

**РАЗВИТИЕ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИХ ОСНОВ
ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Ю.А. Кафаров – ст. преподаватель

Исследуется техническое состояние транспортных средств после дорожно-транспортных происшествий, а также установление скорости их по тормозному следу.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия; нарушения правил безопасности движения; криминалистическая экспертиза; эксплуатация транспортных средств; трасология.

Методология криминалистических исследований базируется на диалектическом подходе. Фундаментальную роль в криминалистике играет положение диалектики о способности материи к отражению, о взаимосвязи и взаимообусловленности явлений. Например, в процессе расследования дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств возможен анализ самых разных форм отражения. Начиная от простейших, связанных с контактным взаимодействием двух объектов (например, транспортных средств) и до психофизических, когда факты и обстоятельства запечатлеваются в сознании людей. Развитие всех видов экспертиз на базе науки, появление новых методов и объектов исследования не могли не отразиться на криминалистической экспертизе и её теоретических основах. Сегодня на повестке дня стоит вопрос о дополнении перечня криминалистических экспертиз новыми видами и, как следствие, о критерии отграничения криминалистической экспертизы от других видов судебной экспертизы. А.И. Винберг писал по этому поводу: “Для отгра-

ничения сферы криминалистической экспертизы от судебно-медицинской, судебно-химической и других видов судебной экспертизы могут быть предложены два критерия – основной и производный. Основной критерий относится к главной задаче экспертизы: индивидуальная идентификация – это сфера криминалистической экспертизы, родовая идентификация – сфера судебной физики и химии и т.д. Производный критерий относится к вспомогательным задачам экспертизы (к не идентификационным): степень близости к основной науке – криминалистике – в одних случаях, и к физике, химии, биологии – в других”¹. Однако уже скоро под сомнение был поставлен основной критерий разграничения. Судебными медиками была признана правомерность производства некоторых идентификационных исследований.

Использование трасологических методов исследования позволило некоторым ученым

¹ *Винберг А.И.* Насущные вопросы теории и практики судебной экспертизы // Советское государство и право. – 1961. – № 6. – С. 81–82.

высказать суждения о существовании, наряду с криминалистической и медицинской, автотехнической и иных видов судебной идентификации¹. Преступление является объектом криминалистического познания. Главным в анализе совершенного преступления с использованием средств специальных знаний является установление “механизма преступления”.

Так, В.Г. Тарасевич включил в приведенное им понятие “криминалистическая характеристика” такие взаимосвязанные элементы, как способ совершения преступления, обстановку совершения преступления, непосредственный предмет преступного посягательства, условия охраны его от посягательства (включая характеристику лиц, связанных с обеспечением неприкосновенности блага, на которые произведено покушение), личность субъекта преступления, маскировку, направленную на сокрытие преступного деяния и виновных лиц, осуществленную как в процессе совершения преступления, так и после него².

В.А. Образцов сформулировал в статье общее понятие криминалистической характеристики – “совокупность данных о механизме совершения преступления, средствах отражения, отражаемых и отражающих объектах, взаимодействующих при этом, особенностях и источниках формируемой ими фактической информации, имеющей значение для раскрытия определенных категорий преступлений путем применения обусловленных ими криминалистических средств, приемов и методов, а также разработки научных рекомендаций по оптимальному решению данной задачи”³. И.А. Возгрин пришел к выводу, что структура криминалистической характеристики должна включать следующие элементы:

- ↳ характеристику исходной информации;
- ↳ сведения о предмете преступного посягательства;
- ↳ данные о способах приготовления, совершения и сокрытия преступлений и типичных последствиях преступных действий;
- ↳ сведения о типичных личностных особенностях преступников и потерпевших;

¹ Шляхов А.Р. Организация и производство криминалистической экспертизы в СССР. – М., 1962. – С. 123.

² Тарасевич В.Г. Теоретические основы методики расследования преступлений // Советское государство и право. – 1977. – № 6. – С. 92.

³ Образцов В.А. К вопросу о методике раскрытия преступлений: Вопросы борьбы с преступностью. – Вып. 27. – М., 1977. – С. 107.

↳ обобщенные данные о наиболее распространенных мотивах преступлений.

Отмечая, что вопрос о включении в криминалистическую характеристику предмета доказывания носит дискуссионный характер, он присоединяется к тем ученым, которые полагают, что характеристика предмета доказывания также должна являться одним из структурных элементов криминалистической характеристики⁴. В основе предмета доказывания по уголовному делу лежит классическая семичленная формула римского права: что, где, когда, кто, как, с какой целью, при каких обстоятельствах, предписывающая всестороннее изучение обстоятельств расследуемого преступления.

Статья 82 УПК КР дает перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве дознания, предварительного следствия и судебном разбирательстве уголовных дел любых категорий и образующих предмет доказывания по конкретному делу:

- ↳ событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления, и наступившие его вредные последствия);
- ↳ форма вины, мотивы преступления; невиновное причинение вреда;
- ↳ обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого, подсудимого;
- ↳ обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого, подсудимого;
- ↳ характер и размер ущерба, причиненного преступлением;
- ↳ обстоятельства, исключающие преступность деяния;
- ↳ обстоятельства, влекущие освобождение от уголовной ответственности и наказания.

Категория “механизм преступления” является конкретизацией в криминалистическом аспекте уголовно-процессуальной категории “предмет доказывания”. В процессе экспертного исследования элементов механизма расследуемого события источником информации выступает связанный комплекс отражаемых и отражающих систем, элементами которых являются материальные тела (явления), процесс их взаимодействия, а также следы отображения, служащие носителями сведений о свойствах и связях,

⁴ Возгрин И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений. – Л., 1976. – С. 6–9.

статических и динамических характеристиках последних.

Проблема анализа механизма события преступления в аспекте судебной экспертизы сводится, по существу, к проблеме анализа механизма преступления средствами специальных познаний.

Отличительным признаком построения методики экспертного анализа отдельных видов преступлений является отражение функциональной связи ее элементов с типичными ситуациями. Она формируется в виде комплекса ситуационных блоков, каждый из которых является вариантной подсистемой и входит в систему более высокого уровня, составляющую модель наиболее эффективного механизма использования специальных знаний в процессе расследования.

Требование подхода к более эффективному использованию возможностей судебной экспертизы при расследовании уголовных дел диктует выделение и определение особого рода экспертных задач, специфика которых состоит в выходе их решений непосредственно на конкретные элементы механизма расследуемого события преступления, являющиеся, в свою очередь, конкретизацией в криминалистическом аспекте уголовно-процессуальной категории “предмет доказывания”.

В настоящее время ведутся работы по формированию общих и частных методик экспертного анализа отдельных видов преступлений. В своем исследовании мы рассмотрим некоторые положения развития частных методик экспертного анализа ДТП.

Исследование технического состояния транспортных средств

Своеобразие экспертного исследования технического состояния транспортного средства (ТС) состоит, прежде всего, в характере его задачи: на основе изучения технического состояния транспортного средства на момент исследования определить его техническое состояние на момент дорожно-транспортного происшествия, также на будущее, т.е. ретроспективное и прогностическое состояние. Второй его особенностью является ситуационно-технический характер, так как транспортное средство изучается в тесной взаимосвязи с той ситуацией, в которой оно проявило себя¹.

Исследовать техническое состояние транспортного средства экспертным путем – это значит определить степень эффективности функционирования и работоспособности его систем, влияющих на безопасность движения, а также выявить конкретную причину, время нарушения и возможность обнаружения этого нарушения водителем.

Представление о состоянии транспортного средства может быть получено двумя способами: 1) на основании его структурных параметров: установление наличия всех необходимых частей, узлов, механизмов, деталей, наличия требуемых конструктивно-функциональных связей между ними; изучение качественных и количественных характеристик элементов системы (направление структурного диагностирования); 2) на основании проверки конструктивно-заданных рабочих функций транспортного средства путем воздействия на органы его управления (направление функционального диагностирования).

В судебно-экспертном исследовании технического состояния транспортного средства значительное место отводится исследованию неисправностей: до аварийных, аварийных, послеаварийных. Диагностирование неисправностей охватывает три направления исследования: а) токологическое (определение механизма неисправностей); б) хронологическое (установление времени возникновения неисправности относительно времени прошедшего события); в) причинно-следственное (определение причин неисправности, причинной связи с ней прошедшего события). Основной принцип (механизм судебно-экспертного диагностического исследования) транспортных средств, сформулированный Ю.Б. Суворовым и Г.В. Жилинским, состоит в том, что комплекс задач по экспертному исследованию технического состояния транспортного средства, участвовавшего в ДТП, и поиску неисправностей решается, как правило, в процессе последовательного выполнения поисковых и контрольно-оценочных работ в три этапа: экспресс-диагностики, поэлементной диагностики и углубленных исследований.

По данным ГИБДД РФ, в результате инструментального контроля до 50% ТС с первого предъявления не проходят государственный контроль, свыше 30% имеют неисправности, с которыми эксплуатация запрещена; в 29% случа-

¹ Романов Н.С. Вопросы теории исследования технического состояния транспортных средств в судебной автотехнической экспертизе // Роль су-

дебной экспертизы в социалистическом правовом государстве: Тезисы науч.-практ. конференции. – Минск, 1989. – С. 223–227.

ев дефектна тормозная система, в 30% – рулевое управление, 19% – светотехника. Статистика на этом фоне свидетельствует о том, что из-за технических неисправностей транспортных средств в России совершено в 1998 г. – 2,8%, в 2001 г. – 1,5%,¹ а в Кыргызстане в 2004 г. менее 1% ДТП, всё это выглядит явным преуменьшением по сравнению с другой статистикой. Так, в США эта цифра составляет 15%, во Франции – 20%, в Великобритании – 18%, в Германии – 10%, в Дании – 11%.² Доказывать, сравнивать дорожные и эксплуатационные условия ТС в указанных государствах нет необходимости. Поэтому, имеющиеся старые методические рекомендации в Госцентре судебных экспертиз при Министерстве юстиции Кыргызской Республики (МЮКР) по диагностированию неисправностей ТС в доаварийных, аварийных и послеаварийных ситуациях, о которых говорилось выше, требуют пересмотра и приведения их в соответствие с требованиями международных стандартов. В связи с этим, хотелось бы отметить, что программа по разработке и совершенствованию методики “диагностирование неисправностей ТС после ДТП” в соответствии с требованиями международных стандартов нами направлена в офис ОБСЕ в Кыргызстане для финансовой поддержки и реализации данного проекта в рамках Программы “Криминалистический центр Академии МВД Кыргызской Республики”.

Транспортно-трасологическое исследование

Трасология – (франц. *tracce* – след) – раздел криминалистики, в котором изучаются теоретические основы следоведения, закономерности возникновения следов, отражающих механизм преступления; разрабатываются рекомендации по применению методов и средств обнаружения следов, их фиксации, изъятия и анализа с целью установления обстоятельств, имеющих существенное значение для раскрытия, расследования и предупреждения преступлений. Вопрос о выделении следов транспортных средств в самостоятельный раздел общего учения о следах был поставлен М.Г. Богатыревым в 1961 г., который и назвал его транспортной трасологией³. Значительное влияние на развитие транспортной трасологии судебно-экспертной отрасли оказали данные диссертационных исследований

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб: Юридический центр. Пресс, 2003. – С. 316.

² Там же.

³ Богатырев М.Г. Транспортная трасология // Проблемы судебной экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. – М., 1961. – С. 14–17.

Г.А. Мозговых, А.В. Шестакова. В диссертации Г.А. Мозговых раскрыты вопросы, связанные с обнаружением и фиксацией следов транспортных средств, использованием результатов исследования этих следов для построения розыскных и следственных версий по делам о ДТП⁴. Работа А.В. Шестакова посвящена проблемам решения неидентификационных задач в транспортно-трасологической экспертизе. В ней содержатся методические рекомендации по определению направления движения автомобиля, моделированию механизма события происшествия, по реконструкции деталей транспортных средств, разрушенных в результате ДТП⁵.

При анализе ДТП, связанных с движущимися транспортными средствами, как правило, требуется определение скорости их движения. Ее можно вычислить по величине ясно выраженного тормозного пути (следа “юза”) колес, по тормозному пути свободного качения до полной остановки, тормозному следу и развороту и т.д. Транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, не снабжены приборами, фиксирующими момент начала торможения и остановки, поэтому скорость движения можно вычислить только по тормозному следу, оставленному на месте происшествия, длину которого определяют простым измерением. Необходимо отметить, что в настоящее время на дорогах Кыргызстана появилось много транспортных средств, которые снабжены автоблокировочной системой тормозов, поэтому при резком торможении они не оставляют следов колес на дороге.

При испытании в ГНИИАТе (Государственном научно-исследовательском институте автомобильного транспорта) тормозных качеств автомобилей, изготовленных на заводах бывшего СССР с исправными тормозными системами, 20–30% из них при резком торможении не оставили никаких следов на дороге. Таким образом, отсутствие следов “юза” на дороге не может служить признаком неисправности тормозов или неинтенсивного торможения⁶.

⁴ Мозговых Г.А. Трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. – Алма-Ата: Каз ГУ, 1971. – С. 201.

⁵ Шестаков А.В. Неидентификационные исследования при производстве транспортно-трасологической экспертизы: Дис... канд. юрид. наук. – М.: ВНИИСЭ, 1981. – С. 225.

⁶ Вопросы судебной автотехнической экспертизы / Ташкентский НИИСЭ им. Сулейманова. – Ташкент, 1966. – С. 42–43.

Имеющиеся методические рекомендации по установлению скорости ТС по тормозному следу в Госцентре судебных экспертиз при МЮ КР не отвечают требованиям времени, они устарели в научно-техническом и моральном плане и не отвечают требованиям международного стандарта. Так, в рамках Программы ОБСЕ «Криминалистический центр Академии МВД Кыргызской Республики» были проведены исследования по установлению скорости ТС различных марок и моделей по тормозному следу.

Исследования проводились согласно требованиям методики ГОСТа 25478-91 Правил дорожного движения (ПДД) Кыргызстана, введенного в действие с 1 сентября 1999 г.

Так, автомобиль Фольксваген-Пассат, производства Германии, без нагрузки, год выпуска 2003, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 6 м 41 см, а при скорости 60 км/час – 8 м 38 см. Микроавтобус Тойота-Хаис, производства Японии, год выпуска 1996, соответственно при скорости 40 км/час оставил тормозной след 9 м 26 см, а при скорости 60 км/час тормозной след составил 13 м 23 см. Автомобиль Даймлер-Бенц-280, производства Германии, год выпуска 1984, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 6 м 90 см, а при скорости 60 км/час тормозной след составил 15 м 23 см. Автомобиль Тойота-Карина “Е”, производства Японии, год выпуска 1997, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 6 м 20 см, а при скорости 60 км/час – 12 м 83 см. Автомобиль Ауди-100, производства Германии, год выпуска 1991, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 4 м 39 см, а

при скорости 60 км/час – 10 м 92 см. Внедорожник Шеврале-Нива, производства России, год выпуска 2003, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 8 м 83 см, а при скорости 60 км/час тормозной след составил 11 м 76 см. Внедорожник Нисан-Патрол, производства Японии, год выпуска 1998, при скорости 40 км/час оставил тормозной след 7 м 97 см, а при скорости 60 км/час – 16 м 82 см. Необходимо отметить, что если бы скорость вышеуказанных ТС устанавливалась по тормозному следу по существующей ныне методике, то эти значения составляли бы для всех ТС при скорости 40 км/час примерно 10 м, а при скорости 60 км/час более 22 метра. После установления этих значений экспериментальным путем для различных марок и моделей ТС мы приходим к выводу, что различные марки и модели ТС при одной и той же скорости оставляют различной длины тормозной след.

Эти обстоятельства дают нам повод говорить о том, что существующие методические рекомендации в Кыргызстане по установлению скорости ТС по тормозному следу не отвечают современным требованиям. Мы рекомендуем следственным подразделениям МВД Кыргызской Республики, которые занимаются расследованием дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, устанавливать скорость ТС различных марок и моделей путем следственного эксперимента, до тех пор, пока не будут разработаны новые методические рекомендации, соответствующие нормам международного стандарта.