



Васильев Александр Юрьевич
старший эксперт отдела судебной
автотехнической экспертизы
государственного учреждения
Дальневосточный региональный центр
судебной экспертизы Министерства
юстиции Российской Федерации

ФОРМАЛЬНО-ЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ, НА РАЗРЕШЕНИЕ КОТОРОЙ ПОСТАВЛЕНЫ НЕКОРРЕКТНЫЕ ВОПРОСЫ

В соответствии со ст. 16 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (№ 73-ФЗ от 31.05.2001 г.) на эксперта возлагается обязанность провести полное исследование представленных ему объектов и материалов дела, дать обоснованное и объективное заключение по поставленным перед ним вопросам. Однако часто, особенно при разрешении гражданско-правовых споров, экспертам-автотехникам приходится решать неправильно сформулированные, так называемые некорректные вопросы. Что представляет собой неправильно поставленный вопрос?

В отличие от суждения вопрос не содержит ни утверждения, ни отрицания, поэтому выраженную в нем информацию не оценивают в терминах истинности и ложности, т.е. о вопросе не говорят как об истинном или ложном. Вместе с тем вопрос явно или неявно включает либо опирается на определенное исходное, базисное знание, выступающее его предпосылкой. Качество базисного знания существенно влияет на логический статус вопроса, определяя правильность или неправильность его постановки. Правильно поставленным, или корректным, считается вопрос, предпосылка которого представляет собой истинное непротиворечивое знание.

вопрос с ложным или противоречивым базисом¹. В качестве примера можно привести несколько процессуальных ситуаций, при которых такие вопросы (неправильно поставленные) могут быть сформулированы.

Первая ситуация: схема, составленная на месте дорожно-транспортного происшествия, признана лицом или органом, назначившим экспертизу, допустимым доказательством, однако на схеме не отмечены необходимые для решения поставленных вопросов данные (например, на схеме не отмечены данные о состоянии дорожного покрытия или не отмечено, на какой сигнал светофора автомобили выехали на перекресток и т.п.), но указанные данные составляют базис поставленных вопросов.

Вторая ситуация: схема, составленная на месте происшествия, признана недопустимым доказательством, или же схема составлена таким образом, что не позволяет решить ни один из вопросов, необходимых для разрешения спора и (или) вынесения решения по делу. На разрешение экспертизы поставлены вопросы, базисом которых являются данные, содержащиеся в материалах дела (протоколы допросов, объяснения водителей, показания свидетелей и т.д.), заданные лицом или органом, назначившим экспертизу, в качестве

¹ Кириллов В.И., Старченко А.А. Логика: Учебник для юридических вузов. М.: Юрист, 2005. С. 108.

Вышеотмеченные ситуации не являются исчерпывающими. При необходимости можно составить перечень возможных ситуаций подобного рода. Для того чтобы рассмотреть более подробно указанные ситуации, необходимо предварительно определить отношения между противоречащими суждениями. Так, поскольку отношения между противоречащими суждениями подчиняются закону исключенного третьего (закон исключенного третьего - два противоречащих суждения не могут быть одновременно ложными, одно из них необходимо истинно) из истинности одного суждения следует ложность другого суждения, из ложности одного - истинность другого². Относительно второй ситуации для лица или органа, назначившего экспертизу, необходимо определить противоречия, которые могут содержаться в материалах дела, а при признании схемы недопустимым доказательством, надо определить противоречия в показаниях участников ДТП и в показаниях свидетелей. Так, на схеме, составленной на месте происшествия не отмечены следы торможения (дорожное покрытие - сухой асфальт), однако из материалов дела известно, что водитель легкового автомобиля объективно мог обнаружить пешехода, перебегавшего проезжую часть только в момент соприкосновения тела пешехода с кузовными деталями автомобиля, при этом в момент наезда водитель принял меры к экстренному торможению, после чего автомобиль остановился. В данной части описания дорожно-транспортной ситуации показания пассажира и водителя автомобиля совпадают. Однако согласно показаниям пассажира, с момента, когда тело пешехода соприкоснулось с кузовными деталями автомобиля, до момента полной остановки автомобиль преодолел расстояние более 30 м. Из показаний же водителя следует, что с момента наезда до момента полной остановки автомобиль преодолел менее 10 м. Следственным путем также установлено, что на участке проезжей части, на котором произошло ДТП, имеется ограничение максимальной скорости движения до 40 км/ч. Для того чтобы определить, противоречат ли показания водителя автомобиля показаниям пассажира на разрешение экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы:

1) соответствовали ли действия водителя автомобиля требованиям Правил дорожного движения при условии, если остановочный путь автомобиля после наезда на пешехода составил более 30 м?

2) соответствовали ли действия водителя автомобиля требованиям Правил дорожного движения при условии, если остановочный путь автомобиля после наезда

на пешехода составил менее 10 м?

Располагая методикой определения остановочного пути автомобиля³, преобразуем формулу определения остановочного пути в квадратное уравнение:

$$a \times V_a^2 + b \times V_a - S_o = 0$$

где: S_o – значение остановочного пути;

$$a - \text{отношение } \frac{1}{26 \times j};$$

$$b - \text{отношение } \frac{(t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3)}{3,6};$$

Решив данное уравнение, по первому вопросу можно определить, что скорость автомобиля превышала 40 км/ч и, следовательно, действия водителя не соответствовали требованиям части 1 пункта 10.1 Правил дорожного движения. По второму же вопросу было установлено, что скорость автомобиля была менее 40 км/ч и, следовательно, не соответствия в действиях водителя автомобиля требованиям части 1 пункта 10.1 Правил дорожного движения не усматривается.

Таким образом, видно, что с технической точки зрения базис первого вопроса (остановочный путь автомобиля после наезда на пешехода составил более 30 м) противоречит базису второго вопроса (остановочный путь автомобиля после наезда на пешехода составил менее 10 м). Действительно, если истинно утверждение о том, что остановочный путь автомобиля после наезда на пешехода составил менее 10 м, то ложно утверждение, что действия водителя не соответствовали требованиям части 1 пункта 10.1 Правил дорожного движения, так как при указанном условии скорость автомобиля не будет превышать установленного ограничения (40 км/ч). И наоборот, если истинно утверждение о том, что остановочный путь автомобиля после наезда на пешехода составил более 30 м, то ложно утверждение, что действия водителя соответствовали требованиям части 1 пункта 10.1 Правил дорожного движения, так как при указанном условии скорость автомобиля будет превышать установленное ограничение (40 км/ч).

Относительно первой ситуации вопросы могут иметь следующую формулировку:

1) имел ли водитель автомобиля техническую возможность избежать наезда на пешехода, если асфальтовая проезжая часть была мокрая?

² Там же. С. 126.

³ Судебная автотехническая экспертиза. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 2. С. 67.

2) имел ли водитель автомобиля техническую возможность избежать наезда на пешехода, при условии, если асфальтовое покрытие было обледенелое?

Как видно, установить противоречивость базиса первого вопроса (асфальтовая проезжая часть была мокрая) и базиса второго вопроса (асфальтовое покрытие было обледенелое) также возможно и достаточно при проведении автотехнического исследования. То есть, если при решении первого вопроса, при прочих постоянных данных, будет сделан вывод о наличии у водителя технической возможности избежать наезда, а при тех же исходных данных (за исключением данных о состоянии проезжей части - как следует из формулировки вопроса) водитель не имел технической возможности, можно достоверно утверждать, что с технической точки зрения было установлено, что базис первого вопроса противоречит базису второго вопроса, и, следовательно, выводы по указанным выше двум вопросам являются противоречащими.

Рассмотрим решение более сложной экспертной задачи - оценка действий водителей столкнувшихся на перекрестке автомобилей, двигавшихся до столкновения по пересекающимся направлениям, на предмет соответствия их действий требованиям пункта 6.2 Правил дорожного движения. Так, в качестве исходных данных задано, что на регулируемом перекрестке, на котором произошло столкновение двух автомобилей (автомобиль № 1 и автомобиль № 2), один из автомобилей выехал на разрешающий сигнал светофора. Кроме того, задано, что светофор переключается в следующей последовательности: зеленый > зеленый мигающий > желтый > красный > зеленый. На разрешение экспертизы поставлены вопросы:

1) соответствовали ли действия водителя автомобиля № 2, требованиям Правил дорожного движения, если автомобиль № 1 выехал на перекресток на разрешающий сигнал светофора?

2) соответствовали ли действия водителя автомобиля № 2 требованиям Правил дорожного движения, если автомобиль № 1 выехал на перекресток на запрещающий сигнал светофора?

Анализ исходных данных подтверждает, что установить на основании указанных данных, на какой сигнал светофора -

красный или желтый выехал на перекресток второй автомобиль, не представляется возможным. Однако можно утверждать, что при указанном условии несоответствия требованиям пункта 6.2 Правил дорожного движения в действиях водителя первого автомобиля не усматривается. То есть при истинности суждения о том, что первый автомобиль выехал на перекресток на разрешающий сигнал светофора следует ложность суждения о том, что второй автомобиль также выехал на разрешающий сигнал светофора. Однако при ложности суждения о том, что первый из автомобилей выехал на разрешающий сигнал светофора, не следует, что истинно суждение о том, что второй автомобиль выехал на запрещающий сигнал светофора. Действительно, если первый автомобиль выехал на запрещающий сигнал светофора (красный), второй автомобиль мог выехать на перекресток как на желтый (запрещающий) так и на зеленый (разрешающий) сигналы светофора. Следовательно, в этом случае нельзя утверждать, что вывод о несоответствии действий водителя одного из автомобилей, выехавшего на перекресток на запрещающий сигнал светофора, требованиям пункта 6.2 Правил дорожного движения противоречит выводу о том, что действия водителя второго автомобиля также не соответствовали требованиям пункта 6.2 Правил дорожного движения. То есть в данном случае, определить, противоречит ли базис первого вопроса базису второго вопроса, исключительно с технической точки зрения, не представляется возможным.

Таким образом, необходимо отметить, что только при наличии условий, позволяющих эксперту реализовать права, предусмотренные процессуальным законодательством, в частности, предусмотренные ч. 3 ст. 85 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации (Федеральный закон № 138-ФЗ от 14.11.2002 г.), согласно которой эксперт, поскольку это необходимо для дачи заключения, имеет право задавать в судебном заседании вопросы лицам, участвующим в деле, и свидетелям, у эксперта будет возможность выявлять некорректные вопросы, имеющие ложный или противоречивый базис, и, следовательно более успешно выполнять возложенные на него обязанности.