



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

О ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИИ ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПО РАЗЛИЧНЫМ КАТЕГОРИЯМ ДЕЛ

Необходимость специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий обусловлена наличием специфического объекта - транспортного средства. Автомобиль, обладая определенными преимуществами перед другими видами транспорта, признан объектом, потенциально создающим повышенную опасность для окружающих. Так, дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2-2,6% валового внутреннего продукта страны (в 2004 г. ущерб составил 369 млрд руб., в том числе в результате гибели и ранения людей - 227,7 млрд руб.)¹. Ситуация усугубляется и тем, что рост количества автомобилей требует повседневного усовершенствования путей решения проблем, возникающих при их использовании, в том числе и при возмещении ущерба.

О.А. Красавчиков сформулировал точку зрения, согласно которой под источником повышенной опасности следует понимать предметы материального мира, обладающие особыми специфическими количественными и качественными состояниями, в силу которых владение ими в определенных условиях времени и пространства связано с повышенной опасностью для окружающих². Понятно, что водитель, потеряв контроль за движением транспортного средства, которое

обладает относительно значительной массой и скоростью, а соответственно потенциальной и кинетической энергией, может причинить значительный материальный ущерб, а в некоторых случаях и создать угрозу жизни и здоровью участникам дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», а так же в соответствии с Правилами дорожного движения - дорожно-транспортное происшествие - 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 ущерб³. Наличие такого ущерба зачастую является основным условием возникновения гражданского спора. Однако автомобиль также может оказаться средством административного правонарушения или уголовно наказуемого преступления. Выделяя предметы, которые служили орудиями преступления, сохранили на себе следы преступления, а также те, на которые были направлены преступные действия, УПК РФ относит к вещественным доказательствам и

¹ О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»: постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 // Российская газета. 2006. 27 февр.

² Красавчиков О.А. Категории науки гражданского права. Избр. тр.: В 2 т. Т. 2. М.: Статут 2005. С. 317.

³ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (№ 196 ФЗ от 15.12.95).

иные предметы и документы, которые могут служить средствами для обнаружения преступления и установления обстоятельств уголовного дела⁴. Такими иными предметами могут быть непосредственно транспортные средства или их элементы (детали, узлы, части деталей и т.д.).

Таким образом, существенно, при рассмотрении какого дела возникла потребность в специальных познаниях в области автотехники. Этим фактором, в принципе, и определяется круг вопросов, которые могут быть поставлены на разрешение экспертизы. Однако, так или иначе, при рассмотрении любого дела важно познание причинной связи между определенным действием и наступившим результатом, а следовательно важно правильно определить последовательность исследования.

Причинная связь (в праве) определяется как связь между явлениями, при которой одно явление (причина) закономерно, с внутренней необходимостью предшествует другому (следствию) и порождает его⁵. Такое определение дается в большинстве словарей и энциклопедий. В свою очередь, причинная связь, например, между действиями водителей, несоответствующими требованиям Правил дорожного движения и наездом на пешехода, экспертами-автотехниками устанавливается только в пределах инженерной компетенции, когда необходимо применение специальных технических познаний⁶. В отличие от автотехнической экспертизы, для установления причины смерти (согласно ст. 196 УПК) проведение судебной экспертизы является обязательным, что существенно при рассмотрении уголовных дел. Так, к смертельным повреждениям могут относиться такие, которые в данном конкретном случае послужили непосредственной причиной смерти или стоят в причинной связи со смертью⁷. Но исследование причинной связи между превышением скорости движения автомобиля и получением пешеходом смертельных повреждений только средствами автотехнической или только средствами судебно-медицинской экспертизы не представляется возможным, так как необходимости специальных познаний в области автотехники обусловлена наличием специфического объекта – транспортного средства, а в области судебно-медицины – участием пешехода. Этим и определяется выбор методики и последовательности экспертного исследования при производстве комплексной судебной автотехнической и судебно-медицинской экспертизы.

В свою очередь, при рассмотрении гражданских дел существенны понятия «источник повышенной опасности», «грубая неосторожность», «непреодолимая сила», содержащиеся в нормах закона. Таким образом, существенно решение вопроса не только о соответствии (несоответствии) действий водителя транспортного средства требованиям Правил дорожного движения, но и техническая оценка действий других участников дорожно-транспортного происшествия (пешеход, пассажир), а также решение вопросов: о наличии или отсутствии чрезвычайных и непредотвратимых обстоятельств при условиях, в которых произошло дорожно-транспортное происшествие; могли ли данные обстоятельства находиться в причинной связи с происшествием.

При назначении экспертизы по делу об административном правонарушении, например, при оценке действий водителя, управлявшего автомобилем в темное время суток или при недостаточной видимости, существенно, что активную безопасность автомобиля, как источника повышенной опасности для окружающих, определяет такая характеристика, как обзорность. С технической точки зрения, при наличии предметов или покрытий, ухудшающих видимость и обзорность, необходимо исследовать транспортное средство на предмет соответствия требованиям технических регламентов и стандартов. Таковыми являются Правила дорожного движения, ГОСТ Р 51266-99 «Автомобильные транспортные средства. Обзорность с места водителя. Технические требования. Методы испытаний», ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия», ГОСТ 27902-88 «Стекло безопасное для автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин. Определение оптических свойств» и др. Так, согласно ГОСТ 5727-88 светопропускание стекол, обеспечивающих видимость для водителя, должно быть не менее: 75% для ветровых стекол; 70% для стекол, не являющихся ветровыми, входящих в нормативное поле обзора, определяющие переднюю обзорность.

Таким образом, оценить автотранспортное средство на предмет его соответствия стандарту и регламенту можно и достаточно путем измерения светопропускания стекла, и, конечно, исследование инструментальным методом будет необходимо и данного исследования будет достаточно при производстве расследования об административном

⁴ Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Л.Н. Башкатов, Б.Т. Без-лепкин и др.; Отв. ред. И.Л. Петрухин. 2-е изд. перераб. и доп. М.: ТК Велби. Изд-во Проспект, 2003. С. 143.

⁵ Юридический энциклопедический словарь / Под. ред. М.Н. Марченко. М.: Проспект, 2006.

⁶ Подготовка и назначение судебно-автотехнической экспертизы / Отв. ред. В.В. Панкратов. М.: ВНИИСЭ, 1974.

⁷ См. например: П.В. Понкин. Судебная медицина. М.: Проспект, 2006.

правонарушении. В данном случае будет установлена причинная связь между действием лица и нахождением автомобиля в неисправном состоянии. Однако, достаточен ли данный метод при производстве экспертизы при расследовании уголовного преступления? Конечно нет, так как в этом случае существенны данные о расстояниях общей и конкретной видимости в направлении движения. То есть, визуально определив наличие предметов или покрытий, ухудшающих видимость и обзорность, эксперт-автотехник, для того чтобы провести исследование всесторонне и в полном объеме, может измерить светопропускание стекла, но в этом случае данное исследование нельзя признать достаточным. Необходимо также располагать данными о расстоянии общей и конкретной видимости в направлении движения. Использование этих данных будет необходимо и достаточно при производстве экспертизы по уголовному делу и позволит установить, находилась ли в причинной связи с происшествием неисправность автомобиля, выразившаяся в снижении видимости и обзорности.

Возникает вопрос: является ли прерогативой эксперта определение последовательности и достаточности исследования при производстве экспертизы? Да, это так. Но в данном случае

возникает неопределенность. Действительно, правильно выбрать метод и определить последовательность исследования может только опытный эксперт, так как объективно и правильно оценить характер расследования, и соответственно наиболее полно провести экспертное исследование, обладая только специальными познаниями в области науки и техники, в указанном выше случае затруднительно. Для этого необходимы экспертный опыт или познания в области права. Таким образом, решая вопросы о последовательности экспертного исследования и выборе метода исследования, необходимо учитывать, что они определяются не только механизмом дорожно-транспортного происшествия и вопросами, поставленными на разрешение экспертизы, но и категорией дела, для успешного разрешения которого и назначается судебная экспертиза. Однако, к сожалению, без наличия достаточно определенных позиций в судебной автотехнике, которая регламентирует требования к выбору метода и последовательности автотехнического исследования, успешно решать вопросы подобного рода проблематично. Этой проблемой и вызвана потребность в формировании и совершенствовании частной теории - судебной автотехники.