

РОЛЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ В КРИМИНАЛЬНЫХ ПРОИЗВОДСТВАХ ПО ФАКТАМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В настоящее время проблема безопасности дорожного движения приобретает особую остроту в связи с впечатляющими последствиями дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и размерами экономических потерь от них. Как показывает экспертная практика, большинство ДТП происходит вследствие неправильных (опасных, ошибочных или неоправданных) действий водителей. Поэтому назрела необходимость разработки и внедрения методики поэтапного подхода к оценке и установлению действий водителя транспортного средства (ТС) в конкретной дорожно-транспортной ситуации (ДТС).

Анализ ДТП показывает, что во многих случаях неправильные (ошибочные или необоснованные) действия водителя обусловлены неверной оценкой дорожной обстановки. Точнее, несвоевременным восприятием ДТС, как опасной, а следовательно и несвоевременным принятием мер к предотвращению ДТП. Исследования в этом направлении в настоящее время нужны для определения отправных методических положений при решении вопросов, относящихся к оценке действий водителей.

ДТП имеет свои специфические закономерности возникновения и развития. Дать специальное (техническое) объяснение этому событию «призвана» судебная автотехническая экспертиза. Раскрыть сущность события ДТП – это, прежде всего исследовать механизм его возникновения и развития.

Криминальные производства по фактам ДТП относятся к категории весьма сложных. Большинство вопросов, которые возникают в ходе досудебного расследования, могут быть правильно разрешены только путем комплексного исследования с привлечением специалистов-автотехников. Обусловлено это тем, что в событии ДТП находят свое проявление законы механики движения, закономерности работы и взаимодействия узлов, систем и механизмов ТС, возникновение в них неисправностей, психофизиологические закономерности восприятия и реагирования водителя на опасность в дорожной ситуации, закономерности слеодообразования и т.д.

Безусловно качество досудебного расследования обстоятельств ДТП зависит прежде всего от своевременности и полноты осмотра места события. Как показывает практика, к сожалению, во многих случаях осмотр места ДТП производится неквалифицированно. Нечетко описываются и фиксируются в протоколе результаты осмотра. Имеют место случаи расхождения данных, зафиксированных в протоколах осмотра и на прилагаемых к ним схемах. Недостаточно широко применяются при осмотре научно-технические средства. Редко используются возможности судебной фотографии, в частности детальная фотосъемка следов и повреждений, узлов и агрегатов ТС. Не всегда в ходе осмотра фиксируются обстоятельства, имеющие значение для проведения дальнейшего экспертного анализа механизма ДТП. Во многих случаях это делается неточно (неправильно измеряются и отображаются на схемах следы ТС, не определяются видимость и обзорность с рабочего места водителя в случаях, когда событие имело место в темное время суток или в условиях ограниченной видимости, дается неточная характеристика вида и состояния дорожного покрытия).

Перечисленные недостатки в проведении следственных действий, связанных с ДТП, зачастую обусловлены тем, что лица, проводящие осмотр, не учитывают специфику таких преступлений, не владеют методикой действий в типичных для этой категории дел ситуациях. Хотя детальное изучение обстановки на месте происшествия во многих случаях позволяет выявить его причины и значительно облегчает задачу реконструкции всего события. Расположение ТС, следы их движения и

торможения, отбрасывания и волочения, траектория и характер этих следов, предметы, находящиеся на участке происшествия, детали ТС, осколки стекол, пятна масла, воды, электролита, тормозной жидкости, осыпавшиеся частицы грунта, следы ног человека, повреждения и различные следы на ТС, - все это должно быть тщательно зафиксировано. Именно по перечисленным данным можно восстановить многие обстоятельства дорожной обстановки.

Необходимость в применении для исследования обстоятельств ДТП специальных познаний - является одним из признаков, определяющих компетенцию эксперта-автотехника в установлении параметров, характеризующих его механизм. Как и всякое научное знание, специальные технические познания представляют собой определенную систему, включающую в себя соответствующие структурные элементы:

1. Базисные знания из: общетехнических дисциплин (физика, механика, математика и т.д.); специальных дисциплин по подготовке инженера-автомобилиста (теория автомобиля, основы безопасности движения, эксплуатация автомобилей и т.д.); практических навыков по вождению, эксплуатации ТС.

2. Данные из иных отраслей наук: данные из инженерной психологии, информатики, криминалистики и т.д.

В процессе исследования технической стороны действий водителя у следователя, как правило, возникает необходимость в назначении судебной автотехнической экспертизы для анализа его действий с позиций специальных технических познаний.

Известно, что по криминальным производствам о ДТП деятельность водителя в качестве предмета исследования подвергается рассмотрению с различных сторон. Предмет исследования эксперта-автотехника включает технический аспект деятельности. А социальная сторона деятельности относится к предмету исследования следователя, суда и составляет правовой аспект анализа действий водителя ТС, направленный на установление, совершил ли водитель криминально-наказуемое нарушение правил безопасности или нет. При этом технический аспект также обязательно подвергается рассмотрению со стороны следователя, суда, поскольку данный аспект образует базу, основу действий - поступков водителя.

Важным методологическим требованием к анализу действий водителя ТС по криминальным производствам о нарушении правил безопасности движения является четкое разграничение технического (экспертного) и правового (судебно-следственного) исследования. Как отмечалось ранее, результаты технического (экспертного) анализа действий водителя составляют отправную основу для правового анализа. При этом отмеченные два вида исследований не заменяют собой друг друга и относительно самостоятельны.

В процессе досудебного расследования ДТП зачастую приходится реконструировать, восстанавливать и таким образом уточнять их механизм. Механизмом ДТП следует считать взаимное расположение его участников в определенные, сменяющие друг друга, моменты времени. Например, при наезде на пешехода, от взаимного расположения ТС и пешехода в момент возникновения опасности для водителя и до момента наезда. Иными словами устанавливается характер движения (сближения) ТС и пешехода перед наездом. Кроме того, механизмом ДТП можно считать и последовательность действий (бездействия) водителя по управлению ТС – экстренное торможение, изменение скорости, маневрирование, отвлечение от управления, потеря контроля над управлением и т.д.

Восстановление обстановки, непосредственно предшествовавшей происшествию, в тот момент, когда оно произошло, и после него, т.е. после прекращения движения ТС - задача дальнейшей работы, в которой используются данные осмотра. Выполнение этой задачи также невозможно без применения специальных технических познаний.

При анализе происшествия, во всех случаях устанавливается, располагал ли водитель технической возможностью предотвратить происшествие и какие действия для этого должен был предпринять. Эти данные в последующем влияют и на юридическую оценку действий водителя.

Чтобы установить, как должен был действовать водитель ТС применительно к требованиям Правил дорожного движения, необходимо исследовать обстановку, условия движения не только в момент конкретного проявления опасности, но и в период, предшествующий указанному моменту.

Анализируя комплекс необходимых следственных действий и предполагаемых экспертных исследований для установления действительных обстоятельств ДТП и, следовательно, объективной оценки действий участников происшествия, диапазон применения специальных познаний может быть достаточно широк:

1. Установление и уточнение обстоятельств ДТП в ходе осмотра места происшествия: направления движения ТС, траектории движения, характера торможения, расположения места наезда (столкновения), установления принадлежности следовой информации конкретному ТС (по конечному расположению ТС; по следовой информации на дорожном покрытии; по характеру повреждений ТС).

2. Определение дорожных условий на месте происшествия: расстояния видимости в направлении движения; продольного и поперечного уклона проезжей части; радиуса закругления дороги; вида дорожного покрытия и характеристики его состояния и т.д.

3. Применение научно-технических средств для фиксирования следовой информации: путем фотографирования, измерения, изъятия; определения ее принадлежности ТС, пешеходу.

4. Проверка технического состояния ТС: исправности тормозной системы, рулевого управления, осветительных приборов, эффективности торможения и т.д.

5. Транспортно-трасологическое исследование повреждений ТС и зафиксированной на месте ДТП следовой информации (схема к протоколу осмотра): установление взаимного расположения ТС в момент столкновения; определение места наезда или столкновения относительно границ проезжей части и конечного расположения ТС; определение движения или неподвижного состояния одного из ТС в момент столкновения.

6. Проведение комплексного исследования для оценки действий участников происшествия (по установленным обстоятельствам): проверка исходных данных, основанных на показаниях участников на предмет их технической состоятельности; выбор параметров торможения ТС в зависимости от категории, вида и характеристики состояния дорожного покрытия; выбор ситуационного времени реакции водителя в конкретных дорожных условиях; выбор наиболее обоснованного момента возникновения опасности для водителя; графические (масштабные) построения (или моделирование), например, для определения взаимного расположения ТС и пешехода в отдельные моменты времени; определение наличия (или отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить ДТП.

7. Установление наличия (или отсутствия) причинной связи действий водителя с событием происшествия.

Комплексный, системный подход к использованию специальных познаний в криминальных производствах по фактам ДТП, создание единых критериев их применения, дадут возможность установить единые (общепринятые) методические приемы оценки действий участников происшествий и исключить вероятность экспертной ошибки.

Список литературы:

1. Романов Н.С. Механизм дорожно-транспортного происшествия и методологические вопросы его анализа в судебной автотехнической экспертизе. // «Криминалистика и судебная экспертиза». Республиканский междуведомственный научно-методический сборник. МЮ УССР. - К.: «Вища школа», 1988.
2. Суворов Ю.Б.. Судебная автотехническая экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП. Учебное пособие. «Еккзамен». М. 2003.
3. Шевцов С.А., Дубонос К.В. «Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя». – Х.: «Факт». 2003.