортно-трассологическая экспертиза и экспертиза обстоятельств происшествия, включающая ситуационное исследование по реконструкции механизма происшествия. При выполнении экспертиз допускаются ошибки, анализ некоторых из них представлен в данной статье. Предлагается разделить ошибки, допускаемые при производстве водотранспортных экспертиз, на ошибки общего характера, имеющие место при различных видах экспертиз, и особенные, обусловленные спецификой водотранспортной экспертизы. Показано, что зачастую ошибки общего характера представлены в водотранспортных экспертизах в виде, обусловленном спецификой предметной области водотранспортных экспертиз.

Ключевые слова Экспертные ошибки, водотранспортная экспертиза, классификация экспертных ошибок, фактические и логические ошибки в заключении эксперта.

TYPICAL ERRORS IN EXPERTISE CONDUCTED DURING INVESTIGATION OF WATER TRANSPORT ACCIDENTS

Vladimir Yu. Tolstolutsky¹, Head of the Department of Criminal Law Disciplines
e-mail: tolvlad@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Examinations conducted during investigation of water transport accidents ensure establishment of the cause and mechanism of transport crimes committed on waterways. In the list of water transport examinations, the main ones are transport-trace examination and examination of the circumstances of the incident, including a situational study to reconstruct the mechanism of the incident. Errors are made during examinations, an analysis of some of them is presented in this article. It is proposed to divide the errors made in the production of water transport examinations into general errors that occur in various types of examinations and special errors that are determined by the specifics of water transport examinations. It is shown that often general errors are presented in water transport examinations in a form determined by the specifics of the subject area of water transport examinations.

Keywords: expert errors, water transport examination, classification of expert errors, factual and logical errors in the expert's conclusion.

Типовые ошибки, допускаемые при производстве экспертиз любых видов, проанализированы в работе, вышедшей под редакцией Е.Р. Россинской [1]. В публикации приводится следующая классификация ошибок: ошибки процессуального характера, гносеологические и деятельностные (операционные) экспертные ошибки.

Применяя отмеченную классификацию для анализа ошибок, допускаемых при производстве воднотранспортных экспертиз, можно все ошибки разделить на ошибки общего характера, характерные для различных видов экспертиз, и особенные, обусловленные особенностями воднотранспортной экспертизы.

К экспертным ошибкам процессуального характера Е.Р. Россинская относит нарушение экспертом процессуального режима и процедуры производства экспертизы, в частности, выход эксперта за пределы своей компетенции, а также обоснование выводов материалами дела, а не результатами исследования. Вторая группа ошибок, которые Е.Р. Россинская относит к процессуальным, целесообразно отнести к процедурным ошибкам составления и оформления экспертного заключения, поскольку они заключаются в нарушении структуры заключения эксперта. К таким ошибкам относятся: отсутствие описания объектов, представленных на экспертизу; отсутствие подробного описания технологии экспертного исследования, включающей рекомендованную экспертную методику, а если таковой не имеется ссылок на научную литературу, содержащую рекомендации по исследованию подобных объектов.

Отметим, что для воднотранспортных экспертиз не разработана рекомендованная сообществом экспертов методика исследования, поэтому обращение к научной литературе по данному вопросу выступает одним из условий научной обоснованности экспертного исследования.

Гносеологические ошибки обусловлены сложностью процесса познания, реализуемого в экспертном исследовании. Е.Р. Россинская выделяет логические и фактические ошибки. К логическим ошибкам относятся несоответствие выводов и исследовательской части заключения. В качестве примера указывается то, что исследовательская часть формулируется в вероятной форме, а выводы - в категорической; исследовательская часть заключения не служит логическим основанием для экспертных выводов, т.е. отсутствует логическая обоснованность этих выводов промежуточными результатами; - ответ на вопрос приведен только в выводах, а в исследовательской части обоснование этого ответа вообще отсутствует.

Фактические ошибки обусловлены незнанием предметной области экспертного исследования. В связи с чем, эти ошибки могут быть замечены и исправлены только тем, кто знаком с самим предметом, о котором идет речь. Соглашаясь с мнением Е.Р. Россинской, отметим, что для обнаружения фактических ошибок требуется привлекать специалиста и оформлять его заключение в виде «Заключения специалиста». В ряде случаев, оно оформляется как рецензия на экспертизу.

В число особенностей использования специальных знаний при расследовании транспортных происшествий, включая происшествия на внутреннем водном транспорте, входит необходимость производства нескольких взаимосвязанных экспертиз, в частности трасологической и экспертизы по реконструкции механизма происшествия (ситуационное исследование). В литературе, посвящённой дорожно-транспортным происшествиям, приводятся определения двух указанных выше экспертиз. Первая определяется как автотехническая экспертиза, занимающаяся исследованием следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия в целях определения взаимного



расположения транспортного средства в момент столкновения, направления их движения, места и механизма столкновения (наезда), траекторий движения транспортного средства до и после столкновения. Экспертиза обстоятельств ДТП, относится так же к автотехнической экспертизе, но выполняется с целью реконструкции произошедшего дорожно-транспортного происшествия с восстановлением всех сопутствующих ему факторов и изучением окружающей обстановки. Как видим, реконструкция произошедшего дорожно-транспортного происшествия оказывается общей задачей для обеих экспертиз. Потребность в назначении экспертизы по установлению обстоятельств ДТП возникает в случае, если в трасологической экспертизе вопрос реконструкции механизма ДТП решен не в полном объеме, поскольку требуется исследование дополнительных материалов.

Приведенные положения, разработанные для автотехнической экспертизы, применимы и в транспортных экспертизах, проводимых при расследовании происшествий на внутреннем водном транспорте.

В силу ограниченности текста статьи, перейдем к анализу одного из часто используемых процессуальных инструментов обнаружения экспертных ошибок, а именно – привлечение специалиста для рецензирования уже ранее проведенной по делу экспертизы. В одном из уголовных дел нам встретилась исключительно качественная рецензия, анализ которой позволяет применительно к водному транспорту проиллюстрировать некоторые типичные экспертные ошибки.

Для понимания рассуждений рецензента, как частного случая метода обнаружения экспертных ошибок, следует сначала привести некоторые общие положения из формальной логики. Судебная экспертиза представляет собой научное исследование, а ее структура определена структурой силлогизма. В введении и исследовательской части приведены большая и меньшая посылки, а вывод эксперта – это умозаключение. В связи с чем, логические требования к мыслям, выражаемым в тексте Заключения эксперта, совпадают с требованиями к таким формам, как понятие, суждение и умозаключение. Отметим, что суждение имеют фактическую истинность и логическую. В исследовательской части для описания исследуемого объекта эксперт использует фактическую истинность утверждений, а в выводах – логическую истинность, которая обусловлена логической связью между полученными в описательной части сведениями и умозаключением в выводе.

Рассмотрим ошибки, указанные при рецензировании экспертизы. Рецензент пишет: «На фотографиях общего вида, приложенных экспертом в качестве иллюстраций, без указания адреса производства экспертного осмотра, изображен катер, стоящий на воде, за катером наблюдаются деревья с листовым покровом, а также вода без ледяного покрытия. Листва и отсутствие льда позволяет говорить о фотографировании катера при экспертном осмотре в промежутке от мая до августа, но не в январе, как это указано в заключении эксперта. Указанное несоответствие ставит под сомнение сам факт проведения осмотра данным экспертом объекта исследования и возникает вопрос о источнике получения фотографий». «К недостаткам фотосъемки относятся: при производстве узловой и детальной фотосъемки нет привязки к стороне гидроцикла, имеющей основное повреждение, по фотографиям невозможно проверить расположение повреждений, а так же характер этих повреждений, так как при фотофиксации повреждений, без привязки к кузову эксперт мог целенаправленно или по незнанию расположить фотоаппарат под нужным для себя углом, для будущего формирования выводов».

Приведённое описание фактических ошибок, допущенных экспертом, обусловлено нарушением требований к осмотру объекта и фотофиксации выявленных повреждений. В связи с чем, выводы эксперта логически не вытекают из описательной части. Рецензент приходит к следующему выводу: «Заключение эксперта не является полным, всесторонним и объективным произведено с нарушениями методик (методических



рекомендаций) проведения данного вида исследований, выводов эксперта методически и технически не обоснованы, не подкреплены надлежаще проведенными исследованиям, противоречат объективно-техническим данным, являются ошибочными. Нарушения, допущенные экспертом, привели в конечном итоге, к ошибочным (неверными) выводам».

В заключении статьи можно привести следующие выводы.

Причинами возникновения ошибок при выполнении транспортных экспертиз, проводящихся при расследовании воднотранспортных происшествий, выступает отсутствие регулярно обновляющихся методических рекомендаций, посвященных анализу условий и механизмов, обуславливающих их появление. Одной из причин ошибок является отсутствие утвержденной экспертной методики производства экспертиз этого вида. Представляется, что ее создание должно базироваться на трансформации достижений в составлении методик автотранспортной экспертизы. Эмпирическим материалом, на котором следует формировать методику обнаружения ошибок, могут представлять собой рецензии на экспертизы, выполняемые в рамках привлечения специалиста для дачи заключения. Анализ реальной рецензии показывает, что эксперту необходимы криминалистические знания по производству осмотра места происшествия, осмотру объектов, а также фотофиксации, закономерности которой изучаются в рамках криминалистической фотографии. Предлагается разделить ошибки, допускаемые при производстве воднотранспортных экспертиз, на ошибки общего характера, имеющие место при различных видах экспертиз, и особенные, обусловленные спецификой воднотранспортной экспертизы. Фактические ошибки исследовательской части экспертного заключения во многом обусловлены незнанием специалистом предметной области экспертного исследования. В связи с чем, эти ошибки могут быть замечены и исправлены только тем лицом, которое имеет соответствующее экспертное образование и владеет предметом экспертного исследования.

Список литературы:

1. Судебная экспертиза: типичные ошибки / Под редакцией доктора юридических наук, профессора Е.Р. Россинской. – М.: Проспект, 2012.

