



Ч в И в н И в нович
ИПК МП «П л т судебных
экспертов», профессор

Бутырин Андрей Юрьевич
з в е д у ю щ и й л б о р т о р и е й с у д е б н о й
с т р о и т е л ь н о - т е х н и ч е с к о й э к с п е р т и з ы
РФЦСЭ при Минюсте России, доктор
ю р и д и ч е с к и х н у к , п р о ф е с с о р
М о с к о в с к о г о г о с у д р с т в е н н о г о
с т р о и т е л ь н о г о у н и в е р с и т е т

Дубровский Дмитрий Сергеевич
э к с п е р т Я р о с л в с к о й л б о р т о р и и с у д е б н о й
э к с п е р т и з ы М и н ю с т Р о с с и и , с о и с к т е л ь
РФЦСЭ при Минюсте России

Холин Елен Алекс ндровн
э к с п е р т Л С А Т Э Р Ф Ц С Э п р и М и н ю с т е
Р о с с и и

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИЧИННОСТИ СУДЕБНЫХ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ И СТРОИТЕЛЬНО- ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗ

В ст ь е р с с м т р и в ю т с я в о п р о с ы , с в я з н н ы е с у с т н о в л е н и е м н л и ч и я и в и д о в п р и -
ч и н н о й с в я з и м е ж д у с о б ы т и я м и , д е й с т в и я м и , я в л е н и я м и и п р о ц е с с м и , и с s л e д у е м ы м и
п р и п р о и з в о д с т в е с у д е б н ы х в т о т e x н и ч e c k o й и c т р о и т e л ь н o - t e x н и ч e c k o й э к c п e р т и з . А в -
т о р ы , п о д ч е р к и в я s п e c и ф и ч e c k и e ч е р т ы к ж д o г o и з у к з н ы х н п р в л e н и й с у д e б н o -
э к c п e р т н ы х и s s л e d o в н и й , p c k p ы в ю т т e o б щ и e н ч л , к o т o р ы e п o z в o л я ю т н х o д и т ь
у н и в e р c л ь н ы e п o d x o д ы к у c т н o в л e н и ю п р и ч и н в р и й в c т р o и т e л ь c т в e и п р и ч и н д o -
р o ж н o - t p н c п o р т н ы х п р o и c c h e c t в и й .

Chava I.I., Butyrin A.Ju., Dubrovsky D.S., Kholina E.A.
**PRESSING ISSUES OF CAUSALITY OF FORENSIC AUTOTECHNICAL AND BUILDING-
TECHNICAL EXPERTISE**

In article the questions connected with an establishment of presence and kinds of a causal relationship between events, actions, the phenomena and the processes investigated by manufacture of judicial autotechnical and building-technical examinations are considered. Authors, underlining peculiar features of each of the specified directions of judicial-expert researches, open those general beginnings which allow to find universal approaches to an establishment of the reasons of failures in building and the reasons of road and transport incidents.

Ключевые слов : к у з л ь н ы е и s s л e d o в н и я , п р и ч и н н о с т ь , э к c п e р т - в т o t e x н и ч , э к c п e р т - c т р o и т e л ь

Keywords: causal researches, causality, the expert-autotechnician, the expert-builder

В роботах по философии и логике предствлены как развернутые, так и лаконичные определения понятий «причин» и «причинность». В данной статье использованы и более упрощенные формы их толкования. Под причинностью здесь понимаются такие отношения между событиями, явлениями, действиями, при которых с одним из них неизбежно следует другое. Причин – это явление (событие, действие, процесс), порождающее другое явление (событие, действие, процесс). Результат действия причины – следствие. Ключевые¹ исследования весьма распространены в судебно-экспертной практике. Автомеханические и строительно-технические экспертизы не являются исключением.

Используя положения научных работ и специальной литературы, также результаты исследований судебной, следственной и экспертной практики, рассмотрим ряд обстоятельств, которые могут иметь значение при решении вопроса о наличии существенных характеристик причинной связи между наделженными действиями (бездействием при необходимости их совершения) лиц, в обязанности которых входило обеспечение безопасности при определенных условиях, и несчастным случаем (в аварии) либо дорожно-транспортным происшествием (далее – ДТП)²; между бездействием (наделженными действиями) и наступлением иных негативных последствий. Установлению экспертом подлежит следующее.

1. Была ли причинная связь непосредственной? Это подразумевает переход одного события в другое без промежуточных звеньев. Исследования такого вида можно разделить на следующие этапы: сначала предполагается наличие непосредственной причинной связи между двумя событиями, затем устанавливается непосредственность подвергнется проверке.

Проверка в этой части производится путем рассмотрения всех возможных дополнитель-

ных «включений» между событиями, обладающих способностью повлиять на характер, масштаб и значимость происшедшего. Так, при производстве ССТЭ эксперт, приняв за причину возникновения и развития трещин в наружных стенах жилого дома, первоначально проследил основания его фундамент, в качестве возможной, «вклинившейся» между просадкой и образованием трещин, причины будет рассматривать интенсивность и длительность динамических воздействий несущих конструкций здания, вызванных вбиванием свай при устройстве фундамент сооружения, возведение которого проходило в непосредственной близости от «треснувшего» жилого дома. При этом, определяя непосредственность переход одного события в другое, он будет рассматривать последовательность происходящих событий (процессов). Важно выяснить, возникли ли трещины именно как результат просадки грунта основания здания, не как результат забивания свай и не вследствие суммарного действия двух процессов – просадки грунта и забивания свай.

Применительно к ССТЭ по запросу ДТС, связанная с потерей устойчивости транспортного средства в виде заноса на дороге, покрытой коркой льда. Приняв за причину потери устойчивости транспортного средства первоначально коэффициент сцепления шин с дорогой, в качестве той «вклинившейся» между потерей устойчивости и первоначально коэффициент сцепления причиной можно рассмотреть некачественный ремонт исполнительных тормозных механизмов транспортного средства, выполненный накануне. Необходимо выяснить, возникла ли потеря устойчивости только как результат воздействия на транспортное средство дороги, имеющей первоначально коэффициент сцепления с шинами, не как следствие некачественного ремонта исполнительных тормозных механизмов транспортного средства и не вследствие суммарного воздействия двух причин – первоначально коэффициент сцепления шин с дорогой и некачественного ремонта исполнительных тормозных механизмов.

2. Была ли причинная связь прямой? Это подразумевает такое развитие событий, вызванное общественно-определяемым действием

¹ Causa (лат.) – причин

² ДТП – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации. М., 2005).

или бездействием и приведшее к негативному результату, которое происходило без присоединения других независимых сил, в частности, без вмешательства других человеческих поступков.

В отличие от непосредственной причинной связи прямая связь может состоять из нескольких звеньев. Исследование этого вида схожи с решением вопроса о том, являлись ли причинная связь непосредственной. Только здесь речь идет не о переходе одного события в другое, рассматриваемое к конечный результат какого-либо процесса (явления), о более «длинной» цепочке событий, переходящих одно в другое и, в конечном итоге, приводящих к последствиям, ставшим предметом исследования или судебного расследования.

Экспертом последовательно исследуются все эти в отдельности, выявляются начальные и конечные точки каждого из них, определяются природные закономерности их «переход» из одного в другое. Так, если эксперт-строитель с этих позиций рассматривает длительный не подлежащий (несоответствующий требованиям норм и правил) процесс эксплуатации системы водоснабжения в жилом здании, приведший в конце концов к аварии, то он выявляет следующие существенные для дела моменты: возникновение и развитие коррозионных процессов как внутри, так и снаружи труб – элементов узловой системы; отложение на внутренних поверхностях труб неудаляемых осадков различного рода твердых неотфильтрованных частиц (например, кальция), постоянное увеличение толщины этих слоев; постепенное превращение металлотрубопровод в конгломерат и ржавост, который по своим прочностным характеристикам на определенном этапе эксплуатации уже не может выдерживать без разрушения нормативные перепады давления воды. В следствие перечисленного происходит разрушение элементов системы водоснабжения жилого дома, залитие помещений, нанесение материального ущерба.

Решая вопрос о том, был ли в рассматриваемом случае причинная связь прямой, эксперт-строитель осуществляет поиск признаков влияния на описанный процесс иных факторов, в том числе чужих-либо действий. Какими, например, могут относиться различного рода механические воздействия на

трубопровод (удары молотком или кувалдой), длительное статическое воздействие (фрагмент трубопровода может быть использован в качестве опоры для какой-нибудь несущей конструкции), нельзя исключить и термическое воздействие (электро- или газосварочные, локальные возгорания) и пр. В этом случае требуются методы исследования, в частности, металловедческие исследования, в том числе проводимые и на микроуровне, поскольку только многократное увеличение может показать характер (свойства, следы, и причину) разрушений материала трубопровода.

Если результаты экспертных исследований выявят признаки внешних воздействий, причинная связь между длительным видоизменением материала трубы и залитием уже не будет считаться прямой.

Эксперт-вотехник, рассматривая ситуацию, связанную с использованием в гидросистеме тормозного привода транспортного средства в качестве рабочего тела не подлежащую (не соответствующую требованиям завода-изготовителя) тормозную жидкость (на практике встречаются даже такие экзотические, как крепленые вина, спиртосодержащие жидкости, рассол и т.д.), приведшую к разгерметизации гидросистемы и спровоцировавшую ДТП, выявляет следующие существенные моменты: возникновение и развитие коррозионных процессов как внутри, так и снаружи трубопроводов – элементов тормозной системы транспортных средств; вступление в химическое взаимодействие непредусмотренного рабочего тела с внутренней поверхностью трубопроводов и шлангов системы; постепенное разрушение металлотрубопровод (образование питтингов и т.д.) и целостности гибких трубок, которые по своим прочностным характеристикам на определенном этапе эксплуатации уже не могут выдерживать без разрушения нормативное давление рабочего тела на внутренние стенки тормозной системы. Происходит разрушение элементов тормозной гидросистемы и, как следствие, отказ тормозной системы.

Решая вопрос о том, был ли в рассматриваемом случае причинная связь прямой, эксперт-вотехник, также как и эксперт-строитель, осуществляет поиск признаков влияния на процесс иных независимых факторов. К ним могут относиться различного

род механические воздействия уд рного х - р ктер н гидропровод (н пример, демон т жным инструментом при ремонте), нес нк циониров нное ст тическое воздействие (прикрепление к гидропроводу дополнитель ного оборудов ния, не предусмотренного з - водом-изготовителем), гидропровод может испытыв ть термическое воздействие из-з близкого р сположения к двиг телю и пр. В этом случ е т кже, к к и при производстве строительно-технической экспертизы, требуются м тери ловедческие (мет лловедческие и резинотехнические) исследов ния, в том числе проводимые и н микроуровне, позволяющие выявить изменение структуры м тери л гидропровод или н личие в нем микротрещин. И если результ ты экспертных исследов ний выявят призн ки внешних воздействий, причинн я связь между использов нием нен длеж щих жидкостей вместо тормозной, предусмотренной з водом-изготовителем, и ДТП, вызв нным р згерметизацией трубопровод гидросистемы, прямой уже не будет.

3. Дост точным ли условием для н ступления р сследуемых последствий являются определенные действия; могли ли н ступить д нные последствия при воздействии иных ф кторов?

Дост точность – это к тегория, кото р я, во-первых, определяет к чественные х р ктеристики того или иного воздействия, позволяющие сохр нить определенное состояние объект , во-вторых – изменить это состояние. Т к, н пример, дост точно своевременно проводить все виды ремонтов (теку щий, к пит льный и пр.), предусмотренных првил ми эксплу т ции зд ний определенного кл сс (серии, тип), и возможность его использов ния в соответствии с функцио н льным н зн чением будет обеспечен в течение норм тивно-определенного времени. То же с мое можно ск з ть и о любом тр нспортном средстве – своевременное техническое обслужив ние и дет льный осмотр, з - мен выр бот вших свой срок эксплу т ции дет лей, систем, грег тов, м сл является дост точным условием д льнейшей эксплу т ции втомобил я, т кже иного тр нспортного средств или с моходного мех низм . Ск з нное относится к дост точным условиям сохр нности з д нного состояния объект .

«Дост точно одной т блетки», – говорит один из героев популярной кинокомедии, имея в виду дост точность дозы снотворного для того, чтобы перевести человек из состояния бодрствов ния в сон. Именно этот мет - морфозный, т.е. предпол г ющий ук з нные изменения спект понятия дост точности имеет определяющее зн чение при р ссматривании и р зрешении вопросов причинности событий, подлежа щих исследов нию при производстве судебных вто- и строительно-технических экспертиз.

Исследов ния, н пр вленные н уст - новление дост точности воздействия к - ких-либо сил для достижения определенно го результ т , предпол г ют уст новление предельных величины и х р ктер этого воздействия, определяющих переход объект из одного состояния в другое. Чтобы это уст - новить, необходимо зн ть к чественные и количественные х р ктеристики, точнее, – зн ть специфику ре лиз ции общего з кон ди лектики о переходе количеств в к чество применительно к объект м того или иного род инженерно-технических экспертиз.

Для эксперт -строителя это будут зн - ния, н пример, о з кономерностях схв ты в ния, твердения цементного р створ (т.е. переход цементно-водной субст нции из жидкого состояния в твердое), н бор проч ности с течением времени цементным или бетонным к мнем, з кономерностей его к рбониз ции при длительном конт ктном воздействии кислород воздух и пр. Для эксперт - втотехник – зн ния о з кономерностях износ фрикционных н кл док тормозных колодок в процессе эксплу т ции и п р метр х режим эксплу т ции, при котором они неизбежно утр тят способность обеспечив ть р ботоспособность тормозного мех низм втотр нспортного средств (з - м слив ние фрикционных н кл док тормозных колодок либо их постоянное конт ктное вз имодействие с поверхностью тормозного б р б н или диск).

Это примеры процессов длительных, р стянутых во времени. Исследов ниям эксперт - втотехник и эксперт -строителя подлежат т кже и скоротечные, порой одно- моментные процессы, требующие уст новления дост точности переход объект экспертизы из одного состояния в другое.

При производстве ССТЭ это может быть

обвальное обрушение железобетонной плиты межэтажного перекрытия дома, находящейся до вступления в предвзрительно-напряженное состояние³ и не выдержавшей чрезмерных для дальнейшей эксплуатации и достаточных для разрушения статических или динамических вертикальных нагрузок.

Применительно к САТЭ это может быть эластичное деформирование транспортного средства, эксплуатированного в горных условиях, вызванное его перегревом, либо пневматический взрыв шины колеса транспортного средства.

4. Каково соотношение во времени определенных действий и расследуемого события? Определению подлежит не только последовательность событий, но и разделяющий их промежуток времени. Последний может быть использован для отрицания причинной связи, поскольку причиняющая сила того

или иного явления может с течением времени ослабеть и вообще исчезнуть. Значит, и временное соотношение явлений необходимо доказывать.

При расследовании несчастных случаев в строительстве временной фактор имеет значение при установлении, например, прочности разрушившейся кирпичной кладки, монолитного бетона, железобетонных конструкций или конструкций, элементами которых является цементный камень. Время его схватывания, твердения и набора прочности, с учетом влияния различных условий, может быть установлено экспертом-строителем, полученные данные должны быть использованы при проведении соответствующих исследований.

В автотехнике временной фактор также имеет существенное значение при установлении, к примеру, времени достижения критических температур борта двигателя в сложных дорожных условиях либо вязкости масла и охлаждающей жидкости со временем достижения перегрева двигателя в сложных дорожных условиях.

Рассмотрим еще один весьма показательный пример соотношения во времени определенных действий (процессов). Обязательным элементом автодорог в местах многоуровневых связей, в том числе связей автомобильных дорог и железнодорожных путей, при пересечении устьев рек, оврагов являются железобетонные мосты. Основные нагрузки от движущегося транспорта в этих местах воспринимаются и передаются предвзрительно-напряженным блоком, связанным монолитной железобетонной плитой – основанием полотна автодороги, выполняемого из железобетонной смеси.

В отличие от предвзрительно-напряженных плит-перекрытий, описанных выше, основное сжимающее усилие в этих конструкциях передается на бетон предвзрительно растянутыми металлическими гибкими многожильными тросами. Сжимающее усилие после растяжения в теле бетона, эти тросы принимают форму дугообразную. Процесс сжатия и, соответственно, изгиб блока имеет определенный временной период (до 60 суток). Учитывая подвижность «сжимающихся» в этот период конструкций, необходимо соблюдать следующее условие: все блоки, находящиеся в одном пролете и связанные од-

³ Предвзрительно-напряженное состояние железобетонных конструкций обеспечивается выполнением следующих технологических операций:

¹) в металлическую форму, имеющую геометрические параметры будущей конструкции, укладываются армирующие стержни, подлежащие натяжению;

²) с помощью специальных механизмов стержни растягиваются и фиксируются в этом состоянии;

³) форма заполняется бетонной смесью, которая проходит стадии схватывания, твердения и набора необходимой для эксплуатации прочности (для ускорения этого процесса форма помещается в пропарочную камеру, где она подвергается тепловлажностному воздействию);

⁴) при достижении заданной прочности форма извлекается из пропарочной камеры, концы армирующих стержней обрезаются специальными ножницами, стержни, жестко сцепленные с бетонным камнем, сжимаются, передается сжимающее усилие бетонному камню, и конструкция переходит в так называемое «предвзрительно-напряженное» состояние. Далее стержни располагаются в нижней части конструкций (например, плит-перекрытий), которые при воздействии эксплуатационных нагрузок работают «на растяжение».

Учитывая то обстоятельство, что «на растяжение» бетонный камень работает «плохо», т.е. выдерживает, не разрушаясь, нагрузки значительно меньшие, чем при работе «на сжатие», растягивающие моменты располагаются именно в нижней части конструкций, их предвзрительно-напряженное состояние обеспечивается дополнительным запасом прочности плит перекрытия при эксплуатации под нагрузкой.

ной монолитной плитой, должны пройти полный (законченный) процесс усадки из-за их предварительного напряжения. В том случае, если это условие не будет соблюдено, балки, уложенные в один ряд, будут «изгибаться» с различной скоростью, «обгоняя» друг друга или «отставая» одна от другой. Монолитная железобетонная плита, жестко связывающая ряд балок, не выдерживает при этом неизбежно возникающих неравномерных нагрузочных и грузов, что приводит к образованию и развитию longitudinal трещин как в «теле» монолитной плиты на всю ее толщину, так и в сквозном полотне в дорогах.

Обнаружив тот или иной вид трещины (как при вило, их количество – от одной до трех), эксперт-строитель должен изучить график изготовления и поставки предварительно напряженных железобетонных балок к месту строительства моста и установить временное соотношение этих процессов по отношению друг к другу, а также к периоду времени укладки балок на опоры моста и устройства монолитной железобетонной плиты, связывающей несущие балки. Выявленная, условно говоря, «неодновременность» изготовления балок указывает на причину возникновения и развития деструктивных процессов в конструктивных элементах мостовых сооружений, являющихся неотъемлемой частью сети в дорогах.

Аналогичную ситуацию можно наблюдать и в САТЭ. Так, при замене отдельных элементов транспортного средства, расположенных по левому и правому борту (мортизоторы, тормозные колодки, пружины и т.д.), требуется их перенос на другую сторону, т.е. не следует менять эти элементы только по одному борту, так как это может привести к потере устойчивости транспортного средства, вызванной различной скоростью и режимом работы вновь установленных элементов и нелогичных элементов с противоположной стороны, не подвергшихся замене. Обнаружив признаки потери устойчивости транспортного средства, эксперт-автомобильщик из системы «водитель-автомобиль-дорога-средства» выделяет элементы, влияющие на возникновение заноса, – «автомобиль-дорога», затем несущую систему, обеспечивающую устойчивость автомобиля, в том числе и при торможении (тормозную систему).

Элементом тормозной системы явля-

ются тормозные колодки. Следуя по указанным цепочке, эксперт исследует вероятность появления износа тормозных колодок. В случае обнаружения подобного несоответствия, он рассматривает вероятность неработоспособности одной или нескольких тормозных колодок либо различного времени их срабатывания по левому и правому борту (т.е. заездывание срабатывания какой-либо из них). Обнаружение износа фрикционной накладке вплоть до металла колодки является признаком её технической неисправности и, соответственно, причиной снижения тормозных сил на колесе, приведшего к заносу.

5. Может ли определенное обстоятельство характеризоваться как необходимое условие происшедшего? Среди множества событий, предшествующих расследуемому, необходимо мысленно исключить одно или несколько из них (проверяемых), сохраняемые, и смоделировать последствия того исключения. Это требует реконструкции и детализации всего многообразия взаимосвязанных компонентов, определяющих происшедшее. Если исключение одного либо нескольких компонентов позволит эксперту утверждать, что без него (них) данное событие не произошло бы, то это характеризует проверяемый элемент как необходимое условие происшедшего. Установление же неизменности моделируемой ситуации продемонстрирует несостоятельность проверяемого предположения.

Так, при производстве судебной строительно-технической экспертизы (далее – ССТЭ) в ходе расследования обстоятельств обрушения зданий спортивно-оздоровительного комплекса «Триумфаль-парк» (г. Москва, 2004), экспертами в качестве возможных причин события рассмотрены лишь такие, как выстрел по несущим конструкциям (колоннам) из гранатомета и сдвиг пластов грунта, обрушения оснований зданий. Возможность термического расширения и при расследовании в здании Саяно-Шушенской ГЭС (Республика Хакасия, 2009). Однако эти версии не были подтверждены. Результаты исследований показали, что необходимыми условиями произошедшего явились иные (по отношению к предполагаемым действиям и процессам) обстоятельства: в первом случае это – ошибки проектирования, во втором – ненадлежащая эксплуатация и некачественный ремонт

сложнейшего инженерного расчета.

При проведении такого рода исследований можно получить не только окончательный (положительный либо отрицательный), но и промежуточный итог, когда при мысленном исключении определенного события (фактор) результат все равно не наступит, но по времени и параметрам он отличается от расследуемого события. Критерием оценки такого результата является заключение, которое он может иметь для правильного разрешения дела.

Так, например, если экспертом-строителем будет установлено, что порывы ветра не оклеветали и не могли оклеветать кого-либо влияния на устойчивость башенного крана, падение которого стало предметом уголовного расследования, то этот фактор определяется как несущественный и им можно пренебречь. Если же сила ветра сопоставимая с той нагрузкой, которая является предельной для устойчивости конструкции крана, то это обстоятельство следует считать существенным, и учет данного фактора в дальнейшем исследовании обязателен.

Применительно к судебной технической экспертизе (далее – СЭТ) можно рассмотреть пример с тем же порывом ветра, только воздействующим на башенный кран, имеющий большую грузоподъемность автобуса, выехавший на полосу встречного движения и столкнувшийся со встречным автомобилем.⁴ Если экспертом будет установлено, что порывы ветра не оклеветали и не могли оклеветать кого-либо влияния на потерю устойчивости автобуса, то этот фактор определяется как несущественный и им можно пренебречь. Если же сила ветра сопоставимая с той нагрузкой, которая является предельной для поперечной устойчивости автобуса, то это обстоятельство следует считать существенным, и учет этого фактора необходим в дальнейшем исследовании.

Необходимое условие расследуемого события может иметь как динамические, так и статические проявления. Применительно к СЭТ первым будет, прежде всего, ненадежное (т.е. не соответствующее конкретно-

му проекту) выполнение какой-либо производственной операции (например, монтаж плит перекрытий возводимого здания), неправильное использование технологического способа или применение профессионального приема (например, фиксирование отдельного кирпича при кладке стен либо болтовое соединение отдельных металлоконструкций между собой). Ко вторым относятся не следствия, их результат – он, как правило, статичен. Это могут быть бракованные либо неправильно выбранные для последующего применения изделия, ошибочно выполненный проект производства работ, несоответствующее требованиям специальных норм и правил строительное оборудование и т.д.

Применительно к СЭТ динамическое проявление необходимого условия расследуемого события связано прежде всего с так называемым «человеческим фактором»: например, водитель не справился с управлением автобуса из-за отсутствия навыков управления данной категорией транспортного средства или навыков управления в условиях гололеда. Сюда же можно отнести несвоевременную борьбу с повышенной скользкостью дороги, повлекшую образование ледяной корки из-за отсутствия специальной техники, противогололедных смесей и реагентов.

К статическим проявлениям необходимого условия расследуемого события в СЭТ также, как и в ССТЭ, относятся не следствия, их результат. Это могут быть бракованные либо изготовленные кузначным способом комплектующие автобуса (ошипованные шины, не соответствующие требованиям ГОСТ, установка тормозных колодок с фрикционными накладками, изготовленными кузначным способом), шины, не предназначенные для эксплуатации в условиях зимней скользкости или для данной категории транспортного средства.

Однако независимо от характера (динамического или статического) необходимого условия расследуемого события, оно, как правило, будет включать в себя противоречие предусмотренному (должному) порядку, нормативно-обусловленному алгоритму заданных действий либо отдельных этапов производственного (эксплуатационного) процесса.

Кроме того, необходимо упомянуть об

⁴ См., например: Мркошвили Ю. И., Звягинцев М. М., Чивилев И. И. Экспертное исследование поперечной устойчивости транспортного средства при воздействии бокового ветра. Методическое письмо для экспертов. М.: ВНИИСЭ. 1987.

опсных природных процессов и явлениях⁵, также о предельных деструктивных действиях лиц (например, несанкционированное вмешательство пассажира в управление транспортным средством), обладающих способностью оказывать сверхнормативные (как правило, внешние) воздействия на предметы материального мира, в том числе – на вещную обстановку расследуемого события. При их наличии эксперт констатирует объективную невозможность субъекта противостоять этим, так называемым «непреодолимым», силам. Этого рода ситуации «переключают» внимание эксперта от обвиняемого (подозреваемого) и пренебрежения нормами либо правил, не предусмотревшего результатов того внешнего воздействия, изучению подвергнется характер самого воздействия, установившись пространным схожих событий, определяющих их предсказуемость, возможность предвидения, предотвращения и пр.

При производстве САТЭ эксперт, в частности, обращает внимание на роль субъекта, вмешавшегося в управление транспортным средством. Если это пассажир, то его участие в управлении всегда противоположно как при позитивных, так и при негативных последствиях. Если же это обучающий вождению, то вмешательство в подвляющем числе случаев пренебрежительно. При этом такое действие может либо не входить в причинной связи с ДТП – в случае, если в результате именно этого вмешательства ДТП и произошло, либо не входить – если ДТП имело бы место при любых обстоятельствах.

6. Закономерным или случайным результатом определенных действий (бездействия) является происшедшее? Решая данный вопрос, эксперт установит, является ли расследуемое событие проявлением внутренней закономерности развития последствий тех или иных действий, либо первоначальное (закономерное) течение событий изменено под воздействием посторонних по от-

ношению к указанным действиям факторов, которые должны быть определены также, как и их характер их влияния на естественное развитие событий.

Изначально особенность суждений этого рода заключается в том, что под «естественным» развитием событий понимается как раз нечто противоестественное, приводящее к негативному, по сути, результату – в аварии, ДТП, несчастному случаю – травмированию, гибели людей и материальным потерям. Поэтому «естественность» здесь следует понимать как некую чистоту проявления закономерности следования одного из другим этапам процесс, принимаемого нами с той или иной долей условности за единое законченное событие, происходящее в определенной период времени и ставшее предметом экспертного исследования. Оно представляет собой действие лиц (бездействие при необходимости выполнения определенных действий) в отношении материальных объектов либо при непосредственной их деятельности в расследуемом событии, формирующее условия произошедшего.

Применительно к САТЭ это может быть например, установка электрооборудования, в ходе которой неплотное соединение проводки, либо это падение кирпича с поддона, закрепленного ненадежно обрешеткой при его перемещении к месту складирования, приведшее к травмированию прораба, находившегося в зоне действия оптических производственных факторов в тот момент, когда он находился за щитом или требует соответствующей экипировки (например, защитной каски) и пр. «Противоестественными» здесь будут электротравма прораба и ударно-механическое повреждение неплотное соединение проводки. Наличие информации о таких обстоятельствах дел позволит эксперту отвести предположение о закономерности произошедшего и направить свои усилия на поиск привнесенных «случайных» составляющих исследуемого события.

В САТЭ это может быть несение хвостовой тормозной колодки водителем транспортного средства при сработавшей подушке безопасности, вызванном фронтальным столкновением со следующим впереди транспортным средством, либо получение травмы ключицы пассажиром переднего сидения, пристегнутым ремнем безопасности, при условии, что в транспортном средстве

⁵ Опсных природных процессы и явления – землетрясения, сели, оползни, лавины, подтопленные территории, ураганы, смерчи, эрозии почвы и иные подобные процессы и явления, оказывающие негативные и разрушительные воздействия на здания и сооружения (п. 12 ст. 2 Федерального закона от 30.12.2009 № 385-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»).

подушкой безопасности оборудовано только рабочее место водителя. «Противоестественными» здесь будут получение травмы при выключении водителем, характерной для конкретного воздействия с ремнем безопасности на пассажирском месте, и травмы от очковых пассажиром, свойственной работе подушки безопасности. Наличие подобной информации об обстоятельствах трагедии у участников ДТП поставит эксперта перед необходимостью установления того, кто же из участников ДТП в действительности управлял транспортным средством в момент его совершения, кто не ходил на пассажирском сидении переднего ряда.

Решение вопроса о том, является ли расследуемое событие проявлением внутренней закономерности развития последствий тех или иных действий (иных событий, явлений), в какой степени требует как весьма значительной теоретической подготовки эксперта, необходимой для научного обоснования причины происшедшего, так и практического опыта – наличия обширного эмпирического материала, наличие которого позволит выделить схожие с расследуемым событием ситуации, исследованные в прошлом и показавшие повторяемость воздействия и зависимость обусловленность определенных динамических и статических компонентов событий, характеризующихся общностью существенных для дела обстоятельств. Поэтому следует отметить достаточно распространенные на практике экспертные ошибки, вытекающие из переоценки результативности суждений по «полюсам», типичные: «Все исследуемые мною либо моими коллегами события этого рода (вид) имели одну и ту же причину, значит и это, исследуемое сейчас мною событие имеет ту же причину». Здесь уместно напомнить, что в окружающем нас мире нет ничего абсолютно одинакового, в том числе и событий, каждое явление по своему уникально, и имеющиеся (подлежащие обязательному установлению) отличия в каждой отдельной экспертизе могут указывать совершенно другую причину весьма схожих на первый взгляд событий.

Известно, что суждения «по полюсам» всегда «хромют», и опасность этой «хромоты» постоянно сопутствует работе эксперта. Именно поэтому в отдельных случаях образцы заключений эксперта, издаваемые перио-

дически к судебные пособия, могут принести не только пользу, но и вред.

7. Был ли несчастный случай (ДТП) неизбежным? Имелась ли возможность его предотвращения? Данное обстоятельство имеет значение, прежде всего, при установлении причинной связи между происшедшим событием и бездействием лиц, в чью обязанность входило обеспечение определенных безопасных условий.

В первую очередь следует установить, имело ли место какое-либо бездействие, то есть сформировались ли объективно в конкретных условиях необходимость и возможность выполнения эффективных действий, направленных на предотвращение расследуемого события. Для этого необходимо детально и последовательно реконструировать все его элементы, включая и членистую. Далее проводятся нормативистские (нормативно-технические) исследования, цель которых – установление наличия отступлений от требований специальных правил, причинно связанных с наступившими последствиями. После этого рассматривается характер и количество отступлений с точки зрения возможности их ликвидации либо нейтрализации.

В качестве примера исследований, осуществляемых при производстве ССТЭ, весьма показательна экспертиза, проведенная в рамках расследования обстоятельств разрушения здания БСМного рынка (г. Москва, 2006). Автором произошёл во многом из-за того, что в течение десятилетий не осуществлялось никакого наблюдения за техническим состоянием указанного здания при том, что его эксплуатация сопровождалась естественными усталостными явлениями в материале конструкций⁶. Эксплуатационного обслуживания здания, как такового, не было. В несущих конструкциях возникли и развились деструктивные процессы, приведшие в конечном итоге к одномоментному обвалу их обрушению. Здесь налицо то самое бездействие, обусловившее происшедшее.

⁶ Усталостные явления в материале – изменение механических и физических свойств материала под длительным действием циклически изменяющихся во времени напряжений и деформаций (п. 27 ст. 2 Федерального закона от 30.12.2009 № 385-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»).

Применительно к САТЭ схожая ситуация складывается, когда транспортные средства не проходят своевременное техническое обслуживание или оно проводится поверхностно, по большей части – формально, а все это своими силами. Нехватка технического обслуживания может привести к тому, что во время движения и маневрирования произойдет отказ системы, гребок или узел, отвечающих за систему безопасности, это, как правило, влечет за собой ДТП.

Рассмотрим примеры бездействия при необходимости проведения плановых профилактических работ, и при вложенных и поддерживаемых в надлежащем техническом состоянии здания или транспортного средства. Периодичность и характер технической профилактики определяется знанием закономерностей «старения» и эксплуатационного износа их отдельных элементов, узлов, систем, гребков и всего объекта (изделия) в целом. Проводятся плановые работы безотносительно фактического его состояния. Это действия, и при вложенные и опережение деградации эксплуатируемых объектов.

Несколько иное рассматривается экспертами, когда речь идет не о плановых действиях, предусмотренных той или иной нормой (правилом), а о необходимости незамедлительного реагирования на происшедшее, например, о реакции водителя и стремительно изменяющуюся ситуацию при возникновении опасности на дороге, либо о действиях строителя в условиях внезапного падения башенного крана, обрыв строп при перемещении груза тем же краном и пр. В этих случаях эксперты мысленно реконструируют скоротечное событие на строительной площадке либо дорожно-транспортную ситуацию (ДТС)⁷, затем выстраивают комплексы

должных действий, сопоставляют должное (предусмотренные нормами и правилами) и фактически выполненное, констатируют их соответствие или отсутствие такового.

Рассмотрим зрелище скоротечных, одномоментных событий и в условиях движения в автомобиле на дороге, и при ведении строительных работ достаточно велико. Комплекс технических норм не может охватить весь их объем в различных вариациях⁸. Поэтому эксперт прежде всего выясняет, существует ли норма или правило, регламентирующие порядок действий, выполняемых в исследуемой ситуации. При наличии таковой он проводит сопоставление нормативных положений с данными, установленными в этой части исследований. В случае отсутствия искомой нормы эксперт решает свое представление о должном, основываясь на своих специальных знаниях о предмете исследования, также и на практическом опыте как в экспертной деятельности (опыте своем и обобщенном, отраженном в специальной литературе), так и деятельности, осуществляемой в рамках этой профессии (ведение и ремонт в автомобиле, работы в строительстве и пр.).

Суждения, опирающиеся не на официальную норму (правило), требуют более подробной и разносторонней аргументации. Понятие «научно обоснованность выводов эксперта» здесь приобретает буквальное значение, так как при использовании нормативных данных эксперт применяет научные

снижения скорости движения и изменения его направления. Простая (свободная) ДТС – это ситуация, при которой для направления движения транспортного средства отсутствуют помехи для движения и водитель транспортного средства своими действиями не создает опасности для движения другим участникам движения. Критическая ДТС – это совокупность развивающихся на дороге событий, при которых у водителя транспортного средства имеется минимальная возможность выхода из той ситуации (Суворов Ю.Б., Чив И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях (в помощь экспертам). М.: РФЦСЭ, 2003).

⁸ Кодифицированные нормы прав, используемые, в частности, следователем и судьей, также не охватывают все реально складывающиеся коллизии, требующие юридической оценки.

⁷ ДТС — совокупность развивающихся событий на дороге, обусловленных воздействием водителя и других участников движения в определенных пространственно-временных границах (Словарь основных терминов судебной технической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988). ДТС подразделяются на простые (свободные), сложные и критические. Сложная ДТС – это совокупность развивающихся на дороге событий, содержащая существенно больший, чем обычная ДТС, объем информации, подлежащий оценке водителем транспортного средства и вынуждающий его в случае воздействия на органы управления с целью

положения опосредованно. Это опосредованность обусловлена тем, что в источниках нормативно-технических данных изложены не собственно научные положения, обобщенные результаты их реализации в сфере прикладной деятельности.

8. Были ли указанные лица подготовлены таким образом, чтобы предвидеть возможные последствия? Здесь речь идет о предвидении профессиональном. Его можно условно разделить на два компонента – формальный и фактический. Формальный включает в себя исключительно документальные данные, свидетельствующие о характере и уровне профессиональной подготовки обвиняемого (подозреваемого, потерпевшего) – образовании, личном роде курса обучения и повышения квалификации, иных форм освоения того или иного вида деятельности, ремесла. Сюда же следует отнести информацию о виде, структуре и особенностях осуществляемой деятельности, отраслевую в трудовой книжке (водительских прав), личном роде характеристик, предствлениях (например, материальные поощрения, правительственные и ведомственные награды и пр.), участии в соревнованиях (например, в роли), требующих знаний и навыков в той области профессиональной деятельности, которая имеет отношение к предмету экспертизы и пр.

Фактический компонент возможности предвидения – это тот уровень профессиональной подготовки, которым фигурант по делу владеет реально. Его установление выходит за рамки компетенции эксперта и требует участия следователя (суда). Действительное положение вещей в этой области может быть установлено только путем допроса самого участника события, самого предмета расследования либо судебного разбирательства, или свидетелей – участников и очевидцев этого события, также лиц, которым может быть известно что-либо существенное для дела, в том числе и о профессиональной подготовке обвиняемого, подозреваемого и пр. Эксперт вправе ходатайствовать об участии в проведении следственных и судебных действий (ст. 57 УПК), задать вопросы, имеющие отношение к предмету экспертизы, допрошенный им. В ходе таких допросов эксперт стремится воссоздать максимально полную «картину» профессиональной под-

готовки лица, действия которого подлежат, в конечном итоге, судебной оценке для того, чтобы установить, могло ли это лицо предвидеть происшедшее.

Решение данного вопроса приобретает определенную остроту в строительстве, и в автомобильных дорогах становится все больше активных непрофессионалов. Увеличение темпов и масштабов строительства при непропорционально низком развитии многих других отраслей индустрии способствует вовлечению в процесс возведения новых строительных объектов, их ремонт все новых кадров, которые либо вообще не имеют профильного образования, либо знакомы со строительным делом весьма поверхностно. Усиливаются негативные тенденции в этой области и за счет трудовых мигрантов, «гострабителей», которые из-за их традиционной нетребовательности в части оплаты труда являются привлекательными работниками для владельцев и менеджеров строительного бизнеса.

Не лучше обстоят дела с подготовкой водителей – те же мигранты, упрямляющиеся маршрутными такси, постоянно фигурируют в сводках о ДТП. Общая статистика жертв сопоставима с картиной ведения боевых действий и характеризуется как проблем государственного масштаба. В автошколах, имеющих своей целью подготовку к самостоятельному вождению граждан, никогда не сдвинувшихся за руль автомобиля, стандартной нормой «проплат» экзаменов без обучения либо при формальном участии будущих водителей в процессе подготовки.

Все это делает обязательным рассмотрение и решение вопроса о наличии возможности у конкретного лица предвидеть конкретное расследуемое событие, так и его последствия. Возможность предвидения тесно связана и в большинстве случаев предопределяет возможность предотвращения негативных последствий происшедшего; в этих вопросах решаются экспертом их взаимосвязи и взаимообусловленности. При этом возможность предотвращения привносит в процесс производства экспертизы исследование субъективного момента: установление не только объективной возможности предотвращения последствий, но и ее реальное наличие у конкретного лица, так или иначе подготовленного для выполнения своевременных и

результативных действий.

Предвидение включает в себя многовариантное прогнозирование изменения ситуации в случае совершения различного рода активных действий. Так, для САТЭ это дорожно-транспортная ситуация, связанная с необходимостью предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Известно, что при выезде на проезжую часть меры по предотвращению ДТП предусмотрено торможение. Механическое средство предотвращения ДТП, не регламентировано, но и не запрещено. Целесообразность его применения предусмотрена требованиями п. 8.1 Правил дорожного движения Российской Федерации – механическое средство должно быть безопасным и не создавать помех другим участникам дорожного движения. В связи с этим, если водитель не в состоянии предотвратить ДТП торможением, применение механического средства его предотвращения следует признать целесообразным.

Однако при этом не следует забывать, что попытка предотвращения ДТП механическим средством может спровоцировать другое ДТП, т.е. водитель, применяя механическое средство, должен предвидеть наступление других последствий и, возможно, более тяжких. Так, водитель транспортного средства, применяющий механическое средство с выездом на полосу встречного движения для объезда выехавшей на дорогу с обочины, обязан принять во внимание вероятность столкновения со встречным транспортным средством, гибель людей, возможно, и его самого. В данном случае усматривается причинная связь между несоблюдением требований ПДД и тяжестью последствий.

Отдельно следует сказать о ситуациях, в которых прослеживается реальная возможность предвидеть событие и одновременное отсутствие возможности его предотвратить. Так, водитель, управляющий транспортным средством, движущимся на значительной, но не превышающей установленной в данном участке дороги ограничением скорости, в ряде случаев не располагает технической возможностью для предотвращения, к примеру, наезда внезапно выехавшего на проезжую часть в неположенном месте пешехода. Или при производстве строительных работ бригадир ничего не успеет предпринять, наблюдая за сваливанием груза на перебегающих под ним людей.

При исследовании такого рода ситу-

аций особое значение приобретают временные факторы происшедшего и закономерности скоротечных, фактически одномоментных процессов.

9. Какую роль (главную или второстепенную) определенных действий (процессов, явлений) в том, что расследуемое событие произошло? Применительно к строительству это, как правило, «конкуренция» между ошибками проектирования и неисполнением проекта, выполненного, условно говоря, без ошибок.

Так, например, если проектом строительства конкретного участка автодороги не слобых⁹ грунтов (глин, мергель, суглинков и пр.) не учтен ряд существенных факторов, влияющих на прочностные характеристики дорожного полотна и его основание, то происходит их «продвливание» в процессе передвижения грузов от движущихся транспортных средств через дорожное покрытие. При этом происходит смещение грунтов перпендикулярно оси движения транспорта, в результате возникают и развиваются конусообразные трещины в дорожном покрытии.

В этих условиях наиболее распространены трещины двух видов. Первый – образующиеся на поверхности полотна (вершинный конус) и развивающиеся в процессе эксплуатации в его глубину расширяющиеся в основании конус трещины. Трещины второго вида образуются в нижней части дорожного полотна и «продвигаются» со временем вершиной, острием конуса вверх. Основание конуса трещины, расположенное в нижней части полотна, при этом расширяется.

Характерными признаками трещин первого вида являются их змеевидная форма и направленность вдоль оси движения транспорта, также размеры: по ширине – от 5 до 10 см, по длине – от 1,5 до 3,0 м. На одном участке дороги таких трещин образуется несколько (от 2-х до 5-ти) одновременно либо с небольшим интервалом времени; располагаются они почти параллельно друг другу. Особенностью развития трещин второго вида – их двойная направленность: вдоль и поперек оси движения транспорта. Такие трещины могут иметь длину до 10 м и более, их ширина со-

⁹ Слобые грунты «продвливаются» при относительно небольших вертикальных и угловых статических и динамических, сосредоточенных и рассредоточенных нагрузках.

ст вляет от 0,2 до 0,5 см. Продольные трещины лок лизуются в мест х конт кт протекторов шин втомобилей с полотно в тодороги.

Перв я ст дия обр зов ния трещин второго вид – появление рисунок «птичьих л пки» (схожем со след ми некрупных птиц) н полотне дороги; втор я ст дия – появление рисунок «кож ллиг тор » (т.е. сетки трещин, дел ющей похожей фр гменты сф льто-бетонного покрытия втодороги н кожу крокодил).

Следует отметить, что н пр ктике ошибки проектиров ния, проявляющиеся в виде опис нных трещин, предст влены обими их вид ми, что прид ет «дефектному» уч стку покрытия дороги з мыслов тый рисунок, включ ющий элементы «крокодиловой кожи», «птичьих л пок» и змеевидные обр зов ния без четко определенного рисунок .

Недост тки, допущенные при исполнении проект , т.е. при производстве строительных втодорожных р бот, выр ж ются в недост точном (по отношению к норм тивно-обусловленному) уплотнении основ ния дорожного полотн ; отступлении от требов ний специ льных пр вил и положений проект , регл ментирующих устройство системы гидроизоляции и н ружного водоотвод , приводящих к нер вномерному «н бух нию» глинистого грунт основ ния дорожного полотн при воздействии н него грунтовой, дождевой и т лой воды; несоблюдении продольных и поперечных уклонов дорожного полотн и пр. Все это созд ет условия для возникновения и р звития деструктивных процессов, внешние проявления которых дост точно ч сто быв ют т кими же, к к опис нные выше призн ки последствий ошибок проектиров ния.

Учитыв я то обстоятельство, что н пр ктике, к к пр вило, имеют место к к исполнение несовершенного проект , т к и нен длеж щее выполнение строительных р бот, эксперт-строитель должен уст новить ф кт н личия (отсутствия) ошибок к к в проектной, т к и в исполнительной деятельности, при н личии недост тков в р боте и проектировщик и подрядчик – определить, чи упущения являются гл вной причиной возникновения дефектов. Для этого проводится дет льн я проверк проектной документации, включ я р счетную ее ч сть (р счет н грузок несущей способности конструкции втодороги), уст н влив ется соответствие

(отсутствие т кового) проектных решений гидрогеологическим х р ктеристик м грунт основ ния дорожного полотн и пр. Результ ты т кой проверки пок зыв ют гл венствующую роль тех или иных допущенных ошибок и недост тков, позволяют определить их к з льный приоритет.

Т кой «р счетно-проверочный» способ решения экспертной з д чи применяется, к к уже было отмечено, в ситу циях, при которых призн ки р зрушения дорожного полотн не ук зыв ют н « вторство» нен длеж щим обр зом выполненной р боты. Вместе с тем деструктивные призн ки в ряде случ ев быв ют дост точно информ тивны. Р ссмотрим следующий пример.

В летний период в условиях действия высокой темпер туры бетонн я смесь, используем я для устройств основ ния дорожного покрытия, должн н ходиться во вл жном состоянии после схв тыв ния не менее семи суток. Д нные условия обеспечивают р вномерное з твердевание бетон . Для их обеспечения используют гидроизолирующие полимерные покрытия, препятствующие интенсивному исп рению воды, котор я в этот период является компонентом бетонной смеси.

Н пр ктике ук з нное покрытие используют не всегд , поддержив я вл жность бетонной смеси ее периодическим см чи в нием. Т кой способ в ряде случ ев себя не опр вдыв ет – при несоблюдении режим систем тического увл жнения бетонной смеси происходит ее пересых ние, что неизбежно приводит к обр зов нию пл стических трещин в поверхностном слое формирующейся бетонной плиты. Они имеют р знон пр вленное ориентиров ние, длину – 12-15 см, извилистую форму, р сстояние между ними – от 5 до 10 см. Для испр вления т ких ситу ций предусмотрены меры, н пр вленные н снижение нег тивных последствий трещинообразов ния. Они сводятся к следующему. Крупные трещины р шив ются и з полняются специ льным полимерным р створом, мелкие трещины з тир ются водоцементным р створом. Поверх отремонтированной т ким обр зом плиты устр ив ют дополнительную гидроизоляцию (н стил) из рубероид , н который укл дыв ется сф льтобетонн я смесь – покрытие втодорожного полотн . Если эти, в определенной мере,

рест вращающиеся роботы не выполняются, то деструктивный процесс развития трещин продолжается, что приводит к разрушению защитного слоя бетона, предохраняющего от коррозии бетонной плиты от воздействия воды и агрессивных по отношению к металлам компонентов внешней среды. Арматура не имеет ржавчины, продукты коррозии по своему объему превышают объем арматуры, что приводит к формированию «вспучиванию» бетона, его дальнейшему разрушению. Признаками того процесс являются следы ржавчины на внутренней части моста. Эти признаки однозначно указывают на ненадлежащее качество выполнения работ подрядчиком, результаты проектировщиков под сомнение здесь не ставятся. Следовательно, уже не будет идти речи о наличии двух причин произошедшего, их «конкуренции», определяется одна основная.

10. Были ли определенные действия в момент их совершения опасными для пострадавших впоследствии лиц (поврежденных объектов), т.е. созданы ли эти действия ситуацией, при которой в силу закономерностей развития явлений должны или могли наступить вредные последствия?

Опасной в данной работе мы будем называть такую ситуацию, при которой возникает реальная возможность наступления негативного (например, транспортного) события. Применительно к ССТЭ указывается возможность формируется, например, при нахождении людей в зоне действия работающих, передвижающихся частей механического оборудования, движения машин и механизмов (бульдозеров, экскаваторов, скреперов и пр.). При проведении судебных втотехнических исследований рассматриваются ситуации рискованного обгона одним транспортным средством другого, движение автомобиля с недопустимой применительно к конкретным условиям (гололед, мокрая после дождя или снег на дорогах и пр.) скоростью.

При исследовании того рода ситуаций эксперт, восстановив ее детально в наиболее существенных для дела фактах, должен выявить последовательность и характер действий лиц, их формирующих, и действий лиц, вынужденных действовать в условиях опасной складывающейся ситуации, в определенном смысле «навязанной» им вопреки их воле. Специальные знания эксперт

о закономерностях развития тех или иных событий при определенных условиях позволят определить, было ли отступление конкретных последствий неизбежным или только вероятным, если так, то какова степень подтвержденности указанной вероятности.

На практике участники события обычно считают маловероятным отступление вредных последствий, полагаются на свой личный опыт или опыт других лиц, отдают предпочтение выполнить те или иные производственные операции с отступлением от требований специальных правил. Они могут рассчитывать на запас прочности, предусмотренный в проектах отдельных строительных конструкций, возводимых зданий (сооружений), грузоподъемных кранов, транспортных средств и других механизмов, также на определенные меры, принятые для предотвращения негативных последствий и т.д. При этом нельзя исключать того, что в их действиях был определенный (прогнозируемый) производственный риск, под которым понимается создание опасности в целях достижения общественно полезного производственного результата, который не может быть получен средствами, не связанными с риском. Признаком прогнозируемого производственного риска служит одновременное наличие следующих условий:

- а) риск должен соответствовать значению поставленной цели;
- б) цель не может быть достигнута без риска;
- в) риск не должен переходить в заведомое причинение ущерба;
- г) объектом риска, как правило, должны являться материальные, вещественные факторы. Во всех случаях, когда работник может устранить из опасных производственных условий, он должен быть из них устранен.

Производственный риск можно считать определенным в тех случаях, когда водитель транспортного средства, руководитель строительства либо рабочий пренебрегают возможностью отступления негативных последствий в силу пренебрежительной (дежурной) оценки складывающейся ситуации, в жадности преследуемой цели при отсутствии разумной альтернативы совершенным действиями.

При прогнозируемом риске отсутствуют преступная сознательная вина, следовательно, отсутствует состав преступления

в целом. Как в условиях строительства, так и в условиях ДТС, действия, содержащиеся в себе отступления от требований специальных правил и принятые не созданы оптической обстановки, могут быть оценены как опр-данный риск в тех случаях, когда они имеют в своей основе программическое начало, точный расчет, аргументированное обоснование.

Нарушение одного из перечисленных условий (эксцесс риск) исключает возможность риска. Соответственно, эксцесс производственного риска не исключает ответственности за причинение ущерба и за обращение к рисковому действию, однако мотив и цель действия должны быть учтены судом при определении меры наказания. При этом вопрос об определении риска должен решаться с учетом данных, изложенных в заключении эксперта.

11. Адекватны ли последствия по своему характеру той опасности, которая была создана определенными действиями?

При решении данного вопроса эксперт опирается на свои знания о закономерностях развития событий в определенных условиях, учитывает возможные последствия конкретных действий, в том числе и возможные. После этого он сопоставляет реально наступившие последствия с возможными и констатирует их адекватность или отсутствие таковой. Как правило, неадекватность последствий совершенных действий обусловлена наличием иных (по отношению к их предствлению в «чистом виде») обстоятельств, в том числе действий иных лиц.

Изучаемые судебным экспертом события в большинстве случаев отличаются многоплановым «набором» статических и динамических составляющих, субъективных и объективных спектров. Детальное изучение всех существенных обстоятельств позволит

во многом обеспечить полноту проведения научных исследований.

Литература

1. Бунге М. Причинность. Место принципа причинности в современной науке. М., 1962.
2. Бутырин А.Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. М., 2005.
3. Войшвилло Е.К., Дегтярев М.Г. Логика. М., 2000.
4. Гринберг М.С. Проблемы производственного риска в уголовном праве. М., 1963.
5. Ивин А.А. Логика. Элементарный курс. М., 2001.
6. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М., 1960.
7. Мркошвили Ю.И., Зяряев М.М., Чив И.И. Экспертное исследование поперечной устойчивости вращающегося средства при воздействии бокового ветра. Методическое письмо для экспертов. М., 1987.
8. Пионтковский А.А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. М., 1961.
9. Соколовский З.М. Проблемы использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний для установления причинно-следственной связи явлений. Харьков, 1968.
10. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. М., 1963.
11. Чернов В.И., Григорян В.Г., Чив И.И. Использование в экспертной практике метода гипотетического элиминирования для решения вопроса о причинной связи между превышением допустимой скорости и ДТП. М., 1995.