



**Чава Иван Иванович,**  
главный эксперт Российского  
федерального центра судебной  
экспертизы при Министерстве юстиции  
Российской Федерации,  
кандидат юридических наук



**Чава Светлана Валерьевна,**  
доцент кафедры анатомии человека  
Московской медицинской академии  
им. И.М. Сеченова Федерального агентства  
по здравоохранению и социальному  
развитию, кандидат медицинских наук

## **Пределы компетенции эксперта автотехника при производстве комплексных медико-автотехнических экспертиз**

---

Выполнение комплексных медико-автотехнических исследований отнесено к компетенции экспертизы «Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия». В рамках данного вида САТЭ (судебной автотехнической экспертизы) решаются следующие задачи:

установление части транспортного средства (ТС), которой нанесены повреждения потерпевшим;

установление механизма наезда на пешеходов;

установление взаиморасположения человека и частей ТС в момент первичного контактного взаимодействия;

установление взаиморасположения человека и частей ТС после первичного контактного взаимодействия между ними;

определение по характеру повреждений на ТС места нахождения потерпевшего в салоне или кабине ТС в момент столкновения (первичного контактного взаимодействия);

оценка особенностей функционального состояния людей ко времени взаимодействия их с частями ТС (управление ТС, вмешательство в управление ТС со стороны пассажира, пассивное поведение);

определение позы и двигательных реакций пострадавших;

выявление признаков, характеризующих действия водителя;

получение объективной информации об условиях травмирования пострадавших для сопоставления ее с показаниями свидетелей.

Анализ экспертной практики показывает, что как эксперты-автотехники, так и эксперты-медики зачастую выходят за пределы своей компетенции и решают вопросы самостоятельно без участия представителя второй специальности, соответственно, медика или автотехника либо экспертов иных специальностей, трасологов и биологов. Подобное нарушение приводит к экспертным ошибкам, а впоследствии и к судебно-следственным ошибкам. В связи с этим выполнение экспертами-автотехниками и медиками своих обязанностей строго в рамках своей компетенции является непременным условием выполнения комплексных медико-автотехнических экспертиз.

При производстве комплексных медико-автотехнических экспертиз в компетенцию эксперта-автотехника входит исследование следов на ТС и дороге, а также установление направлений перемещения тел пострадавших

при контактном взаимодействии с ТС. Исследование травм пострадавших, а также следов на их одежде и обуви в компетенцию автотехнической экспертизы не входит даже в тех случаях, когда очевидность их происхождения не вызывает сомнения. При исследовании следов на ТС, образовавшихся от контактного взаимодействия с человеком, эксперту-автотехнику следует иметь в виду, что тело человека по своей структуре, плотности и твердости не однородно, что придает структуре повреждений ТС, образовавшихся от контактного взаимодействия с человеком, специфичность, отличающую её от контактного взаимодействия с твердым объектом неравномерной жесткости, каким может быть, к примеру, другое ТС. Знание специфичности образования повреждений ТС от контактного взаимодействия с телом человека относится к категории специальных познаний эксперта-автотехника, занимающегося производством комплексных медико-автотехнических экспертиз. Известно, что тело человека состоит из твердого и мягкого скелета, включающего в себя мышцы, хрящевые соединения... и т.д., контактное взаимодействие с которыми не в состоянии причинить ТС существенные повреждения. Твердый скелет, состоящий из костей туловища и конечностей, а также костей головы, которые по своей жесткости и строению существенно отличаются от мягкого скелета человека, в состоянии причинить ТС более существенные повреждения.

При исследовании следов на ТС, образовавшихся от контактного взаимодействия с человеком, следует помнить о том, что на человека, как правило, имеется одежда и обувь, частично или полностью предохраняющая от непосредственного соприкосновения с частями ТС. При этом в зависимости от времени года или географического расположения места дорожно-транспортного происшествия предохраняющий слой одежды может быть толще или тоньше, а обувь легче или массивнее и, соответственно, в большей или меньшей степени жесткой. Исследование следов на ТС, в случае если они имеют морфологическую структуру, отличную от структуры повреждений ТС, полученных от контактного взаимодействия с определенной частью человека, является идентификационной задачей, и её решение не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В частности, оттиск структуры ткани или выступающей части обуви позволяет установить не только групповую принадлежность контактного взаимодействия ТС с человеком, но установить и ту часть тела пострадавшего, которая имела место при контактном взаимодействии.

Это имеет особо существенное значение для случаев, когда ТС имело контактное взаимодействие не с одним, а с двумя или более физическими лицами (наезд на нескольких пешеходов либо нахождение в салоне или кабине ТС наряду с водителем и пассажирами) либо для случаев наезда на пешехода двух или более ТС. Решение идентификационных задач, связанное с исследованием следов одежды и обуви, оставшихся на ТС от контактного взаимодействия с пострадавшим, относится к компетенции традиционной трасологической экспертизы и не входит в компетенцию судебно-автотехнической и судебно-медицинской экспертиз. Не следует забывать и того, что человек кроме одежды и обуви может иметь при себе всевозможные предметы или поклажу, которые при контактном взаимодействии с ТС могут оставить на нем следы. Исследование данных следов, а также объектов, которыми эти следы могли быть образованы, также относится к идентификационным задачам и потому их решение не входит в компетенцию судебно-автотехнической и судебно-медицинской экспертизы. Данные задачи также относятся к компетенции традиционной трасологической экспертизы.

При контактном взаимодействии ТС с человеком возможно образование следов наложения в виде крови, слюны, потожировых выделений, отслоения фрагментов кожи, прилипание волосного покрова и т.д. Подобные следы имеют биологическое происхождение, и потому их исследование относится к компетенции эксперта биолога и, соответственно, их исследование не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В данном случае следует отметить, что исследование потожировых следов может производиться и при производстве дактилоскопических экспертиз. Данный вид экспертизы может иметь особое значение при установлении лица, находившегося на месте водителя в момент контактного взаимодействия между ТС.

Таким образом, анализ следов, образующихся на ТС при контактном взаимодействии с человеком, показывает, что исследование большинства из них не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В данном случае, оценивая общую следовую информацию на ТС и дороге, которая может остаться от контактного взаимодействия с человеком, следует сделать вывод о том, что в компетенцию автотехнической экспертизы входит установление:

данных по общей локализации следов на ТС и их конфигурации (контурах или форме);

направления воздействия тела человека на ТС;

места контактного взаимодействия пострадавшего с ТС и дорогой, а также направления перемещения тел пострадавших по отношению к ТС, включая и его салон или кабину.

При этом неоспоримой обязанностью эксперта-автотехника является указание тех частей ТС, с которыми в процессе перемещения тело человека может вступить в контактное взаимодействие как при нахождении в салоне или кабине ТС (водитель и пассажиры), так и вне ТС (пешеходы, регулировщики, рабочие), а также особенностей конфигурации, жесткости и функционального назначения тех частей ТС, с которыми возможно контактное взаимодействие.

Особое значение при решении подобных задач имеет установление факта использования физическими лицами, находящимися в салоне или кабине ТС, ремней безопасности, а также наличия и функциональности в ТС подушек безопасности. В случае установления

факта использования ремней безопасности физическими лицами, находящимися в салоне или кабине ТС, эксперт-автотехник обязан указать на особенности перемещения тела человека, связанные с конструкцией ремней безопасности (регулируемые или инерционные). При наличии подушек безопасности и условия их срабатывания в момент первичного контактного взаимодействия с препятствием эксперт-автотехник также обязан указать на особенности перемещения тела человека в салоне или кабине ТС, связанные с их конструкцией. В случае несвоевременного срабатывания подушек безопасности или срабатывания на стадиях, следующих после первичного контактного взаимодействия ТС с препятствием, эксперт-автотехник обязан исследовать влияние этого факта на возможность перемещения тел пострадавших в период с момента первичного контактного взаимодействия до срабатывания подушек.