

УДК 347.965.1

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ АДВОКАТА ПО ДЕЛАМ О ПРОИСШЕСТВИЯХ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ: КЛЮЧЕВЫЕ ОТЛИЧИЯ ОТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ

Медведев Иван Дмитриевич¹, магистрант
e-mail: imedvedev152@vk.com

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается специфика использования специальных знаний адвокатом в рамках производства по делам о происшествиях на водном транспорте. Через призму сравнительного анализа с устоявшейся практикой назначения и оценки автотранспортных экспертиз выявляются ключевые отличия, обусловленные особой нормативной базой, комплексным характером объекта и специфической доказательственной средой. На основе проведенного сравнения автор определяет содержание специальных компетенций, необходимых адвокату для эффективной защиты, и формулирует практические рекомендации по их процессуальной имплементации на различных стадиях судопроизводства.

Ключевые слова: адвокат, специальные знания, водный транспорт, судебная экспертиза, автотранспортная экспертиза, судовождение, защита, доказательства.

SPECIAL KNOWLEDGE OF A LAWYER IN CASES OF WATER TRANSPORT ACCIDENTS: KEY DIFFERENCES FROM ROAD TRANSPORT EXPERTISE

Ivan D. Medvedev¹, Master's Degree student
e-mail: imedvedev152@vk.com

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

Abstract. The article examines the specifics of using special knowledge by a lawyer in the context of proceedings in cases of accidents involving water transport. Through a comparative analysis with the established practice of assigning and evaluating road transport examinations, the author identifies key differences due to the specific regulatory framework, the complex nature of the object, and the specific evidence environment. Based on this comparison, the author defines the content of the special competencies required by a lawyer for effective defense and provides practical recommendations for their procedural implementation at various stages of legal proceedings.

Keywords: lawyer, special knowledge, water transport, forensic examination, vehicle examination, navigation, defense, evidence.

Эффективность защиты по делам о транспортных происшествиях неразрывно связана со способностью адвоката критически анализировать заключения судебных экспертиз, выступающие зачастую центральным доказательством по делу. В сфере дорожного движения существуют установленные, стандартизированные методики проведения экспертиз, включающие технические и трасологические исследования. Что касается водного транспорта, применение походов, использующихся в автомобильных экспертизах, носит критический и ошибочный характер. Недостаток научного и методического обеспечения отдельных экспертиз, фактически, приводит к нарушению состязательности и права на квалифицированную защиту. Целями данной статьи является проведение сравнительного анализа с целью выделения тех компетенций, которые требуются от адвоката для защиты по делам, где проводится водно-транспортная экспертиза.

Базовое различие экспертиз кроется в их природе. Автотранспортная экспертиза включает в себя понятные объекты – автомобили (или иные средства движения по дороге), покрытие проезжей части, следы проекторов шин. Задачей автотранспортной экспертизы сводятся к установлению скорости движения транспорта, траектории движения. Как правило, установление общей картины аварии на дороге базируется на ПДД и ГОСТах. Основными источниками информации выступают протокол и схема места происшествия, фотоматериалы, данные с видеорегистраторов.

Водно-транспортная экспертиза представляет собой качественно иную, многокомпонентную систему. Речь редко идёт об изолированном исследовании; чаще это комплекс, объединяющий судоводительскую, навигационно-метеорологическую, техническую экспертизу судна и расчётно-аналитическое моделирование. Нормативная основа здесь имеет сложную иерархию: первичными являются международные акты, прежде всего Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС-72), которые инкорпорированы в национальное законодательство, включая Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. Уже это требует от адвоката понимания системы приоритетов норм.

Объект исследования — судно — является сложной технической системой, чьё поведение неотделимо от активного и изменчивого воздействия внешней среды: течений, ветра, волнения, ограниченной видимости. Пренебрежение этими факторами делает любое экспертное заключение неполным и недостоверным. Доказательственная база также кардинально отличается. Ключевую роль играют специфичные судовые документы: вахтенный и машинный журналы, данные автоматической идентификационной системы (AIS), записи речевых регистраторов, радиолокационная информация, официальные гидрометеосводки. Адвокат должен не только ходатайствовать об истребовании этого уникального комплекса данных, но и обладать минимальной грамотностью для его анализа, понимая, например, что данные AIS отражают не абсолютно объективную картину, а целенаправленно передаваемую информацию, что требует критического подхода к их оценке.

Не менее важным отличием является субъектный состав. В отличие от дорожно-транспортных происшествий, где круг ответственных лиц обычно ограничен водителем, по делам о происшествиях на водном транспорте фигурирует множественность субъектов. Это могут быть капитан судна, вахтенный помощник, судовладелец, лоцман, диспетчер порта, а в отдельных случаях и классификационное общество. Такое распределение обязанностей и ответственности требует от адвоката понимания специфики морского и внутреннего водного права, институтов ограничения ответственности.

Из выявленных отличий логически вытекает набор специальных знаний, которые адвокату необходимо целенаправленно формировать для обеспечения квалифицированной защиты. Прежде всего, это базовые понятия судовождения. Адвокату необходимы не



просто общие представления, а практическое понимание терминов: осадка, дифферент, циркуляция судна, сила дрейфа, мертвая зона радиолокационной станции. Это позволяет проверять, учтены ли данные параметры экспертом при оценке ситуации.

Краеугольным камнем является знание ключевых правил МППСС-72. Речь идёт, в особенности, о правилах расхождения судов (Правила 11–18), о понимании того, какое судно является уступающим, а какое — сохраняющим курс и скорость. Важны также требования к безопасной скорости, закреплённые в Правиле 6 МППСС-72, и действия в условиях ограниченной видимости (Правило 19). Владение этим инструментарием даёт адвокату возможность оценивать правомерность выводов эксперта о действиях капитана не с бытовых, а с профессиональных позиций.

Навык работы с судовой документацией — это отдельная компетенция. Адвокат должен знать, какие журналы в обязательном порядке ведутся на судне, что они должны отражать, каковы сроки их хранения, и как выявить признаки возможной фальсификации записей. Важно также понимание основ судовой организации: распределения обязанностей по вахтам, порядка несения ходовой и стояночной вахты, действий по тревогам. Это имеет значение для установления роли человеческого фактора в происшествии.

Сформированные специальные знания должны быть интегрированы в практическую деятельность на всех стадиях процесса. Их ценность утрачивается без грамотной процессуальной имплементации. На стадии назначения экспертизы адвокат должен проявлять максимальную активность. Ключевая задача — сформулировать вопросы эксперту, исключающие поверхностные и обобщённые ответы. Вместо вопроса о том, были ли действия капитана правильными, следует ставить вопросы, привязанные к конкретным нормам: соответствовала ли скорость судна требованиям Правила 6 МППСС-72 с учётом конкретных метеоусловий и плотности движения, учтены ли в расчётах данные о силе и направлении течения в момент инцидента. Необходимо ходатайствовать о предоставлении эксперту всего объёма судовых документов и технических данных, а также о привлечении эксперта, имеющего специализацию именно в области водного транспорта, а не общую автотехническую квалификацию.

На стадии оценки заключения эксперта адвокат применяет свои знания для проведения всесторонней критики. Алгоритм проверки должен включать установление соответствия выводов конкретным пунктам МППСС-72 и национальных правил.

Адвокату необходимо перепроверить, учтены ли все показатели внешней среды, расчеты дрейфа и метеорологические карты. Также важно сличить материалы дела и материалы экспертизы, включая все журналы судна, данные AIS за период происшествия. В случае обнаружения каких-либо расхождений необходимо ходатайствовать перед судом о проведении дополнительной или повторной экспертизы.

Особое место в защитной позиции имеет привлечение независимого, квалифицированного специалиста, готового дать противоположное или альтернативное заключение проведённому экспертному исследованию. Специалистом может выступать как опытный капитан судна, так и технический персонал (судостроитель, судовой механик и т.д.). Такое заключение является доказательным наряду с другими материалами дела и является мощным процессуальным аргументом для проведения повторной или дополнительной экспертизы.

Выводом является то, что эффективная защита адвокатом по делам, в которых имеет место водно-транспортная экспертиза, обеспечивается специальными компетенциями, которые формируются за счет понимания адвокатом взаимосвязи судна, внешней среды, международного регламента. Указанное является ключевым отличием автотранспортных экспертиз от водно-транспортных, поскольку учитывает многокомпонентность аварий на воде. Применение адвокатом специальных знаний в судебном процессе заключается в



детальном анализе представленных в материалы дела документов с последующей постановкой вопроса эксперту, построении защитной позиции, зачастую сформированной на основании заключений специалистов.

Список литературы:

1. Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72).
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ.
4. Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза. Курс общей теории: монография. — М.: Норма: ИНФРА-М, 2023. — 480 с.
5. Дмитриев В.И. Аварийные случаи и транспортные происшествия на водном транспорте и их расследование: монография. — М.: МОРКНИГА, 2019. — 279 с.
6. Ильин Н.Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. — М.: Юрлитинформ, 2020. — 288 с.
7. Россинская Е.Р. Специальные знания в адвокатской деятельности // Новая адвокатская газета. — 2008. — № 5. — С. 8–11.
8. Россинская Е.Р. Современная судебная экспертология – наука о судебной экспертизе и судебно-экспертной деятельности // Теория и практика судебной экспертизы. — 2015. — № 4. — С. 6–16.

