

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра «Общественные транспортные проблемы»

С.В.СКИРКОВСКИЙ, С.Н. КАРАСЕВИЧ

Организация и производство экспертизы дорожно-транспортных происшествий

Пособие для самостоятельной работы студентов



Гомель 2007

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра «Общественно-транспортные проблемы»

Организация и производство экспертизы дорожно-транспортных происшествий

Пособие для самостоятельной работы студентов

Одобрено методической комиссией УПП, ФБО

Гомель 2007

УДК 656.1.08(075.8)

ББК 39.33-08

С42

Рецензент: Старший инспектор по дознанию БДПС ГАИ УВД Гомельского облисполкома И.А. Белютинский

С.В. Скирко́вский, С.Н. Кара́севич

С 42 Организация и производство экспертизы дорожно-транспортных происшествий: пособие для самостоятельной работы студентов. – Гомель: УО "БелГУТ", 2007. – 59 с.

ISBN

Рассматриваются порядок назначения и проведения экспертизы, ее виды и этапы, а также вопросы компетенции эксперта, его права и обязанности. Методическое пособие содержит теоретический материал необходимый для изучения дисциплины "Экспертиза дорожно-транспортных происшествий".

Предназначено для студентов факультета УПП и безотрывной формы обучения по специальности 1 – 44 01 01 "Организация перевозки и управление на автомобильном транспорте".

УДК 656.1.08(075.8)

ББК 39.38-08

ISBN

© Скирко́вский, С. В. Кара́севич, С.Н. 2007.

© Оформление УО "БелГУТ", 2007.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|----|
| Введение..... | 4 |
| 1 Организация экспертизы..... | 5 |
| 1.1 Сущность экспертизы и характеристика основных элементов ДТП..... | 5 |
| 1.2 Цель и задачи экспертизы. Классификация экспертиз..... | 7 |
| 1.3 Судебные экспертизы по делам о ДТП..... | 11 |
| 1.3.1 Судебно-медицинская экспертиза..... | 13 |
| 1.3.2 Судебно-биологическая экспертиза..... | 14 |
| 1.3.3. Трасологическая экспертиза..... | 15 |
| 1.3.4 Судебная автотехническая экспертиза..... | 17 |
| 1.3.5 Криминалистическая экспертиза металлов, стекла и изделий из них, а также лакокрасочных материалов и покрытий..... | 20 |
| 1.3.6 Судебно-психиатрическая экспертиза..... | 21 |
| 1.3.7 Комплексные экспертизы..... | 22 |
| 1.3.8 Следственный эксперимент по делам о ДТП..... | 23 |
| 1.4 Компетенция судебного эксперта..... | 26 |
| 1.5 Компетенция служебного эксперта..... | 31 |
| 2 Производство экспертизы..... | 34 |
| 2.1 Исходные материалы для экспертизы..... | 34 |
| 2.2 Участие специалиста-автотехника в следственных действиях..... | 41 |
| 2.3 Этапы экспертизы..... | 43 |
| 2.4 Установление механизма ДТП..... | 46 |
| 2.4 Заключение эксперта-автотехника..... | 53 |
| Приложение А Рабочая программа курса..... | 56 |
| Приложение Б Контрольные вопросы, выносимые на зачет..... | 58 |

ВВЕДЕНИЕ

Аварийность – одна из самых насущных и эмоциональных проблем в дорожном движении. Ежегодно на автомобильных дорогах и улицах городов, малых населенных пунктов Республики Беларусь происходит свыше 100000 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), которые приводят к значительным экономическим, социальным и экологическим потерям общества. Только за последние десять лет (1995 – 2005 гг.) зарегистрировано более 70000 ДТП с тяжкими последствиями, в которых погибло свыше 17000 человек и получило ранения около 71000 человек.

Проблема увеличения числа аварий в связи с бурной автомобилизацией населения характерна не только для Республики Беларусь.

Основой для разработки мероприятий, направленных на предупреждение аварийности, служат данные исследований и анализа дорожно-транспортных происшествий. Дорожно-транспортное происшествие представляет собой оригинальное сочетание факторов, влекущих в сумме аварийные последствия. При этом каждая дорожно-транспортная ситуация возникает лишь однажды, как неповторимая совокупность действий ее участников. Каждый участник имеет свой внутренний мир, систему ценностей, которые определяют формы и содержания его действий. Вместе с этим, каждая авария предполагает индивидуальную ответственность виновных лиц за нее. Выражением этой ответственности служит материальное, административное или уголовное наказание. Степень виновности всех участников ДТП зачастую требует обоснования с научной точки зрения, т. е. с помощью законов физики, механики и других наук. Решением такого рода задач занимается экспертиза дорожно-транспортных происшествий.

При подготовке пособия за основу были приняты действующие в Республике Беларусь нормативно-правовые документы, регламентирующие порядок организации и производства экспертизы по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

1 ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

1.1 Сущность экспертизы и характеристика основных элементов ДТП

Снижение аварийных потерь в дорожном движении предусматривает проведение комплекса мероприятий по улучшению условий движения, совершенствованию конструкции транспортных средств и их технического состояния, повышению квалификации и укреплению дисциплины водителей, организованности других участников движения. Особое место среди профилактических мероприятий принадлежит исследованию причин ДТП и сопутствующих факторов. Вскрыть эти причины и установить факторы, способствующие возникновению и развитию ДТП, можно лишь путем детального исследования дорожной обстановки и ее изменений.

Экспертизой ДТП называют комплексное научно-техническое исследование всех аспектов происшествия, проведенное лицами, имеющими специальные познания в науке, технике, или ремесле.

Действия эксперта по делам о ДТП направлены на установление ряда обстоятельств, от которых зависит правовая оценка обвиняемого. К обстоятельствам, являющимися основными элементами ДТП, относятся: механизм ДТП, опасная и аварийная обстановки, момент возникновения опасности, сенсомоторная реакция водителя, место происшествия, причинные связи между действиями водителя и наступившими аварийными последствиями, техническая и психофизиологическая возможность (невозможность) предотвращения происшествия, психологическое состояние водителя в момент ДТП, техническое состояние транспортного средства и дорожного обустройства на месте ДТП, ряд других производных факторов.

Механизм ДТП – это динамическая сторона события, характеризующаяся взаимодействием участвующих в нем элементов, взаимосвязь причин и условий, влияющих на возникновение, развитие и завершение происшествия.

Под дорожной обстановкой подразумевают совокупность обстоятельств в зоне происшествия, которые должны учитывать участники движения при выборе его траектории, темпа и направления. Непременным условием ДТП является движение, которое можно рассматривать как совокупность дорожно-транспортных ситуаций.

Дорожно-транспортная ситуация – это сложная совокупность развивающихся и меняющихся в динамике обстоятельств, на преобразование которых влияет комплекс статических и динамических элементов дорожной обстановки в границах пространственно-временного опасно-аварийного периода.

В ДТП выделяют три фазы: *начальную, кульминационную и конечную*. Каждая фаза является логическим продолжением предыдущей и в свою очередь предопределяет развитие последующей фазы.

Начальная фаза ДТП характеризуется условиями движения транспортных средств и пешеходов, сложившимися перед возникновением опасной ситуации. Под опасной ситуацией понимают такую, при которой участники движения должны немедленно принимать все имеющиеся в их распоряжении меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия и снижения тяжести его последствий. Если эти меры не приняты или оказались недостаточно эффективными, то в процессе сближения транспортных средств и пешеходов опасная ситуация перерастает в аварийную. Аварийной называют такую дорожную ситуацию, при которой участники движения не располагают технической возможностью предотвратить дорожно-транспортное происшествие и последнее становится неизбежным.

В опасной дорожной ситуации существует вероятность возникновения ДТП, но участники движения могут предотвратить ее. В аварийной дорожной ситуации движение транспортного средства определяется законами, не зависящими от воли и действий водителя.

Совокупность факторов, обуславливающих момент возникновения опасной ситуации, имеет свою техническую сторону. В ряде случаев этот момент устанавливается автотехнической экспертизой путем расчетов. Если же он определен следователем, дознавателем и судом (например, при оценке действий другого лица), эксперт-автотехник принимает это определение в качестве исходного для последующих расчетов и иных исследований.

Кульминационная фаза дорожно-транспортного происшествия характерна событиями, вызывающими наиболее тяжелые последствия (разрушение автомобилей, травмирование пешеходов, пассажиров и водителей). Если в ДТП участвует относительно немного транспортных средств и пешеходов, то кульминационная фаза продолжается недолго (обычно несколько секунд) и развивается на участке дороги небольшой протяженности. В особенно неблагоприятных случаях, когда в происшествие вовлечены десятки и даже сотни автомобилей (так называемые «цепные ДТП»), продолжительность кульминационной фазы может составлять несколько минут. Соответственно возрастают размеры зоны ДТП.

Конечная фаза следует за кульминационной. Конец ее часто совпадает с прекращением движения транспортных средств. Однако в случае нарушения требований послеаварийной безопасности (например, при возникновении пожара на опрокинувшемся автомобиле) конечная фаза ДТП продолжается и после остановки транспортных средств.

Чем полнее и достовернее данные, характеризующие все фазы ДТП, тем более объективно и всесторонне могут быть изучены причины и детальнее воспроизведен механизм его протекания.

1.2 Цель и задачи экспертизы. Классификация экспертиз

Дорожно-транспортные происшествия, предусмотренные ст. 317-319 и ст. 321 УК Республики Беларусь, относятся к числу преступлений, по которым обязательно предварительное следствие. В случае когда, выясняется, что ДТП не является преступлением (например, при отсутствии пострадавших), то следственные действия не выполняются и в возбуждении уголовного дела отказывают. Данное ДТП оформляется государственной автомобильной инспекцией как административное правонарушение, предусмотренное ст. 116 КоАП Республики Беларусь.

Поскольку некоторые ДТП связаны с уголовной ответственностью виновных и их последующим наказанием, то материалы по таким ДТП передаются органам дознания и следствия, назначающим судебную экспертизу. Параллельно может проводиться служебное расследование, задачи которого обычно несколько шире. В сложившейся практике к крупным относят происшествия, результатом которых были смертельный исход, тяжкие и менее тяжкие телесные повреждения или значительный материальный ущерб. Материальный ущерб определяется как сумма убытков от повреждений транспортных средств, груза, дорожных и других сооружений с учетом накладных расходов, а также от гибели животных.

В зависимости от ведомственной принадлежности организации, исследующей ДТП, различают служебное расследование и судебную экспертизу.

Служебное расследование проводят работники организаций, которым принадлежат транспортные средства, причастные к ДТП, или сотрудники дорожных служб, осуществляющие надзор над данным участком дороги. В структурах министерств отсутствует специальная штатная должность ведомственного эксперта. Служебное расследование ДТП возложено на руководящий состав предприятий.

Так, например, в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь руководитель автотранспортного предприятия расследует все ДТП с принадлежащими данному предприятию транспортными средствами. Срок проведения служебного расследования ограничен, но в особых случаях может быть продлен по разрешению вышестоящей инстанции. На автотранспортном предприятии, зачастую, предусмотрена должность инженера по безопасности движения. Он также выясняет причины ДТП, оценивает ущерб, разрабатывает и обеспечивает выполнение мероприятий по их предупреждению.

Для грамотного анализа аварийности руководители и инженерно-технический персонал автотранспортных предприятий должны иметь спе-

циальные знания по методам исследования ДТП, правильному оформлению технической документации, связанной с происшествием, и по установлению его причин. Специальные знания необходимы и потому, что многие должностные лица автотранспортных предприятий и организаций участвуют в работе следственных, судебных органов в качестве автотехнических экспертов или представителей одной из заинтересованных сторон (истца или ответчика) по гражданским искам.

Цель служебного расследования заключается в установлении обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП, выявлении нарушений установленных норм и правил, регламентирующих безопасность дорожного движения, а также в разработке мероприятий по устранению причин происшествий. Служебное расследование должно выявить организационно-технические и другие недостатки в работе автотранспортного предприятия, послужившие причиной ДТП или оказавшие влияние на него. Должны быть установлены лица, ответственные за нарушение правил, инструкций и приказов по обеспечению безопасности дорожного движения и за выявленные недостатки.

Судебная экспертиза ДТП – это процессуальное действие, исследующее обстоятельства дела о ДТП в целях выявления фактических данных, которые могут явиться доказательством для установления истины по уголовному и гражданскому делу. Такие фактические данные могут иметь значение для проверки данных, полученных на основе других доказательств.

Судебную экспертизу ДТП проводят по поручению следователей, дознавателей в предусмотренном законом порядке лица, имеющие специальные познания. Экспертиза проводится специалистами экспертных учреждений, иных государственных или негосударственных учреждений и организаций либо другими лицами, назначенными следователем, дознавателем (ст. 227 УПК РБ). Это, как правило, штатные сотрудники экспертных учреждений МВД, МЗ Республики Беларусь. В отдельных случаях следственные и судебные органы поручают проведение экспертизы внештатным экспертам: работникам научно-исследовательских институтов и лабораторий, высших учебных заведений, различным субъектам хозяйствования. В основном при экспертизе ДТП необходимы специальные познания в области судебной медицины, автомобильной техники и криминалистики.

Различают следующие судебные экспертизы, производимые при расследовании дорожно-транспортного происшествия: *судебно-медицинскую, криминалистическую, автотехническую*, в том числе *транспортно-трасологическую*.

Судебно-медицинская экспертиза устанавливает причины смерти и характер телесных повреждений участников ДТП – водителей, пешеходов, пассажиров, а также наличие и степень их алкогольного опьянения, определяет механизм образования телесных повреждений и их связь с происшеств-

вием; выясняет состояние здоровья потерпевших. Кроме того, судебно-медицинский эксперт исследует в качестве вещественных доказательств, кровь, волосы, мозговое вещество, кости, мягкие ткани погибших, определяет их свойства и характерные признаки.

Криминалистическая экспертиза исследует различного рода следы движения предметов, возникшие в процессе ДТП (трасологическая экспертиза). По следам, оставленным на месте ДТП (следы торможения или отпечатки протекторов шин на покрытии дороги, царапины на столбах, зданиях или транспортных средствах), осколкам стекол и другим деталям эксперт-криминалист определяет модель и марку транспортного средства, направление его движения и положение на проезжей части в различные моменты времени.

Целью судебной автотехнической экспертизы является установление научно обоснованной характеристики процесса ДТП во всех его фазах, определение объективных причин ДТП и поведения отдельных его участников. В результате экспертизы лица, расследующие данное ДТП, должны получить возможность ответить на основной вопрос: имел ли место несчастный случай или событие произошло в результате неправильных действий его участников, пренебрегших требованиями безопасности? Для достижения этой цели эксперт-автотехник должен решить несколько частных задач, возникших в ходе экспертизы. В зависимости от обстоятельств ДТП эти задачи могут встретиться в различных комбинациях.

В общем виде они формулируются следующим образом:

- выяснение, систематизация и критический анализ факторов, сопутствовавших ДТП. К таким факторам обычно относятся: техническое состояние транспортных средств и дороги, параметры движения транспортных средств и пешеходов, организация дорожного движения и соответствующие технические средства;

- отбор факторов, которые могли способствовать возникновению и развитию ДТП, их теоретическое и экспериментальное исследование;

- установление технических причин исследуемого ДТП и возможности его предотвращения отдельными участниками;

- определение поведения участников рассматриваемого ДТП и соответствия их действий требованиям Правил дорожного движения и других нормативных актов.

Каждому ДТП сопутствуют «немые свидетели» – вещественные доказательства. Знания и опыт эксперта заставляют их свидетелей «заговорить». Эксперт решает специальные вопросы, возникающие в процессе следствия, и при рассмотрении дела в суде. Он помогает следователю и суду разобраться в механизме ДТП, дать правильную юридическую оценку участникам происшествия, всесторонне и критически квалифицировать его обстоятельства, определить их значение для конкретного уголовного дела.

По составу участников экспертизы делят на *комиссионные, комплексные и с участием одного эксперта.*

Экспертом проводится экспертиза единолично в сравнительно простых случаях, когда характер ДТП не вызывает разногласия в толковании отдельных его обстоятельств. *Комиссионную экспертизу* назначают при разборе сложных происшествий с большим числом участников и транспортных средств, а также при наличии обстоятельств, которые вызывают сомнение или разногласия в их толковании. В состав комиссии входит несколько экспертов одной специальности. Члены комиссии совместно анализируют одни и те же объекты и отвечают на одни и те же вопросы. Комиссия экспертов представляет общее заключение, согласованное со всеми ее членами или акт о невозможности дать заключение. При возникновении разногласий каждый член комиссии может представить письменно свое особое мнение, обосновав его (ст. 232 УПК РБ).

Комплексную экспертизу назначают в случаях, когда возникшие вопросы не могут быть решены специалистами одного рода, и требуются лица разных специальностей. При комплексной экспертизе в состав комиссии, кроме эксперта-автотехника, могут быть включены медики, криминалисты и т. д. Комиссия исследует одни и те же объекты и решает вопросы пограничные, общие для специалистов различных отраслей знания. В заключении комплексной экспертизы указывается, какие исследования, в каком объеме провел каждый эксперт и к каким пришел выводам. Каждый эксперт подписывает ту часть заключения, в которой содержатся его исследования и выводы. Если проведение экспертизы поручено экспертному учреждению, то организация комплексных исследований возлагается на его руководителя (ст. 233 УПК РБ).

По очередности проведения различают первичную, дополнительную и повторную экспертизы. Проводя первичную экспертизу, эксперт-автотехник отвечает на конкретные вопросы, содержащиеся в постановлении следователя или дознавателя. *Дополнительную экспертизу* (согласно ст. 239 УПК РБ) назначают при недостаточной ясности или неполноте заключения эксперта, а также в случае возникновения новых вопросов в отношении ранее исследованных обстоятельств. Дополнительное исследование разъясняет заключения, данные ранее, уточняет процесс исследования ДТП и смысл выводов. Дополнительно аргументируются выводы на поставленные ранее вопросы.

Повторная экспертиза может быть назначена, если имеется сомнение в квалификации эксперта, правильности проведенной экспертизы, объективности ее выводов или в достоверности исходных данных, положенных в основу заключения, а также при нарушении требований УПК (ст. 239 УПК РБ). Необходимость в повторных экспертизах возникает также при выявлении дополнительных материалов, неизвестных при первичной экспертизе и

по-новому освещающих обстоятельства дела. Повторная экспертиза чаще всего бывает комиссионной и назначается только в новом составе. В состав новой комиссии не могут быть включены (полностью или частично) эксперты, участвовавшие в первичной и дополнительной экспертизах.

Повторная экспертиза часто отвечает на те же вопросы, что и предыдущая. Если же задаются новые вопросы, то среди них должен быть вопрос о совпадении выводов настоящей экспертизы с выводами предыдущей или о причинах несогласия с ними.

Судебными доказательствами в Республике Беларусь считают любые фактические данные, на основе которых в определенном законом порядке орган, ведущий уголовный процесс, устанавливает наличие (или отсутствие) общественно опасного деяния, виновность лица, совершившего это деяние и другие обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела (ст. 88 УПК РБ). К таким доказательствам относятся: показания свидетелей, обвиняемого (подозреваемого), потерпевшего, заключение эксперта, вещественные доказательства, протоколы следственных и судебных действий и иные документы, предусмотренные УПК Республики Беларусь.

Заключение эксперта является важнейшим средством доказывания в делах об автотранспортных преступлениях. Оно содержит доказательственную информацию. Ее получают путем проводимых на основе научных данных исследований, а также фактических обстоятельств, зафиксированных в уголовном деле. Исследуя представленные доказательства, эксперт в соответствии с поставленными перед ним задачами устанавливает другие доказательства по делу, используя при этом специальные познания. Таким образом, доказательственная информация, устанавливаемая судебной экспертизой, является результатом обобщающего познавательного процесса и носит характер вывода.

Заключение эксперта-автотехника не является обязательным для следствия и суда, но их несогласие с выводами специалиста должно быть мотивировано и отражено в обвинительном заключении, приговоре или в постановлении (определении) о назначении повторной экспертизы.

1.3 Судебные экспертизы по делам о ДТП

Согласно ст. 226 УПК Республики Беларусь экспертиза назначается в случае, если для разрешения вопросов, возникающих в ходе производства дознания, предварительного следствия по уголовному делу, необходимы специальные познания в области науки, техники, искусстве или ремесле.

По делу о ДТП такая необходимость возникает при необходимости получения ответов на ряд вопросов: о степени тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего в результате ДТП; о размере ущерба, причиненного

в результате ДТП; о наличии у водителя технической возможности предотвратить наезд на потерпевшего и т. д.

Судебная экспертиза – это предусмотренная уголовно-процессуальным законом форма исследования материалов и объектов, выявленных в ходе производства по делу, проводимая по поручению следователя или суда экспертами, т. е. лицами, обладающими специальными познаниями в науке, технике, искусстве или ремесле.

Судебную экспертизу отличают три основных момента, составляющих ее сущность и специфику:

- 1) исследование направленных на экспертизу объектов;
- 2) формирование вывода на основании результатов исследования;
- 3) соблюдение процессуальной формы, предусмотренной законом. Выводы эксперта, сформулированные в виде заключения на поставленные перед ним следственными и судебными органами вопросы, рассматриваются в качестве одного из видов судебных доказательств.

Назначение экспертизы представляет собой алгоритм следующих мыслительных и практических действий:

- принятие решения о назначении экспертиз;
- определение и подготовка объектов и материалов, подлежащих направлению на экспертизу;
- выбор эксперта;
- составление постановления о назначении экспертизы и разрешение заявленных ходатайств;
- приведение в исполнение постановления о назначении экспертизы.

С момента назначения экспертизы между следователем и экспертом возникает правоотношение, характеризующееся наличием у них определенных прав и обязанностей.

В процессе расследования дорожно-транспортных происшествий используются следующие виды судебных экспертиз:

- медицинская;
- биологическая;
- автотехническая, в том числе трасологическая;
- химическая;
- криминалистическая металлов, стекла и изделий из них, а также лакокрасочных материалов и изделий;
- психиатрическая.

1.3.1 Судебно-медицинская экспертиза

С помощью судебно-медицинской экспертизы можно решить вопросы о механизме образования повреждений, о направлении действия травмирующей силы.

щей силы, о положении пострадавшего в момент происшествия и ряде других вопросов, имеющих значение для расследования дела по ДТП. Многие автотранспортные происшествия происходят при повышенных скоростях движения автомобиля, за относительно короткое время и нередко при отсутствии свидетелей. Воссоздание обстоятельств происшествия требует от судебно-медицинского эксперта решения широкого комплекса вопросов, связанных с механизмом причинения как травмы в целом, так и отдельных ее этапов, оценки их с учетом данных осмотра места происшествия и транспортного средства, особенностью данного происшествия.

Под автомобильной травмой понимают комплекс повреждений, причиненных человеку (пешеходу, водителю или пассажиру) в связи с движением транспортного средства (автомобиль, автобус, троллейбус и т.п.). Как правило, такие повреждения могут возникать при воздействии на пострадавшего наружных или внутренних частей автомобиля, а также при соударении тела с дорожным покрытием.

Судебно-медицинская экспертиза назначается в случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия наступила смерть или потерпевшему причинены телесные повреждения. Эта экспертиза решает следующие вопросы:

- какая причина смерти?
- какие повреждения установлены при наружном и внутреннем исследовании пострадавшего и какая их локализация?
- чем причинены эти повреждения?
- все ли повреждения у пострадавшего прижизненные?
- являются ли повреждения пострадавшего характерными для автомобильной травмы?
- все ли повреждения, имеющиеся у пострадавшего, образовались приблизительно в одно и то же или в разное время?
- если повреждения образовались в разное время, то не имели ли место два наезда и какая их последовательность?
- какие повреждения образовались от первичного удара, откуда (спереди, сзади, справа, слева) и на какую область тела он пришел?
- какой частью автомобиля могли быть причинены повреждения?
- в каком положении находился пострадавший в момент образования повреждения?
- имеются ли у пострадавшего повреждения или другие следы, образовавшиеся в результате наезда, переезда, падения или волочения?
- соответствуют ли повреждения на одежде повреждениям на трупе (по количеству, характеру и т. д.), а если не соответствуют, то чем это можно объяснить?
- нанесены ли повреждения пострадавшему на месте его обнаружения или труп его был перемещен из другого места?

- каковы механизм и последовательность образования повреждений?
- сколько времени прошло с момента образования повреждений до момента смерти пострадавшего?
- принимал ли пострадавший алкоголь и в каком количестве ?
- когда наступила смерть пострадавшего?

1.2.2 Судебно-биологическая экспертиза

Основные задачи биологической экспертизы - установление природы вещественных доказательств, являющихся объектами растительного и животного происхождения, а также их групповой принадлежности.

Судебно-биологическая экспертиза может быть назначена для исследования таких вещественных доказательств, как выделения человеческого организма, кровь, частицы тканей человека и другие объекты, обнаруженные в связи с имевшим место дорожно-транспортным происшествием. Подобного рода экспертизы назначаются обычно в случаях, когда водитель уехал с места происшествия и отрицает свою причастность к нему.

Наиболее характерны следующие вопросы:

- имеется ли на данных объектах кровь, принадлежит ли она человеку, какой группы и совпадает ли с группой крови определенного лица?

Аналогичные вопросы применительно к группе крови водителя могут ставиться, например, в случаях, когда скрывшийся с места происшествия водитель оставил следы крови на своем автомобиле;

- какова давность образования обнаруженных пятен крови? Полученные в результате экспертизы сведения о времени образования пятен крови, затем сопоставляются следователем с данными о времени, когда произошло происшествие;

- имеется ли в крови алкоголь и каково его количественное содержание?
- с какой высоты падали капли крови?
- в каком положении, судя по характеру и расположению пятен крови, находилось лицо в момент получения повреждений?

- передвигалось ли это лицо, в каком направлении, с какой быстротой?
- кому принадлежат обнаруженные волосы - человеку или животному?
- если волосы принадлежат человеку, то сходны ли они с волосами пострадавшего?

- имеются ли на волосах следы повреждений и каков их характер. Могли ли эти повреждения быть причинены соответствующей частью автомобиля?

При изъятии волос с трупа для сравнительного исследования необходимо придерживаться следующих разработанных судебной медициной правил: волосы срезают с лобной, правой и левой височной частей, теменной и за-

тылочной областей головы. Причем волосы, взятые с каждого из указанных мест головы (по 15-20 волосков), упаковывают в отдельные конверты с соответствующими надписями.

1.3.3 Трасологическая экспертиза

При расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях трасологическая экспертиза назначается с целью идентификации конкретного транспортного средства по его следам, оставленным на месте происшествия.

Задачей трасологической экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям является установление:

- транспортного средства, участвовавшего в происшествии, по следам, которые могли остаться на нем, или оставленным им на соответствующих объектах в связи с происшествием;

- по следам, оставленным в связи с происшествием на соответствующих объектах, типа, марки или модели транспортного средства, участвовавшего в происшествии;

- участвовавшего в происшествии транспортного средства по частям и деталям, обнаруженным на месте осмотра;

- механизма дорожно-транспортного происшествия по следам, возникшим в результате столкновения транспортных средств.

При назначении трасологической экспертизы наиболее характерными являются следующие вопросы.

1) Касающиеся исследования следов транспортных средств:

- автомобилем какого типа, марки оставлены следы протектора или иных частей на соответствующих объектах?

- оставлены ли следы, обнаруженные при осмотре, протекторами колес данного транспортного средства? При постановке указанных вопросов экспертам предоставляются: копия протокола осмотра или выписка из той части протокола, где содержится подробное описание следов транспортного средства; фотографии следов протекторов, отснятые по правилам масштабной съемки; слепки указанных следов; объекты, на которых запечатлены поверхностные следы, отображающие пригодные для идентификации индивидуальные признаки протекторов;

- какими частями, деталями автомашины оставлены следы, обнаруженные на одежде пострадавшего или окружающих место происшествия объектов: деревьях, путевых столбах, дорожных сооружениях и т. д.? Идентификация деталей, частей автомобиля по следам протекторов, оставленным на одежде пострадавшего, возможна в очень редких случаях, поскольку ткань в момент следообразования подвергается динамическим воздействиям, вызывающим натяжение и сжатие в отдельных участках, что приводит к несо-

ответствию размеров частей следа и оставивших эти следы элементов рисунка протектора шины;

– в каком направлении двигалось транспортное средство при наличии определенных признаков, характеризующих его следы?

2) *Вопросы относительно следов на транспортных средствах:*

– образован ли рельефный след, имеющийся на какой-то части данного транспортного средства, тканью, однородной с тканью какой-то части одежды пострадавшего? Следы эти не всегда ясно выражены и нередко искажены за счет смещения ткани одежды в момент удара и последующего скольжения;

– образован определенный след на транспортном средстве соответствующей частью другого транспортного средства или иного объекта - дерева, ограждения, дорожного сооружения и т.п.?

– образован определенный след на автотранспортном средстве тем или иным предметом одежды, обмундирования пострадавшего или предметами,

– находящимися на потерпевшем браслетом, наручными часами и т. п.?

– определить по следам, возникшим на транспортных средствах при их столкновении, способ образования следов, направление удара, взаимное расположение транспортных средств, механизм следообразования, возможность образования следов при столкновении данных видов транспортных средств, конкретные объекты столкновения.

3) *Вопросы, касающиеся дактилоскопического исследования:*

– оставлен ли след руки, обнаруженный на рулевом колесе, щитке приборов и т. д., данным лицом? Такой вопрос ставится в случаях, когда водитель заявляет, что в происшествии виновны лица, угнавшие его автомобиль;

– кем из лиц, чьи отпечатки пальцев направлены для сравнительного исследования, могли быть оставлены следы на определенных частях, деталях машины? Этот вопрос ставится в случаях, если в момент происшествия в автомашине помимо водителя находилось несколько лиц и последний утверждает, что в момент происшествия управлял не он;

– оставлены ли обнаруженные на кузове следы пальцев рук потерпевшим? Подобный вопрос ставится сравнительно в редких случаях, когда есть основания полагать, что в момент наезда потерпевший мог соприкоснуться ладонями, пальцами рук с определенными частями автомашины и когда на этих частях действительно обнаружены следы пальцев рук, ладоней.

4) *Вопросы для установления целого по его частям:*

– являются ли обнаруженные на месте дорожного происшествия осколки стекла частями фар данного автомобиля (имеется в виду автомобиль, уехавший с места происшествия). В этом случае на экспертизу направляют осколки стекла, обнаруженные на месте происшествия, и осколки стекла, оставшиеся в фарах автомобиля, водитель которого подозревается в причастности к дорожно-транспортному происшествию. Осколки стекла фар с

такой автомашины рекомендуется направлять на исследование вместе с фарой, в которой они обнаружены, или хотя бы вместе с отражателем (рефлектором), ободком фары;

– являются ли соответствующие поврежденные детали, части, обнаруженные в гараже и в других местах, деталями и частями данной автомашины?

5) Вопросы для исследования однородности объектов.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий нередко приходится устанавливать однородность осколков стекла, обнаруженных при осмотре места происшествия, и кусочков, сохранившихся в фаре автомашины, скрывшейся с места происшествия и затем обнаруженной. Подобная однородность устанавливается посредством эмиссионного спектрального анализа.

1.3.4 Судебная автотехническая экспертиза

Судебная автотехническая экспертиза решает вопросы, касающиеся технической исправности транспортного средства, относящиеся к определению скорости движения транспортного средства, тормозного и полного останочного пути; вопросы, которые возникают в случаях заносов и опрокидываний, относящиеся к правилам эксплуатации автотранспорта, определению соответствия действий водителя техническим требованиям правил движения и возможности предотвращения происшествия, восстановления обстоятельств происшествия путем использования технических средств.

Среди вопросов, разрешаемых автотехнической экспертизой, вопросы, касающиеся технической исправности транспортного средства:

– имело ли транспортное средство какие-либо технические неисправности конкретного агрегата?

– могло ли транспортное средство в данных условиях самопроизвольно двинуться с места?

– соответствовало ли состояние тормозной системы данного транспортного средства техническим требованиям, предъявляемым к исправному автомобилю?

– были ли неисправности в тормозной системе и когда они возникли?

– в результате чего произошла поломка системы или какого-то узла?

– правильно ли были смонтированы шины?

– возможна ли была эксплуатация транспортного средства при имеющейся сносности протекторов шин?

– какова причина разрушений той или иной детали?

– какое влияние с технической точки зрения имела та или иная неисправность транспортного средства на исход дорожно-транспортного происшествия?

К вопросам, относящимся к определению скорости движения транспортного средства, тормозного и полного остановочного пути, относятся следующие:

- какая была скорость движения транспортного средства перед началом торможения (соответствующая его тормозному следу)?
- какая была скорость движения транспортного средства перед началом торможения, если след торможения составляет столько-то метров ?
- какая была скорость движения транспортного средства перед заносом или опрокидыванием, если известен радиус поворота дороги?
- какой был полный остановочный путь транспортного средства при данной скорости движения?
- какая допустимая скорость, соответствующая пределу видимости?
- соответствовала ли скорость движения транспортного средства пределу видимости?

Вопросы, относящиеся к правилам эксплуатации транспортного средства, в основном таковы:

- допустима ли была эксплуатация транспортного средства при данном его техническом состоянии или в данных дорожных условиях?
- работоспособна ли на момент осмотра тормозная система автомобиля; соответствует ли техническое состояние рабочей тормозной системы требованиям правил дорожного движения?
- если тормозная система не работоспособна, то когда и в результате чего наступил отказ?
- возможно ли было обнаружить неисправность тормозной системы транспортного средства перед выездом путем внешнего осмотра или эта неисправность может быть выявлена лишь путем разборки тормозной системы?
- каково техническое состояние рулевого управления и поворотных устройств управляемых колес автомобиля на момент осмотра; соответствовало ли техническое состояние рулевого управления требованиям ПДД?
- можно ли было обнаружить неисправность рулевого управления транспортного средства путем осмотра и проверки перед выездом?
- имеется ли причинная связь с технической точки зрения между неправильной эксплуатацией транспортного средства и дорожно-транспортным происшествием?
- каково техническое состояние узлов ходовой части транспортного средства?

Вопросы, относящиеся к определению соответствия действий водителя требованиям правил дорожного движения и возможности предотвращения происшествия:

- какими требованиями правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель в сложившейся обстановке для обеспечения безо-

пасности движения транспорта и пешеходов и соответствовали ли его действия этим требованиям?

– соответствовала ли выбранная водителем скорость требованиям правил дорожного движения в данной обстановке, а если нет, то какая скорость обеспечила бы безопасность движения?

– имел ли водитель техническую возможность избежать наезда в данных конкретных условиях путем применения торможения при неожиданном появлении пешехода перед движущимся транспортным средством?

– имел ли водитель техническую возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие, исходя из фактических данных?

Вопросы, касающиеся восстановления обстоятельств происшествия путем технических расчетов:

– на каком расстоянии находилось транспортное средство, двигавшееся с определенной скоростью, от пострадавшего при появлении его на проезжей части дороги, если пострадавший бегом преодолел расстояние от края тротуара слева на право по ходу движения автомобиля до места наезда транспортного средства, равное столько-то метрам, за столько-то секунд?

– на каком расстоянии от места наезда водитель начал принимать меры к остановке транспортного средства (если установлено место наезда и длина тормозного следа)?

– определить, какое время находилось транспортное средство в движении от момента принятия водителем мер к торможению до полной остановки?

– определить время с момента принятия водителем мер к остановке до наезда на пешехода, если наезд совершен на таком-то метре следа торможения, а весь тормозной след составляет столько-то метров?

– когда водитель должен был начать торможение во избежание наезда с учетом скорости движения транспорта, пешехода и удаленности последнего от тротуара?

– горел ли свет в электролампочке в момент ее разрушения?

– был ли в электроцепи ток в момент разрушения электролампочки?

1.3.5 Криминалистическая экспертиза металлов, стекла и изделий из них, а также лакокрасочных материалов и покрытий.

Металловедческая экспертиза назначается в тех случаях, когда возникает необходимость установить причину выхода из строя (поломки) той или иной детали, в связи с чем, автотранспортное средство потеряло управление, вследствие чего и произошло дорожно-транспортное происшествие. По средством такой экспертизы можно установить, произошла поломка детали

в результате неправильного ее ремонта, "усталости" металла или по причине неправильной технологической обработки при ее изготовлении.

Необходимость металловедческой экспертизы возникает также в случаях, когда в ходе расследования дорожно-транспортного происшествия обнаруживаются признаки кражи автомобиля. Разработан способ выявления ранее нанесенных номеров методом магнитной суспензии, основанной на различных магнитных свойствах деформированных и недеформированных участков металла.

Все эти виды исследований дают эксперту возможность ответить на интересующие органы следствия или дознания вопросы, носящие идентификационный характер:

- соответствует ли своему внешнему виду, химическому составу металл или сплав, из которого изготовлены номерные знаки, представленные на исследование, стандартному государственному номерному знаку;

- имело ли место уничтожение (перебивка) заводских номеров на моторе, шасси и других деталях машины;

- каковы подлинные заводские номера указанных деталей автомашины.

На разрешение криминалистической экспертизы лакокрасочных материалов и покрытий целесообразно ставить в определенной последовательности следующие вопросы:

- имеются ли на объекте-носителе частицы лакокрасочного покрытия (материала) и какого именно;

- пригодны ли частицы лакокрасочного покрытия для отождествления по ним конкретного окрашенного предмета, если да, то не являются ли исследуемые покрытия частью данного окрашенного предмета;

- каков механизм образования следов лакокрасочного материала или частиц покрытия на объекте-носителе;

- не находились ли конкретные предметы в контактном взаимодействии.

В зависимости от обстоятельств дела на разрешение экспертизы могут быть поставлены и другие имеющие значение для дела вопросы:

- о способе нанесения лакокрасочного материала на конкретный предмет;

- об условиях эксплуатации предмета с окрашенной поверхностью;

- о перекраске исследуемого предмета с окрашенной поверхностью, а также другие.

В рамках криминалистической экспертизы стекла могут решаться как идентификационные, так и не идентификационные задачи. Для решения идентификационных задач рекомендуется ставить вопросы примерно в следующей редакции:

- к какому виду изделий принадлежат представленные на экспертизу осколки;

- принадлежат ли единому целому осколки стекла, изъятые с места происшествия, и осколки, извлеченные из фары автомобиля;
- не имеют ли общую родовую (групповую) принадлежность осколки стекла и микроосколки, изъятые из раны потерпевшего;
- имеются ли среди представленных на исследование осколков части изделий из стекла, устанавливаемых на автомобилях, какому типу рассеивателя принадлежат осколки, обнаруженные на месте происшествия, на каких марках автомобилей он устанавливается.

К неидентификационным задачам относятся следующие:

- имеются ли на предмете-носителе микрочастицы стекла;
- скольким изделиям принадлежат осколки и другие.

1.3.6 Судебно-психиатрическая экспертиза

Судебно-психиатрическая экспертиза назначается в случаях, когда необходимо установить психическое или другое болезненное состояние водителя, могущее служить причиной ДТП.

В последнее время находит применение судебно-психологическая экспертиза, которая решает вопросы, связанные с сущностью психических состояний и процессов исследуемой личности, то есть контуры психологической модели личности. Эта экспертиза устанавливает основные признаки личности исследуемого, специфику ее формирования, реконструирует проявление личностных особенностей в деяниях человека, в частности, не совершил ли водитель дорожное происшествие в состоянии физиологического аффекта и т. д., что в первую очередь имеет важное значение при расследовании ДТП.

1.3.7 Комплексные экспертизы

Комплексная экспертиза – это экспертное исследование, проводимое по заданию органов, ведущий уголовный процесс, в ходе которого специалисты решают поставленные перед ними вопросы совместно на основе кооперации знаний, приемов и методов исследования, почерпнутых из разных наук и относящихся соответственно к компетенции двух или более видов однородной экспертизы.

Примерный перечень вопросов, разрешаемых комплексной трасологической дорожно-транспортной экспертизой:

- с каким видом транспорта произошло столкновение, исходя из следов, имеющих на автотранспортном средстве?
- какой частью или частями автотранспортного средства оставлены следы на том или ином объекте?

– каков механизм образования следов, имеющихся на автотранспортном средстве и других объектах?

– произошло ли столкновение конкретного автотранспортного средства с движущимся или стоящим транспортным средством?

– производилась ли замена тех или иных деталей на автотранспортном средстве?

– каков механизм столкновения транспортных средств?

– каким было расположение транспортных средств относительно элементов проезжей части дороги в момент, предшествующий их первичному контакту?

– в каком месте произошло столкновение транспортных средств на проезжей части дороги?

– в результате чего образовались повреждения на данном транспортном средстве?

Вопросы, разрешаемые комплексной трасологической и судебно-медицинской экспертизами:

– каким видом и типом транспорта оставлены следы-отображения на одежде и теле потерпевшего?

– не оставлены ли следы на одежде и теле потерпевшего шиной данной автомашины?

– в каком положении находился потерпевший в момент получения травмы и каково было взаимоположение его и автотранспортного средства?

– в результате чего образовались следы на одежде потерпевшего в момент получения травмы и каково было взаимоположение его и автотранспортного средства?

Вопросы, разрешаемые комплексной трасологической и судебно-медицинской экспертизами:

– каким видом и типом транспорта оставлены следы-отображения на одежде и теле потерпевшего?

– не оставлены ли следы на одежде и теле потерпевшего шиной данной автомашины?

– в каком положении находился потерпевший в момент получения травмы и каково было взаимоположение его и автотранспортного средства?

– в результате чего образовались следы на одежде потерпевшего в момент получения травмы и каково было взаимоположение его и автотранспортного средства?

– какова последовательность нанесения повреждений потерпевшему?

– какой частью транспортного средства повреждена одежда или оставлены отпечатки на ней?

С помощью комплексной судебно-медицинской, трасологической и автотехнической экспертиз можно решить такие задачи:

– исходя из механизма образования повреждений на транспортном средстве и повреждений на теле человека, решить кто управлял транспортным средством;

– исходя из механизма образования повреждений на транспортном средстве и теле пассажира установить место нахождения этих лиц в салоне и их положение при этом.

1.3.8 Следственный эксперимент по делам о ДТП

При расследовании дорожно-транспортных происшествий приходится проводить воспроизведение обстановки и обстоятельств события, целью которого является:

– установление возможности восприятия дорожной обстановки;

– установления умения ориентироваться в конкретной дорожной обстановке, совершать определенные действия;

– установление возможности возникновения, существования, изменения, прекращения определенного явления;

– проверка правильности показаний водителя о возможности видеть в момент происшествия соответствующее препятствие, дорожное сооружение, дорожный знак, сигнал светофора и т. д. Ход и результаты такого эксперимента не только помогают проверить правильность показаний водителя, но также решить вопрос о его виновности;

– проверка правильности показаний водителя о невозможности в момент происшествия видеть пешехода, дорожный знак, препятствие или иной объект ввиду ослепления светом фар другой автомашины;

– проверка показаний свидетелей, потерпевших о возможности из определенного места на указанном расстоянии, в такое-то время, при таких-то условиях видеть участок дороги, местности, где произошло происшествие; марки участвовавших в происшествии транспортных средств; различать номерные знаки этих средств; водителя, скрывшегося с места происшествия, особенности его внешности, одежды; других лиц – пассажиров машины, участвовавшей в происшествии, пешеходов и т. д.

Следственный эксперимент по установлению возможности восприятия дорожной обстановки связан с установлением возможности восприятия определенных объектов в конкретной дорожной обстановке. К числу элементов дорожной обстановки относят:

- дорожные условия;
- техническую характеристику дороги (ее профиль, ширину);
- видимость;
- обзорность;
- интенсивность и скорость движения;
- наличие знаков;

– поведение пешеходов и водителя.

Применительно к следственному эксперименту рассматриваемого вида целесообразно выделить его разновидности в зависимости от функциональных факторов восприятия и специфических объектов восприятия:

1) следственный эксперимент по установлению возможности видеть определенные объекты, явления (видимость, обзорность); человека (группу людей), друг друга (водитель-пешеход; водитель-водитель); дорожные знаки; световые сигналы; придорожные объекты; препятствия на дороге;

2) следственный эксперимент по установлению возможности ощущать определенные явления: поворот (разворот) транспортного средства; торможение; рывок в начале движения; движение рывками; задний ход.

Следственный эксперимент, проводимый для проверки возможности видеть, является наиболее распространенным видом эксперимента, проводимого при расследовании уголовных дел. По делам о дорожно-транспортных происшествиях рассматриваемый вид следственного эксперимента также является наиболее распространенным.

На основе проведенного обобщения следственной практики можно наметить схему следственного эксперимента "на видимость", примером которой может служить схема эксперимента, проводимого в случае, когда автомобиль наехал на движущегося пешехода:

1) определяется полоса движения автомобиля;

2) определяется место нахождения пешехода в момент наезда;

3) в месте наезда располагается манекен или предлагается пешеходу встать за пределы полосы движения автомобиля в точке, расположенной в безопасной зоне, примерно на расстоянии 1 м от границы полосы движения;

4) автомобиль движется в пределах полосы движения с той скоростью (с учетом допустимых пределов), с которой он двигался во время происшествия, и останавливается после проезда препятствий.

Эксперименты позволяют определить расстояние от транспортного средства до фактически встретившегося препятствия на дороге в момент появления его в поле зрения водителя.

При производстве эксперимента по вопросу видимости очевидцами транспортного средства и подвижного препятствия необходимо иметь в виду, что скорость движения при этом имеет большое значение и обычно должна соответствовать скорости движения во время происшествия.

К виду следственного эксперимента по установлению умения ориентироваться в конкретной дорожной обстановке, совершать определенные действия относятся эксперименты, позволяющие установить умение:

– принять соответствующее решение в конкретной дорожной обстановке;

– определить вид (марку, модель) автомобиля или другого транспортного средства, его параметры (габариты и т. д.);

- управлять транспортным средством, совершать отдельные действия по управлению им;
- устранить обнаруженные дефекты в узлах и агрегатах автомобиля;
- произвести действия соответственно конкретно сложившейся дорожной обстановке (маневрирование, экстренное торможение);
- пройти (пробежать) определенное расстояние с определенной скоростью за определенное время.

Следственный эксперимент по установлению возможности возникновения, существования, изменения, прекращения определенного явления включает в свои задачи решение определенного круга вопросов, среди которых основными являются установление: механизма автотранспортного происшествия в определенных дорожных условиях, среде движения; параметров движения определенного автомобиля (скорость движения, путь и время торможения и др.); технического состояния и неисправностей автотранспортного средства; механизма следообразования на поверхности автомобиля, скрытых его частях, узлах и механизмах, на дорожном покрытии, предметах наезда и столкновения.

Для разработки методики следственного эксперимента по установлению технического состояния и неисправности автомобиля необходимо учитывать следующие основные положения:

1. Установление путем следственного эксперимента самого факта соответствующей неисправности автомобиля является реально задачей. Для следователя в благоприятных случаях возможно установление неисправности по очевидным, внешне проявившимся признакам. Однако следователь, в силу недостаточной технической компетенции и процессуального положения, не может официально зафиксировать причины неисправности.

2. В ходе следственного эксперимента следователь обнаруживает признаки, могущие указывать на возможные неисправности, действуя в пределах своей компетенции.

3. Следователь выдвигает частные версии о характере неисправностей и причинах их образования на основе фактических данных, основываясь на непосредственном восприятии осматриваемых объектов, результатах опытных действий, сведениях о техническом состоянии узлов механизмов и деталей, полученных от специалистов в ходе производства следственного эксперимента и данных других следственных действий (осмотр, допрос).

4. В ходе осмотра, подготовки и проведения следственного эксперимента целесообразно использовать для сравнения, имеющийся аналогичные детали, запасные части, техническую документацию (описание, чертежи, схемы и др.).

Проведение следственного эксперимента предусмотрено ст. 207 УПК Республики Беларусь.

1.3 Компетенция судебного эксперта

Компетенция, права и обязанности судебного эксперта-автотехника регламентированы законом, сформулированным в УК и УПК Республики Беларусь. Судебные эксперты-автотехники в своей деятельности руководствуются Положением об организации производства судебных экспертиз в экспертных учреждениях и Инструкцией о производстве судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях.

Эксперт-автотехник дает заключение от своего имени на основании лично проведенных исследований в соответствии со своими специальными знаниями и несет за свое заключение личную ответственность. Заключение судебного эксперта-автотехника базируется на материалах уголовного дела и является доказательством по делу. В процессах по автотранспортным преступлениям на нем наряду с другими доказательствами базируются обвинительное заключение и приговор.

Эксперт-автотехник исследует только технические аспекты ДТП. Такой анализ подразумевает изучение обстоятельств ДТП на основе физических законов без учета психофизиологических особенностей участников ДТП и эмоциональных факторов, действующих на них, а также на самого эксперта. Полностью оценивает все доказательства суд.

Под компетенцией эксперта-автотехника понимают его знания и опыт в области теории и методики экспертизы, а также круг полномочий, предоставленных ему законом, и вопросов, которые он может решать на основе своих специальных познаний.

В компетенцию судебного эксперта-автотехника входит исследование технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП; обстановки на месте ДТП, действий участников ДТП, процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП. Наличие или отсутствие технической возможности предотвратить ДТП является критерием деления опасной и аварийной ситуации.

Техническое состояние транспортных средств исследуют, чтобы установить причины и время возникновения неисправности и возможность обнаружить ее до ДТП. Эксперт-автотехник устанавливает причинно-следственную связь между обнаруженной неисправностью и ДТП, и определяет техническую возможность его предотвращения при состоянии транспортного средства в момент ДТП. Применение термина «техническая возможность» обусловлено необходимостью решать вопросы безотносительно к субъективному состоянию водителя и его психофизиологическим характеристикам. Эксперт выясняет обстоятельства, связанные с техническим состоянием транспортного средства, которые способствовали (или могли способствовать) ДТП.

Обстановку на месте ДТП эксперт-автотехник исследует, чтобы установить параметры, характеризующие движение транспортных средств и других объектов в зоне ДТП (ширину проезжей части и обочин, коэффициенты сцепления шин с дорогой и сопротивления качению, уклон дороги, радиусы закруглений, средства организации движения). В процессе исследований определяют траектории движения транспортных средств, условия видимости и обзорности, а также другие обстоятельства, которые способствовали (или могли способствовать) ДТП.

Эксперт-автотехник определяет, как следовало действовать участникам ДТП, чтобы выполнить технические требования Правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и других нормативных актов. Сопоставляя фактические действия участников в процессе ДТП с указаниями нормативных документов, эксперт определяет степень соответствия этих действий установленным требованиям.

Он выявляет, какие действия водителя по управлению автомобилем с момента возникновения опасности могли предотвратить ДТП, и какими требованиями Правил дорожного движения они предусмотрены. Он выясняет также, была ли у водителя транспортного средства возможность совершить эти действия. Тем самым эксперт определяет технические аспекты причинной связи между действиями участников ДТП (установленными как следствием и судом, так и самим экспертом) и происшествием, если выяснение этих связей требует специальных познаний. *Чтобы разграничить преступление и несчастный случай, необходимо доказать, что нарушение правил движения явилось причиной преступных последствий.*

При исследовании процесса (механизма) ДТП или его отдельных стадий эксперт-автотехник устанавливает величины и направление действия сил между столкнувшимися транспортными средствами или между транспортным средством и препятствием. Анализируя наезд автомобиля на пешехода, он определяет основные параметры их движения и взаимное расположение в различные моменты времени.

Эксперт устанавливает также момент возникновения опасности для движения, если при этом необходимы специальные познания для проведения соответствующих расчетов, моделирования и эксперимента. Этот момент требует принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезда на препятствие, столкновения транспортных средств, опрокидывания и т. п.).

Момент возникновения опасности – это объективно существующий элемент ДТП, представляющий собой ситуацию, в которой водитель транспортного средства, находясь в определенной точке пространства и моменте во времени, может и должен воспринять препятствие, являющееся источником опасности. (Опасность – это взаимодействие элементов дорожной обстановки, которое при отсутствии своевременных мер со стороны участников дорожного движения влечет за собой наступление аварийной ситуации).

Эксперт-автотехник определяет также момент, когда какой-либо предмет перестает ограничивать обзорность и водитель получает возможность увидеть пешехода или транспортное средство. Если этот момент определен дознавателем, следователем (судом), то эксперт принимает его в качестве исходного. Определяя наличие у участников ДТП технической возможности предотвратить происшествие, эксперт опирается не только на предоставленные ему исходные данные, но и на сведения, которые он сам получил расчетным путем. Если полученные экспертом данные расходятся с данными, указанными дознавателем, следователем (судом), то эксперт указывает на это в своем заключении.

В компетенцию эксперта-автотехника входит также исследование и решение других вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, для ответа на которые необходимы специальные познания.

Судебный эксперт-автотехник, имеет право знакомиться с материалами уголовного дела, относящимися к предмету автотехнической экспертизы и выписывать из них необходимые сведения, присутствовать (с разрешения органа, ведущего уголовный процесс) при допросах и других следственных действиях, задавать допрашиваемым вопросы. Он имеет право заявлять ходатайства о предоставлении дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения, о привлечении к проведению экспертизы других экспертов, о принятии мер по обеспечению его безопасности, членов семьи, близких родственников и иных лиц, которых он обоснованно считает близкими, а также имущества. Судебный эксперт-автотехник в соответствии со ст. 61 УПК РБ обладает также правом с разрешения, органа ведущего уголовный процесс, участвовать в производстве следственных экспериментов и других процессуальных действий. Эксперт-автотехник может знакомиться с протоколом следственного или другого процессуального действия, в котором он участвовал, а также в соответствующей части – с протоколом судебного заседания и делать подлежащие внесению замечания, относительно полноты и правильности записи его действий и заключения.

Эксперт вправе осматривать место ДТП и транспортные средства для того, чтобы уточнить исходные данные, предоставленные ему для исследования. Он имеет также право собственноручно записывать в протоколе допроса свои ответы на вопросы следователя, поставленные для разъяснения заключения. Ознакомившись с протоколом допроса, эксперт может высказать свои замечания, которые обязательно заносятся в протокол.

Он вправе также обжаловать в установленном порядке действия органа, ведущего уголовный процесс, ограничивающие его права при производстве экспертизы (ст. 61 УПК Республики Беларусь).

Судебный эксперт-автотехник имеет право давать заключение и показания на родном языке, а при необходимости пользоваться бесплатными услу-

гами переводчика, получать возмещение расходов, понесенных при производстве экспертизы, а также вознаграждение за выполненную работу, не входящих в круг его служебных обязанностей.

Эксперт-автотехник не вправе помимо органа, ведущего уголовный процесс, вести переговоры с участниками уголовного процесса по вопросам, связанным с проведением экспертизы; самостоятельно собирать материалы для исследования; проводить исследования, могущие повлечь полное или частичное уничтожение объектов экспертизы либо изменение их внешнего вида или основных свойств, если на это не было специального разрешения органа, ведущего уголовный процесс.

Эксперт-автотехник, обязан, действуя в соответствии со ст. 61 УПК Республики Беларусь, дать обоснованное и объективное заключение по поставленным вопросам перед ним вопросам, отказаться от дачи заключения, если поставленные вопросы выходят за пределы его специальных знаний или если представленные ему материалы недостаточны для ответа на эти вопросы, а также отказаться от дальнейшего проведения экспертизы, если он придет к выводу о невозможности дачи заключения, о чем письменно уведомить лицо, поручившее ему производство экспертизы, с обоснованием этого отказа. За разглашение данных предварительного расследования или закрытого судебного заседания без разрешения органа, ведущего уголовный процесс, эксперт несет ответственность в соответствии со ст. 407 УК Республики Беларусь. В тоже время за дачу заведомо ложного заключения, а также отказ, либо уклонение без уважительных причин от исполнения возложенных на него обязанностей эксперт несет ответственность в соответствии со ст. 401 и 402 УК Республики Беларусь.

Отвод эксперта от участия в производстве уголовного дела по ДТП в соответствии со ст. 85 УПК Республики Беларусь может производиться в случае, если он не является надлежащим экспертом для проведения экспертизы по данному уголовному делу, если он находится в служебной или иной зависимости от дознавателя, следователя, прокурора или судьи, защитника, подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего, гражданского истца или ответчика, а также в случае его некомпетентности. Вопрос об отводе эксперта разрешает орган уголовного преследования, а в судебном заседании – суд, рассматривающий уголовное дело.

Эксперт-автотехник обязан детально ознакомиться со всеми обстоятельствами ДТП и в случае необходимости поставить вопрос перед следствием или судом о предоставлении ему недостающих данных. Такие данные могут быть получены в результате дополнительных допросов участников и свидетелей ДТП, судебно-медицинской экспертизы или финансово-бухгалтерской ревизии документов, выезда на место происшествия и его осмотра, следственного эксперимента, а также из объяснительных документов соответствующих организаций.

В обязанности эксперта входит использование научно-технических средств, способствующих полному и всестороннему исследованию обстоятельств ДТП и технического состояния транспортных средств. Он обязан также исследовать представленные на экспертизу материалы, если они позволяют без дополнительных данных ответить хотя бы на часть поставленных вопросов. В заключении он должен сообщить о причинах, сделавших невозможным ответы на другие вопросы. Эксперт обязан обеспечить сохранность материалов дела, полученных для исследования.

В предусмотренных законодательством случаях эксперт проводит экспертизу в присутствии дознавателя, прокурора или следователя, а также обвиняемого и предоставляет ему возможность давать необходимые разъяснения.

Эксперт обязан являться по вызовам, органа ведущего уголовный процесс, на допрос для разъяснения данного им заключения. В обязанности эксперта входит также установление обстоятельств, которые способствовали (или могли способствовать) ДТП, нарушению Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, если для этого требуются специальные познания и имеются необходимые данные.

Эксперт участвует в разработке мер предупредительного характера, направленных на обеспечение безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта, и активно способствует улучшению качества и сокращению сроков судебных автотехнических экспертиз.

1.4 Компетенция служебного эксперта

Деятельность лица, проводящего служебное расследование ДТП (служебного эксперта), его компетенция, права и обязанности регламентируются инструкциями и указаниями министерства (ведомства), в котором работает эксперт. Согласно этим руководящим документам служебный эксперт должен проводить свое расследование в тесном взаимодействии с работниками органов дознания, следствия или ГАИ, а также организаций, отвечающих за состояние автомобильной дороги, железнодорожных переездов, речных переправ и других сооружений и др.

Должностные лица, прибывшие на место ДТП раньше представителей ГАИ, должны принять меры к оказанию помощи пострадавшим, доставить их в ближайшее медицинское учреждение, организовать охрану места ДТП, транспортного средства и груза, принять меры к предотвращению вторичного ДТП и к выявлению его свидетелей. Если движение других транспортных средств невозможно, надо освободить проезжую часть, предварительно зафиксировав положение транспортных средств и объектов, относящихся к происшествию.

Проводя расследование, служебный эксперт должен:

– осмотреть место ДТП и транспортные средства; при необходимости сфотографировать общий вид места ДТП, транспортные средства, следы

торможения, а также объекты, которые могли повлиять на возникновение ДТП;

– уточнить необходимые данные у водителей и других лиц, объяснения которых могут иметь значение для конкретизации обстоятельств ДТП.

С разрешения работников дознания или следствия служебный эксперт знакомится с протоколом осмотра и схемой места ДТП и снимает с них копии, проверяет удостоверение на право управления транспортным средством, талон технического паспорта, путевой или маршрутный лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз.

Служебный эксперт должен установить: дату, время и место ДТП (улицу, район, дорогу); категорию дороги; в случаях, когда ДТП связано с неудовлетворительными дорожными условиями, – организацию, эксплуатирующую дорогу; модели и номерные знаки транспортных средств, их техническое состояние; число погибших и раненых (водителей, пассажиров, пешеходов и др.); повреждения транспортных средств и груза; основные сведения о водителях – фамилию, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, стаж работы (общий, в данном предприятии, на данном транспортном средстве); состояние водителя – здоров, болен, трезв, утомлен (по заключению врача); на каком часу работы водителя произошло ДТП; цель поездки (по наряду); использовалось ли транспортное средство по назначению, нет ли отклонений от маршрута; вид ДТП; погодные условия (дождь, снег, туман и т. д.); условия видимости (степень освещенности) дороги, расстояние видимости, время суток (темное, светлое); дорожные условия (характеристику покрытия, состояние проезжей части, подъем, спуск, закругление дороги, наличие дорожных знаков, сигналов, разметки); очевидные причины ДТП.

Эксперт обязан также выяснить обстоятельства ДТП и все повлекшие ДТП или способствовавшие его возникновению факторы. В отношении водителя, находившегося в нетрезвом состоянии, необходимо выяснить, явился ли он пьяным на работу или употреблял спиртные напитки на линии, кто из должностных лиц проверял его состояние перед выездом, не связано ли употребление алкоголя с использованием транспортного средства в личных целях.

Изучая причины ДТП, служебный эксперт должен оценить действия водителя и их соответствие Правилам дорожного движения. При этом надо выявить лиц, нарушивших требования правил, инструкций и приказов, что явилось причиной ДТП. В заключение необходимо выяснить, имеется ли связь между ДТП и упущениями в работе по обеспечению безопасности движения на данном предприятии. С этой целью эксперт проверяет, надежен ли контроль за работой водителей на линии, за правильным оформлением путевых листов и товарно-транспортных документов. При этом он устанавливает, пресекает ли служба эксплуатации предприятия нарушения

по оформлению этих документов и принимает ли меры к определению местонахождения водителей, не прибывших своевременно в гараж.

Эксперт проверяет режим труда и отдыха водителя в период, предшествовавший ДТП, наличие у него случаев ДТП и нарушений трудовой и транспортной дисциплины, число и характер взысканий. Он определяет, как на предприятии организовано обучение водителей для Повышения их профессионального мастерства, какие меры принимаются в отношении водителей, нарушивших Правила дорожного движения, допустивших перегрузку автомобиля или перевозку пассажиров в грузовых автомобилях. Необходимо выяснять, обследованы ли дорожные условия на маршрутах и что принято по устранению выявленных недостатков, проверялись ли установленные нормы скорости и. выполнялись ли правила перевозки людей в грузовых автомобилях. Эксперт оценивает также техническое состояние автомобиля перед выездом на линию, устанавливает, кто проводил технический контроль автомобиля и инструктаж водителя, когда последний раз проводилось техническое обслуживание и кто конкретно его выполнял, какие заявки были сделаны водителем, какие дефекты были обнаружены и как они были устранены.

Кроме того, необходимо выяснить, как на данном предприятии организованы техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, соблюдается ли график обслуживания. Одновременно надо определить, как работает комиссия общественного контроля за безопасностью движения и соблюдается ли порядок стажировки водителей.

Как показывает приведенный перечень обязанностей служебного эксперта, они существенно отличаются от обязанностей судебного эксперта. Деятельность последнего значительного уже и ограничена рамками исследования технического аспекта ДТП. Это подчеркивает важную роль служебного расследования ДТП в профилактическом предупреждении аварийности и повышении безопасности дорожного движения.

2 ПРОИЗВОДСТВО ЭКСПЕРТИЗЫ

2.1 Исходные материалы для экспертизы

Эксперт-автотехник устанавливает определенные доказательства путем исследования других установленных ранее доказательств. Они предоставляются судебному эксперту дознавателем, следователем или судом и являются основным исходным материалом, базируясь на котором, эксперт формулирует свое заключение. Кроме того, часть исходных данных эксперт определяет самостоятельно на основании материалов дела, представленных на экспертизу.

Для производства судебной автотехнической экспертизы в распоряжение эксперта должны быть предоставлены материалы, достаточные для полного и объективного исследования. К этим материалам относятся:

- постановление дознавателя, следователя о назначении экспертизы;
- протокол осмотра места ДТП;
- схема ДТП;
- протокол осмотра и проверки технического состояния транспортного средства;
- справка по ДТП.

Этот перечень может быть дополнен протоколом следственного эксперимента (если он проводился) и другими материалами (справка метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне ДТП, сведения о продолжительности цикла, фаз и такта светофорного регулирования), а также протоколами допросов свидетелей.

Служебному эксперту, как правило, таких документов не предоставляются. Необходимые для экспертизы данные он получает самостоятельно в результате выезда на место дорожно-транспортного происшествия, осмотра транспортных средств, бесед с потерпевшими и свидетелями. Он также может снять копии с оформленных сотрудниками ГАИ документов.

Назначение экспертизы дознавателем, следователем должно быть оформлено процессуально. Если документ о назначении экспертизы отсутствует, экспертиза утрачивает свое юридическое значение.

Постановление о назначении экспертизы состоит из трех частей: вводной, описательной и резолютивной (заключительной). В вводной части указывают основания назначения экспертизы, дату и место составления постановления, наименование органа или фамилию и должность лица, назначившего экспертизу, номер дела, фамилию и инициалы подозреваемого.

В описательной части излагают фактуру ДТП и характеризуют обстоятельства, связанные с объектами экспертизы. Особое значение для автотехнической экспертизы имеют технические данные, необходимые для восстановления механизма ДТП. К ним относятся:

- координаты места и время ДТП;
- характеристика проезжей части и ее состояния (ширина, тип и состояние покрытия, значения продольных и поперечных уклонов, наличие закруглений, их длины и радиусы, ширина и состояние обочин и тротуаров);
- тип и техническое состояние транспортного средства, его загрузка в момент ДТП;
- скорость движения транспортных средств (если она установлена) и пешеходов;
- длина и характер следов торможения или качения колес;

– расположение транспортных средств и других объектов и предметов (осколки стекол, осыпавшейся грязи, деталей автомобиля, личных вещей потерпевших) на проезжей части;

– характеристики видимости и обзорности с места водителя в момент дорожно-транспортного происшествия.

В постановлении должно быть указано, применял ли водитель экстренное торможение, а если применял, то на какое расстояние переместилось транспортное средство в заторможенном состоянии до места удара и после него. Также указывают, какой частью транспортного средства был сбит пешеход (или нанесен удар по другому транспортному средству, неподвижному препятствию).

При проведении экспертизы не все данные, перечисленные в постановлении, могут потребоваться, и часть их не будет использована экспертом. С другой стороны, иногда в ходе исследования могут потребоваться сведения, не охваченные приведенным перечнем. Поэтому объем и содержание исходных данных в каждом случае устанавливаются в зависимости от конкретных обстоятельств ДТП и целей экспертного исследования.

В конце описательной части постановления перечисляют статьи УПК Республики Беларусь, которыми руководствовался следователь, дознаватель, назначая экспертизу.

В резолютивной части постановления указывают вид назначаемой экспертизы, учреждение или лицо, которому она поручена, перечисляют вопросы, поставленные на разрешение эксперта, описывают направляемые на исследование объекты и материалы. Постановление дознавателя, следователя о назначении экспертизы обязательно к исполнению лицами, учреждениями и организациями, которым оно адресовано и в компетенцию которых это входит. Следователь и дознаватель вправе присутствовать при проведении экспертизы (ст. 227 УПК РБ).

Полнота и результативность экспертного исследования в значительной степени определяются кругом и точностью сформулированных вопросов, поставленных на разрешение эксперта. Число и содержание этих вопросов могут быть весьма различными и охватывать самые разные аспекты исследуемого ДТП. Часто, например, возникают вопросы относительно скорости транспортного средства перед торможением и в момент наезда на пешехода или столкновения.

Если у транспортного средства обнаружена какая-нибудь неисправность, то эксперт должен определить время ее возникновения и ответить на вопросы, не могла ли она явиться результатом исследуемого ДТП и как данная неисправность могла повлиять на процесс и результаты ДТП?

При расследовании ДТП, сопряженных с заносом и опрокидыванием транспортных средств, возникают вопросы, что было причиной потери поперечной устойчивости и какие особенности дороги, транспортного средст-

ва и режима движения способствовали этому? Распространены вопросы относительно Правил эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта. Например, допустим ли выпуск автомобиля (или автопоезда) на линию при данном его техническом состоянии, допустима ли перегрузка подвижного состава и в какой степени она могла повлиять на ДТП? Весьма часто задают также вопросы о том, была ли у водителя техническая возможность предотвратить ДТП и какие действия для этого он должен был выполнять?

В постановлении указывают также на необходимость предупреждения экспертов об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения, за отказ или уклонение от дачи заключения и за разглашение данных предварительного следствия.

В случае назначения повторной или дополнительной экспертизы в экспертное учреждение представляют заключения предшествующих экспертиз (либо их сообщение о невозможности дать заключение) со всеми приложениями, а также появившиеся после дачи первичного заключения материалы.

Протокол осмотра места ДТП содержит описание и характеристику всех элементов места происшествия, которые были обнаружены в процессе осмотра.

По существующему положению в состав оперативной группы, выезжающей на место ДТП, должны входить сотрудники ГАИ, дознаватель, следователь органов внутренних дел (если пострадали люди или причинен большой материальный ущерб), криминалистический эксперт, судебно-медицинский эксперт или врач (когда имеются погибшие), сотрудник уголовного розыска (если водитель скрылся с места ДТП). Однако обычно нет необходимости в обязательном присутствии всех перечисленных специалистов. Поэтому первичное расследование ДТП и оформление документации обычно возлагают на инспектора дорожно-патрульной службы ГАИ, прибывшего на место ДТП.

Используемая в настоящее время форма протокола осмотра места ДТП состоит из трех частей: вводной, описательной и заключительной.

В вводной части указывают дату осмотра, должности и фамилии лиц, участвующих в осмотре, фамилии, имена и отчества водителей и понятых. В описательной части протокола характеризуют все, обнаруженное в процессе осмотра. К основным элементам места ДТП относятся:

- участок дороги или улицы (с указанием названий) с их проезжей частью, тротуарами и обочинами;
- дорожное покрытие, его состояние (сухое, влажное, обледенелое) и особенности (выбоины, колеи);
- окружающие предметы (дома, деревья, заборы);
- объекты, являющиеся результатом ДТП;

– транспортные средства, их положение на местности и относительно друг друга;

– средства организации и регулирования движения (дорожные знаки, указатели, светофоры, местонахождение регулировщика, линии разметки).

Кроме того, в протоколе указывают состояние погоды и видимость в момент осмотра.

В протоколе фиксируют все размеры и расстояния, имеющие значение для расследования ДТП. В случае сомнения в правильности указанных данных эксперт должен потребовать у назначившего экспертизу лица точные сведения.

В заключительной части протокола указывают: предметы, изъятые с места ДТП; действия по фиксированию обстановки на месте ДТП и изъятию предметов (изготавливались ли слепки отпечатков протектора, фотографировалось ли место ДТП); заявления по существу осмотра, поступившие от водителей, очевидцев, потерпевших, специалистов и понятых; время начала и окончания осмотра.

Протокол подписывают лица, производившие осмотр и участвовавшие в осмотре (водители транспортных средств, специалисты и т. д.).

Схема ДТП представляет собой план местности с графическим изображением обстановки происшествия и является приложением к протоколу осмотра места ДТП. Как и протокол, схему составляют на основании данных осмотра места происшествия, показаний его очевидцев и участников.

На схеме должны быть указаны все основные элементы, которые являются предметом осмотра (ширина проезжей части, зелёной зоны, тротуаров, обочины, имеющиеся дефекты на дороге, глубина кюветов при опрокидывании или съезде в кювет, следы движения или волочения транспорта, расположение пострадавших, груза, частей машины и др. вещественных доказательств на дороге, место нахождения деревьев, сигнальных столбиков или др. предметов, на которые совершён наезд и т. д.)

При составлении схемы особое внимание обращается на точность вычерчивания элементов улиц, дорог, островков, разметки, нанесения на ней следов движения транспорта по отношению к кромке проезжей части или кювету. Указываются расположения дорожных знаков, светофоров, светильников (при происшествиях в вечернее и ночное время.)

На схеме обязательно должно быть указано место (километры и метры), где произошло столкновение или наезд. Это важно для решения вопроса об ответственности водителя.

Когда для расследования происшествия имеет значение высота транспортного средства или отдельных его деталей, составляется дополнительная схема. Если на месте происшествия обнаружено много следов и иных предметов, имеющих доказательственное значение, и на схему контуры их не могут быть нанесены достаточно точно, их следует вычертить на отдельном

листе или вынести (в большом масштабе) за пределы обозначенного на схеме места происшествия.

Однако схема фиксирует не только координаты транспортных средств и пешеходов после происшествия, но и их примерное расположение перед происшествием, а также направление (траекторию) движения.

Для наглядного и точного представления о размерах изображаемых предметов и расстояний между ними схема должна быть выполнена в масштабе. Удобнее всего это требование соблюдается при использовании специальных бланков, отпечатанных на миллиметровой бумаге. Составление схемы еще более облегчается при наличии штампов с изображением транспортных средств, пешеходов, светофоров и т. д.

Иногда графическое изображение сопровождается пояснительной таблицей с указанием климатических, условий, состояния уличного освещения и видимости дороги. Особое внимание обращают на положение предметов, ограничивающих обзорность дороги с места водителя (дома, зеленые насаждения, стоящие транспортные средства).

Эксперт может точно восстановить расположение транспортного средства на проезжей части только в том случае, если его изображение на схеме правильно привязано к постоянным неподвижным ориентирам: километровому указателю, зданию, мачте телефонной или телеграфной связи. На схеме должны быть указаны три размера: один параллельно осевой линии дороги – от переднего или заднего моста транспортного средства до избранного ориентира и два перпендикулярных этой линии – от осей передних и задних колес (или от передней и задней габаритных точек) до границы проезжей части (обочины).

В каждом конкретном случае могут быть выбраны свои ориентиры на месте ДТП и характерные точки на транспортном средстве. Например, на рисунке 1 показано схематическое изображение, автопоезда на месте ДТП. Замеры в поперечном направлении сделаны от бордюрного камня, а в продольном – от километрового столба. В качестве характерных точек транспортного средства выбраны концы его осей.

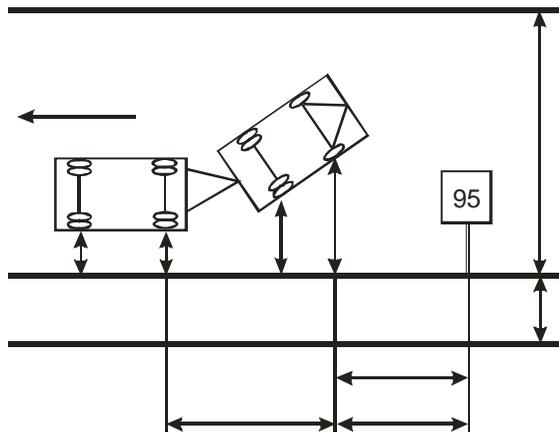


Рисунок 1 – Обозначение расположения автопоезда на месте ДТП

Если кромка проезжей части четко не просматривается (покрытие изношено, занесено снегом) или отсутствует (на проселочных грунтовых дорогах), то перед замерами на местности проводят базовую линию. Для этого между двумя заметными неподвижными ориентирами натягивают веревку или полотно рулетки и все расстояния замеряют от нее. Пользуясь базовой линией, можно точно воспроизвести объекты сложной конфигурации. Так, на рисунке 2 в качестве ориентиров приняты: телеграфный столб и отдельно стоящее дерево. Базовую линию III разбивают на отдельные участки длиной 1–2 м каждый, от концов которых и замеряют нужные расстояния. С помощью базовой линии на схеме воспроизведены конфигурации криволинейного участка дороги II и тормозного следа I.

Схема и протокол осмотра места ДТП должны содержать четкие характеристики следов колес на покрытии. Если причину возникновения следа трудно определить (качение, юз, поперечное скольжение), то следует измерить длину всех характерных участков следа и описать их в протоколе. Например: «Задним правым колесом автомобиля ВАЗ-2101 ЛИЯ 28-10 оставлен след длиной 11,4 м. В начале следа на длине 1,4 м имеются слабые отпечатки протектора, затем на протяжении 3,5 м отпечатки становятся более четкими, после чего переходят в след скольжения неврещающего колеса. Длина следа скольжения составляет 6,5 м».

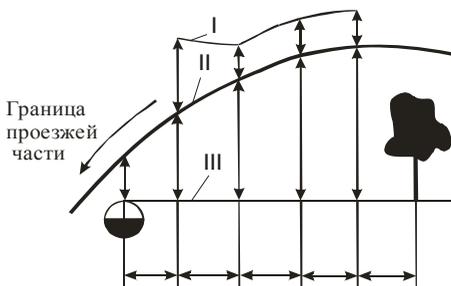


Рисунок 2 – Воспроизведение объектов сложной конфигурации на схеме ДТП

Схема при всей ее наглядности не всегда объективно отражает все обстоятельства ДТП. Одна из причин заключается в том, что на месте происшествия обычно составляют лишь черновой эскиз схемы, а оформляют ее окончательно в ГАИ иногда значительно позже, причем ряд деталей восстанавливают по памяти. Кроме того, на схеме предметы изображают в плане, в то время как участники и свидетели ДТП видят их в определенном ракурсе, в перспективе, и зрительное впечатление может быть другим. Все это может привести к ошибкам при составлении схемы, и как следствие, к неверным выводам эксперта. Для более точного воспроизведения дорожной обстановки применяют фотосъемку. С помощью ориентирующей и обзорной съемки фиксируют общий вид местности в зоне ДТП. Посредством узловой съемки фиксируют наиболее важные объекты (поврежденная сторона автомобиля, тело потерпевшего), вошедшие в кадр при обзорной съемке. Детальной съемке подвергают предметы, которые могут стать вещественными доказательствами: тормозные и рулевые механизмы, шины, фары. Фотографируют также пробоины, вмятины, следы шин, повреждения транспортных средств и дорожного покрытия.

Хорошие результаты дает применение стереофотограмметрии, позволяющей воспроизводить в объемном (трехмерном) представлении всю дорожную обстановку в зоне ДТП, транспортные средства и их поврежденные участки. Качественная съемка исключает необходимость предъявлять экспертам поврежденные автомобили, повышает точность и достоверность выводов, научный уровень экспертного исследования, сокращает его сроки.

Схема имеет доказательственное значение только при наличии протокола осмотра, содержание которого передается на схеме графически.

Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств фиксирует технические неисправности и повреждения, выявленные при осмотре этих средств. Неисправности могут быть причиной ДТП, а повреждения – его следствием. В процессе осмотра могут быть также обнаружены частицы грунтов, краски, одежды, крови, которые могут помочь уста-

новлению обстоятельств ДТП. В протоколе указывают вид повреждений (вмятины, трещины, разрывы), их местонахождение и размеры – длину, ширину, глубину. Осмотр позволяет выявить дефекты, с которыми запрещается эксплуатация автомобиля, и установить, соответствует ли работа механизма предъявляемым к нему техническим требованиям. Проверяют комплектность агрегатов и соответствие деталей марок автомобиля. На автомобиле могут быть установлены шины, не соответствующие техническим условиям, рифленые рассеиватели фар заменены простыми стеклами и т. д. В процессе ДТП возможна потеря некоторых деталей: пробки топливного бака, колпаков колес, ободков фар, зеркала заднего вида.

Особое внимание уделяют техническому состоянию агрегатов и систем автомобиля, влияющих на безопасность: тормозной системе, рулевому управлению, шинам, подвеске, системам освещения и сигнализации.

В последнее время оперативных работников ГАИ снабжают набором инструментов и приборов для исследования транспортных средств (шинным манометром, динамометром, люфтомером, рулеткой, тестером, штангенциркулем и т. д.)

Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств желательно дополнить их фотографиями с указанием наиболее серьезных повреждений. Такие фотографии дают возможность определить взаимное расположение транспортных средств в процессе их столкновения, а также транспортного средства и пешехода или неподвижного препятствия в момент наезда. Косвенно можно также судить о направлении и силе удара.

Справка по ДТП содержит сведения о времени и месте происшествия, краткое его описание с указанием места жительства пострадавших и адреса лечебного учреждения, в которое они направлены, информацию об автомобилях, участвовавших в ДТП, и их водителях. Справка содержит сведения, относящиеся не только к моменту осмотра места происшествия, но и к моменту события, т. е. самого ДТП. Ее заполняет должностное лицо, осматривающее место ДТП. При этом используются данные, добытые в процессе осмотра, предварительного опроса очевидцев, водителей, пассажиров и пострадавших. Следует отметить, что при описании механизма ДТП инспектора ГАИ иногда допускают субъективную оценку действий его участников, полагаясь на свое впечатление. Действительная оценка может быть дана только по результатам тщательного и объективного расследования нередко после проведения автотехнической экспертизы. В справке должны быть отражены лишь объективные обстоятельства наступления описываемого события, которые были установлены в ходе осмотра места ДТП и предварительного опроса его очевидцев и участников.

Показания свидетелей и обвиняемых иногда применяются экспертами в практической деятельности, однако к использованию этих материалов следует относиться с крайней осторожностью ввиду возможной их недостовер-

ности (часто непреднамеренной) и встречающихся противоречий. Все противоречия в показаниях, имеющие значение для обстоятельства дела, должны быть устранены в ходе предварительного или судебного следствия. Окончательный вариант указывают в постановлении. Если этого достичь не удастся и противоречие сохраняется (например, водитель считает скорость автомобиля равной 40 км/ч, а пешеход – 60 км/ч), то эксперт должен исследовать обе версии и дать заключение по данным каждой из них. Например, «При скорости 40 км/ч водитель имел техническую возможность предотвратить наезд на пешехода». «При скорости 60 км/ч он такой возможностью не располагал» (альтернативное решение). Суд оценивает заключение эксперта и принимает свое решение, основываясь на всех обстоятельствах дела.

2.2 Участие специалиста-автотехника в следственных действиях

Специалист-автотехник, привлеченный для участия в следственных действиях, является помощником следователя. Он использует свои специальные познания и навыки при обнаружении, закреплении и изъятии доказательств. В отличие от эксперта специалист не проводит экспертного исследования. К лицу, вызываемому в суд в качестве специалиста, предъявляются почти такие же процессуальные требования, как и к эксперту-автотехнику. Он может участвовать в осмотре транспортных средств, места ДТП и документов и обращать внимание следователя на следы и другие вещественные доказательства, которые могут иметь значение для установления обстоятельств, вызвавших ДТП или способствовавших его возникновению.

Одним из доказательств по делу служит результат следственного эксперимента, в процессе которого обстоятельства, интересующие следствие и суд, обнаруживаются путем непосредственного их воспроизведения. Эксперименты важны для выяснения механизма ДТП и правильной оценки обстановки происшествия, действий его участников и других обстоятельств подлинного события. Основные обязанности специалиста-автотехника при этом – консультативная помощь по организации и технике эксперимента, расстановке его участников, определение содержания выполняемых действий, обеспечение мер безопасности. Специалист-автотехник должен обеспечить технически правильную фиксацию результатов эксперимента и достоверность проведенных измерений. Участие специалиста в осмотре транспортного средства позволяет избежать неполноты и неточности при обнаружении важных для дела обстоятельств и их отражении в протоколах следственного эксперимента. Специалист-автотехник помогает следователю не только в подборе материалов для исследования, но и в формулировке вопросов для экспертизы. Он может также выделить обстоятельства дела, которые позволят исключить ту или иную версию ДТП.

В целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела по ДТП, следователь, дознаватель вправе провести следственный эксперимент путем воспроизведения действий, обстановки и иных обстоятельств рассматриваемого события. При этом проверяется возможность восприятия каких-либо фактов, совершение определенных действий, наступление какого-либо события и механизм образования следов. В необходимом случае к участию в следственном эксперименте привлекаются специалист и эксперт автотехник. При проведении следственного эксперимента проводятся измерения, фотографирование, звуко- и видеозапись, составляются планы и схемы. О проведении следственного эксперимента составляется протокол следственного эксперимента (ст. 207 УПК Республики Беларусь). Протокол следственного действия (эксперимента) составляется с соблюдением требований ст. 193 и 194 УПК Республики Беларусь.

Протокол следственного действия (эксперимента) описывает условия проведения опыта (дату, время и место эксперимента, тип и состояние дорожного покрытия, метеорологические условия, освещенность дороги, марку транспортного средства, количество замеров и т. д.).

Если эксперимент проводят с целью определения скорости движения потерпевшего пешехода, то указывают возраст лица, приглашенного в качестве исполнителя (если нельзя привлечь самого потерпевшего). Для эксперимента подбирают человека, по физическим данным, возрасту и полу соответствующего потерпевшему. Участники эксперимента должны указать место, на котором они находились в момент ДТП, и примерную траекторию потерпевшего. После этого следователь предлагает исполнителю пройти указанное расстояние с определенной скоростью и с помощью секундомера засекает время. Для большей точности производят 3 – 4 замера.

Аналогичным образом может быть определена и скорость транспортного средства. В этом случае расстояние, преодолеваемое автомобилем или мотоциклом, должно быть не менее 100 м, поскольку при замере времени вручную возможны большие относительные ошибки. Иногда для этой цели используют специальный прибор-измеритель скорости, входящий в служебный набор госавтоинспектора. Пользоваться для определения скорости автомобильным спидометром без предварительной тарировки нельзя, так как точность его показаний невысока.

Если водитель в процессе ДТП применял торможение, то ему предлагают вести автомобиль с той же скоростью, что и перед происшествием, и тормозить с той же интенсивностью. Замеры длины тормозных следов на покрытии или максимального замедления с помощью деселерометра дают возможность определить эффективность торможения и исправность тормозной системы.

2.3 Этапы экспертизы

Производство экспертного исследования ДТП осуществляется на основе определенных методов и приемов исследовательской деятельности эксперта. Экспертные исследования представляют собой сочетание логического анализа и инженерных расчетов. В зависимости от вида ДТП, его сложности и вопросов, поставленных на разрешение, исследования могут иметь различный характер.

В большинстве случаев процесс производства судебной автотехнической экспертизы можно разделить, на следующие этапы:

- ознакомление с постановлением, изучение материалов дела; уяснение задачи предстоящей экспертизы и оценка исходных данных;
- построение информационной модели исследуемого ДТП;
- проведение расчетов, составление графиков и схем;
- оценка проведенных исследований, уточнение первоначальной модели ДТП;
- формулирование выводов;
- составление и оформление заключения эксперта.

Рассмотрим этапы экспертной деятельности подробно. Получив постановление о назначении экспертизы, эксперт знакомится с его содержанием, изучая фабулу ДТП в том виде, в каком она установлена следователем (судом), и вопросы, на которые предстоит ответить. Затем эксперт анализирует материалы уголовного дела и систематизирует их в последовательности, удобной для предстоящего исследования. Особое внимание при изучении материалов дела обращается на их полноту и взаимную согласованность. Если изучив представленные материалы, эксперт придет к выводу, что их недостаточно для производства экспертизы или что в них имеются неустраненные противоречия, он должен известить об этом орган, вынесший постановление, и запросить новые материалы.

Так, например, в деле о наезде на пешехода П. следователем не был устранен целый ряд противоречий. Согласно справке о ДТП тело пешехода после наезда на него автобуса было расположено на правой стороне дороги параллельно обочине, а на схеме ДТП пешеход был изображен лежащим поперек проезжей части, головой к ее середине. В то же время свидетели, в том числе и водитель автобуса, утверждали, что пешеход после удара лежал головой по направлению 'к правой обочине. Наличие столь существенных противоречий не давало возможности эксперту восстановить механизм данного ДТП и ответить на заданные вопросы. Поэтому он уведомил следователей о невозможности производства автотехнической экспертизы.

Изучая материалы, представленные на экспертизу, эксперт-автотехник мысленно воссоздает последовательность событий в ходе ДТП и действий его участников. Одновременно он намечает план предстоящих исследова-

ний, необходимых для исчерпывающего ответа на заданные вопросы, и перечень исходных данных, без которых невозможно проведение исследования. В соответствии с постановлением и материалами дела, представленными в распоряжение судебного эксперта, он намечает примерную версию механизма исследуемого ДТП. Иногда таких версий может быть несколько. В этом случае исследованию подлежат все возможные версии.

Исследуя ДТП, эксперт-автотехник прибегает к расчетам для определения параметров движения пешеходов и транспортных средств. Необходимые исходные данные он частично берет из постановления следователя и других материалов, предоставленных в его распоряжение. Эти данные эксперт не вправе изменять, даже если их достоверность вызывает у него сомнения. При наличии противоречий или сомнений в исходных материалах эксперт обязан указать на них в своем заключении.

Как правило, предоставляемых исходных данных недостаточно для детального расчета, и значительную часть параметров эксперт выбирает из справочников, нормативных актов, отчетов, инструкций предприятий-изготовителей, научно-исследовательских работ и других источников.

К числу выбираемых данных относятся:

- габаритные размеры автомобиля, колея, база, масса, координаты центра тяжести, радиусы поворота;
- показатели тяговой динамичности автомобиля (максимальные скорость и ускорение, время и путь разгона);
- коэффициенты продольного и поперечного сцепления шин с дорогой;
- коэффициент сопротивления качению;
- время реакции водителя;
- время срабатывания тормозного привода;
- время увеличения замедления при торможении;
- к. п. д. трансмиссии;
- фактор или коэффициент обтекаемости.

В отличие от данных, установленных следствием и относящихся только к данному ДТП, выбираемые показатели характеризуют некоторое множество аналогичных явлений. Их значения являются осредненными и относятся к данному ДТП лишь косвенно как наиболее вероятные. Чем подробнее в исходных материалах охарактеризованы обстоятельства, от которых зависит возможность правильного выбора данных, тем точнее расчеты и достовернее выводы эксперта.

При построении первоначальной модели ДТП эксперт выясняет время и место происшествия, дорожную обстановку в зоне ДТП, направления движения транспортных средств и пешеходов и их примерное расположение на проезжей части в различные фазы происшествия. Намеченная модель уточняется путем расчетов, которые позволяют установить состоятельность исходных данных и ответить на поставленные вопросы. При расчетах могут

быть использованы аналитические, графоаналитические и графические методы. Сопоставление результатов расчета с другими обстоятельствами дела подтверждает достоверность исходных данных (или доказывает их несостоятельность) и позволяет установить новые доказательства.

Оценивая выводы, полученные на основании расчетов, эксперту иногда приходится изменять первоначальную модель ДТП, а иногда полностью отказываться от нее и разрабатывать новую модель, согласующуюся с результатами проведенных исследований.

В ходе исследования ДТП эксперты используют уравнения движения (математические модели) транспортных средств. В теории автомобиля эти модели разработаны с большой скрупулезностью. Известны системы уравнений, содержащие неизвестные и их производные весьма высоких порядка и степени. Практическая непригодность таких уравнений для экспертных целей очевидна. Во-первых, исходные данные, которыми оперирует эксперт, имеют, как правило, весьма невысокую точность и введение их в самые сложные формулы не может привести к точным результатам. Во-вторых, в настоящее время не существует надежных способов решения столь громоздких систем, и применение различных алгоритмов может дать различные результаты

Поэтому при экспертном исследовании ДТП целесообразно применять модели достаточно простые и удобные для практического использования и вместе с тем обеспечивающие нужную точность (во всяком случае не меньшую, чем точность исходных значений). Последнее обычно достигается путем введения в расчеты эмпирических поправочных коэффициентов и формул.

Разрабатывая информационную модель ДТП, эксперты-автотехники в качестве основы чаще всего используют фабулу происшествия, содержащуюся в описательной части постановления о назначении экспертизы. Однако в ходе исследования эксперт может прийти к выводу о том, что действительный механизм ДТП отличается от описанного в постановлении. Причиной расхождения могут быть неточность свидетельских показаний, ошибка, допущенная при осмотре места ДТП или при освидетельствовании транспортного средства, и т. д. Возможны случаи, когда следствие, несмотря на самое тщательное изучение всех доказательств, не в состоянии описать последовательность событий при ДТП и установить его механизм или считает равновероятными несколько различных версий. Наконец, приходится учитывать возможность произвольных ошибок следователя, его недостаточную компетентность в специальных вопросах теории и эксплуатации автомобиля, а также умышленное искажение материалов дела и разборку версии, отличающейся от истины. Если эксперт приходит к выводу о том, что действительный механизм ДТП отличается от описанного

следствием, то он излагает свою версию и дает объяснение возникшим расхождениям.

2.4 Установление механизма ДТП

Чтобы установить механизм ДТП, обычно необходимо предварительно решить вопрос о механизме образования следов, т. е. времени и последовательности их образования, направлении движения ТС относительно друг друга и элементов дороги, взаимном расположении ТС относительно друг друга во время первичного контакта (угол взаимного расположения продольных осей ТС) и принадлежности следов, обнаруженных на месте ДТП и зафиксированных в процессуальных документах.

Изучая следы и повреждения, имеющиеся на ТС, нужно иметь в виду следующее:

- размеры повреждений, возникших при первичном контакте ТС, как правило, меньше, чем повреждений, возникших в процессе дальнейшего контактирования, поскольку они образованы выступающими деталями облицовки – бампером и его накладками, ободками фар, ручками дверей, буксирными крюками, крыльями, замками кузова грузового автомобиля и т.п., т. е. деталями, имеющими ограниченную поверхность;

- установить направление движения ТС относительно друг друга при касательном столкновении позволяет тщательное исследование взаимных переносов вещества на их наружных деталях. Среди наслоений имеются микрочастицы краски, грунтовки, плотно прилегающие к поверхности следовоспринимающего объекта с одной стороны и не прилегающие с другой; плотно прилегающие частицы краски указывают на направление, противоположное направлению движения следообразующего объекта, а частично отделившиеся чешуйки указывают направление движения следообразующего объекта.

Направление движения транспортных средств можно определить по направлениям царапин. Если часть автомобиля, производящая царапину, соскабливает часть грунтовки, то отслоившаяся часть имеет вид капли, широкий конец которой направлен в сторону движения объекта, сделавшего царапину.

Если оба автомобиля двигались в одном направлении, то автомобиль, двигавшийся с меньшей скоростью, будет иметь следы царапин, направленных от задней части к передней. В то же время автомобиль, двигавшийся с большей скоростью, будет иметь царапины, направленные от передней части к задней.

Если маневрирование применено водителем ТС уже после начала их контактирования, нередко отмечается некоторое несоответствие высоты

расположения повреждений относительно дорожного покрытия. Это объясняется деформацией упругих элементов подвески автомобиля при перераспределении массы по его бортам. Данное несоответствие может иногда ввести эксперта в заблуждение, особенно если характер движения автомобилей в процессе взаимодействия не вполне ясен. Деформация элементов подвески, т. е. её опускание, при торможении в передней части у грузовых автомобилей и автобусов может достигать 30 – 70 мм, у легковых автомобилей – 30 – 40 мм и соответственно 110 – 180 мм и 50 – 80 мм – в задней части.

Если обнаружено, что разрушению подвергалась какая-либо деталь ТС, перед экспертом встаёт задача исследовать причинно-следственные связи между ДТП и разрушением определённой детали, при этом он окажется перед необходимостью решения задач:

- определить направление распространения трещины (установление источника разрушения и зоны долома);
- установить характер напряжённого состояния при разрушении (растяжение, сжатие, кручение, изгиб, срез);
- определить скорость приложения и характер разрушающей нагрузки (ударная, статическая, повторно-переменная);
- определить относительную величину разрушающей нагрузки (по сравнению, например, с эксплуатационными нагрузками);
- установить состояние материала в зоне разрушения (хрупкое, вязкое, смешанное);
- установить, соответствовал ли материал детали требованиям, предъявляемым к конструктивной прочности (структура, базовый состав, её термомеханическая обработка).

Экспертам, исследующим детали ТС, приходится решать задачи, связанные не только с установлением причинно-следственных связей и механизма разрушения деталей, но и с установлением их соответствия действующей технологии изготовления. Главной задачей экспертиз данного вида является выяснение соответствия основных параметров той или иной системы ТС предъявляемым требованиям.

О точке столкновения и механизме происшествия свидетельствуют следы на полотне дороги: осыпи грязи, отпавшей из-под крыльев и других частей машины при ударе; обрыв и резкое изменение следов (при боковом и угловом столкновении); наличие на дороге осколков фар, подфарников, лобовых стёкол, кусочков лаков, красочных покрытий; фрагменты груза, части столкнувшихся машин; следы воды, масла, бензина, свидетельствующие о повреждении бензобака, маслонасоса и радиатора.

Наиболее точно место столкновения указывают осыпи грязи, потому что крылья машины и другие части не позволяют отлететь им далеко. Часто следователь с помощью экспертизы устанавливают место столкновения по разбросу фарных осколков. Поэтому целесообразно шире использовать воз-

возможность транспортно-трассологической экспертизы. При уголовных столкновениях каждый автомобиль перемещается в сторону своей дороги.

Столкновения нередко бывают с последующим опрокидыванием. *О механизме опрокидывания* свидетельствуют следы на транспортном средстве: вдавления, разломы, пробойны, наслоения дорожного покрытия, отслоения краски, царапины, деформация крыши, стоек и дверей, вмятины, которые позволяют определить направление действующих сил и положение транспортного средства в момент опрокидывания.

Следы, возникающие на ТС, при его опрокидывании:

- следы трения о поверхность проезжей части (разрезы, отслоения краски). Эти следы указывают на направление опрокидывания и изменение положения ТС при перемещении после опрокидывания;

- разрушение стёкол, повреждение дверей. По ним удаётся уточнить механизм выпадения из ТС находившихся в нём лиц и предметов.

Кроме того, следует обратить внимание на следы ударов о неподвижные препятствия (канализационные колоды, ограничительные столбики, бордюры, деревья и т. д.) и на следы на полотне дороги: следы протектора в предшествующей стадии ДТП, следы «юз», следы удара о неподвижное препятствие, следы скольжения и заноса транспортного средства. На месте опрокидывания остаются осколки фарных рассеивателей, фонарей поворотов, стоп-сигналов, следы груза, воды, масла, бензина, части автомашин. Опрокинувшееся транспортное средство оставляет на дороге следы скольжения, соскобы на дорожном покрытии, по которым также можно определить направление и механизм движения транспортного средства после опрокидывания и отграничить эти следы от предыдущих.

О механизме выпадения пассажиров из движущегося транспортного средства свидетельствуют следы и повреждения на одежде и теле пострадавшего. Выпадение пассажиров из кузова машины бывает при резком торможении или начале движения. При этом травмообразование зависит от скорости движения транспортного средства, от свойств предметов, о которые ударяется потерпевший при падении, а также от положения тела при падении. В большинстве случаев потерпевшие при падении ударяются головой о дорожное покрытие, получая тяжкие повреждения, часто влекущие смертельный исход.

Следы, возникающие при *наезде ТС на неподвижные объекты*, образующие вещную обстановку ДТП:

- отпечатки отдельных участков, деталей ТС на поверхности неподвижного объекта. Выявив их, можно установить взаимное расположение ТС и объекта в момент их столкновения, а также идентифицировать следующий объект;

- притёртости, царапины и т.п., возникающие в результате контакта ТС. В таких следах содержатся отображения макро- и микрорельефа, необходи-

мые для того, чтобы идентифицировать ТС, с которым произошло касательное столкновение, установить факт движения ТС при столкновении, определить направление и относительную скорость его движения при попутном столкновении;

– аналогичные следы на деформированных нижних частях ТС, контактировавших с неподвижным объектом на проезжей части. По ним можно судить о направлении движения ТС после столкновения, уточнить место столкновения с учётом расположения оставленных этими частями следов на месте происшествия;

– наслоения краски ТС на поверхности неподвижного объекта. По ним удаётся устанавливать групповую принадлежность ЛКП автомобиля;

– царапины, отпечатки деталей ТС на поверхности неподвижного объекта. При наличии таких следов можно устанавливать направление движения ТС, идентифицировать следообразующий объект;

– наслоения микрочастиц ТС и преград. Эти следы используются для установления факта их контактного взаимодействия (задача решается комплексно, с участием экспертов – трассолога и материаловеда).

Следы, возникающие до происшествия при *наезде ТС на твёрдые и острые предметы* на дороге:

– повреждения шины при наезде на острые предметы (разрезы, проколы);

– повреждения диска колеса и подвески при наезде ТС на препятствие на проезжей части (посторонние предметы, выбоины).

По указанным следам можно уточнять механизм происшествия с учётом вызванных повреждениями изменений устойчивости и управляемости ТС (если исследованием будет установлено, что повреждения возникли непосредственно перед происшествием).

Предметом *транспортно-трассологической экспертизы* являются механизм ДТП в целом и отдельные составляющие его обстоятельства, для установления которых требуются специальные познания транспортного трассолога, а в некоторых случаях также автотехника, судебного медика или металловеда. С привлечением лиц, обладающих указанными познаниями, экспертиза становится комплексной.

Основные задачи транспортно-трассологической экспертизы обуславливаются теми обстоятельствами ДТП, которые помогают устранить противоречия в представленных эксперту данных и решать поставленные вопросы. Такими обстоятельствами являются:

– взаиморасположение ТС и препятствия, направление движения в момент возникновения опасности. Установление этих обстоятельств необходимо для уточнения места наезда (столкновения), установления соответствия данных о различных следах на месте происшествия, расположении ТС и других связанных с механизмом происшествия объектов после ДТП;

– характер движения ТС перед происшествием (в состоянии торможения, при свободном качении, с заносом, разворотом и т.п.). Это позволяет в определённой мере судить о влиянии технической неисправности на движение ТС, действиях водителя и наличии у него возможности предотвратить происшествие;

– место наезда, столкновения, будучи комплексным объектом судебной автотехнической экспертизы (САТЭ), определяет механизм ДТП. Его необходимо установить, чтобы оценить действия водителя. В механизме происшествия место наезда (столкновения) является связующим звеном между его стадиями, позволяющими уточнять происходящее, исходя из результатов изучения следов и расположения ТС и отдельных их деталей после происшествия;

– взаимное расположение ТС и препятствий в момент контакта позволяет устанавливать место наезда (столкновения) и направление движения их перед происшествием;

– направление силы воздействия на ТС устанавливается в тех случаях, когда выясняется механизм травмирования лиц, находившихся в нём в момент ДТП. Кроме того, направление возникших усилий, установленное по следам на ТС, позволяет уточнять характер его движения перед происшествием или относительную скорость движения при столкновении. Характер повреждения колеса и других деталей ТС, влияющих на возможность его движения, может указывать на момент возникновения этого повреждения и его причину.

Особо нужно уделить внимание *коэффициенту сцепления шин с дорогой*. В экспертной практике эта величина чаще всего берётся из таблиц средних значений коэффициентов сцеплений для различных видов дорожных покрытий, но эти величины являются лишь усреднёнными, приближёнными. Это обстоятельство позволяет сделать вывод, что ряд экспертных расчётов с включением в формулу табличного коэффициента являются неточными. Поэтому выводы о величине остановочного и тормозного пути являются также только приблизительными. В тех случаях, когда пешеход был сбит в момент остановки автомобиля, решающую роль играют 1-2 метра. А табличные усреднённые значения коэффициента сцепления в этих случаях не могут дать достоверных результатов для определения остановочного и тормозного путей.

В подобных ситуациях необходимо установить реальный коэффициент сцепления и включить его в исходные данные при назначении автотехнической экспертизы. Практически коэффициент можно определить путём контрольных торможений при скорости 30 км/час не менее 3-х раз на автомобиле, на котором было совершено происшествие, или на автомашине той же марки, с той же нагрузкой, при том же техническом состоянии и с таким же протектором.

Коэффициент сцепления можно определить в процессе буксировки аварийного автомобиля. При этом динамометром замеряется сила тяги, расходуемая на буксировку автомобиля в заторможенном состоянии. На величину коэффициента сцепления воздействуют различные факторы.

Факторы, связанные с качеством дорожного полотна:

1. Вид покрытия: асфальт, бетон, грунт и т. д.
2. Температура воздуха: в жаркую погоду вязущее вещество асфальтовых покрытий разжижается, покрытия становятся скользкими, коэффициент сцепления снижается.
3. Длительность срока службы покрытия: чем больше срок эксплуатации покрытия, тем ниже коэффициент сцепления.
4. Величина шероховатости покрытия.
5. Наличие дефектов покрытия: трещин, выбоин, неровностей. При наличии дефектов колесо подпрыгивает, коэффициент сцепления снижается.
6. При наличии замасленности коэффициент снижается.
7. При наличии наслоений на дороге (шлака, грязи, гравия и пр.) коэффициент сцепления снижается.
8. Наличие наледей и снега снижает коэффициент сцепления.
9. Влажность: при малой влажности или в начале дождя коэффициент снижается. При средней влажности полотно дороги промывается и коэффициент приближается к величине, характерной для самого асфальта, бетона. При обильной влажности коэффициент резко снижается.

Факторы, связанные с состоянием шин:

1. Загрязнённость протектора: состав грязи, степень загрязнённости.
 2. Степень износа протектора: изношенный протектор на сыром покрытии снижает коэффициент сцепления на 22-25%. На сухих ровных дорогах у изношенных шин коэффициент несколько повышается.
 3. Характеристика рисунка шин.
 4. Температура шин: повышение температуры шин вызывает снижение коэффициента сцепления.
 5. Величина нагрузки на колёса: у автомобилей без груза на всех видах дорог коэффициент больше, чем у гружёных.
 6. Разница нагрузки на разные колёса: колёса с меньшей нагрузкой имеют коэффициент сцепления больше. При разности нагрузки на правые и левые колёса при торможении машину разворачивает в сторону колеса, где меньше нагрузка.
 7. Наличие цепей на колёсах увеличивает коэффициент сцепления.
- Фиксации указанных факторов следует уделить особое внимание.

2.4 Заключение эксперта-автотехника

Заключение эксперта – это процессуальный документ, удостоверяющий факт и ход исследования экспертом материалов, представленных органом, ведущим уголовный процесс, и содержащий выводы по поставленным перед экспертом вопросам, основанные на специальных знаниях эксперта в области науки, техники и иных сферах деятельности. Заключение эксперта не является обязательным для органов уголовного преследования и суда, однако несогласие их с заключением должно быть ими мотивировано (ст. 95 УПК Республики Беларусь).

Письменное заключение судебного эксперта (акт экспертизы) состоит из трех частей: *вводной, исследовательской и выводов.*

В *вводной* части заключения указывают наименование экспертизы, ее порядковый номер, наименование органа, назначившего экспертизу. Отмечают, является ли данная экспертиза комиссионной, дополнительной, повторной или комплексной. Сообщают сведения об эксперте (фамилия, имя, отчество, образование, общая и экспертная специальность, ученая степень, ученое звание, занимаемая должность), даты поступления материалов на экспертизу и подписания заключения и основание для производства экспертизы (определение или постановление, когда и кем оно вынесено). Перечисляют обстоятельства дела, имеющие значение для дачи заключения, а также заявленные экспертом ходатайства о предоставлении дополнительных материалов и результаты рассмотрения этих ходатайств. Приводят исходные данные, имеющие значение для исследования и дачи заключения, с обязательным указанием использованного источника (например, «из постановления следователя», «из протокола осмотра места происшествия» и т. д.). Перечисляют используемые при экспертизе справочно-нормативные документы (постановления, инструкции, приказы, руководства, справочники, методические пособия) с указанием их наименования, номера, времени и места издания.

В конце *вводной* части приводят вопросы, поставленные на разрешение. Изменение формулировок вопросов не допускается, эксперт может лишь сгруппировать вопросы, изложив их в той последовательности, которая обеспечивает наиболее целесообразный порядок производства экспертизы. Если экспертиза проводится повторно или дополнительно, то во *вводной* части заключения указывают фамилии, имена и отчества экспертов, наименование экспертного учреждения, номер и дату предыдущего заключения и излагают выводы. Кроме того, сообщают указанные в постановлении мотивы назначения дополнительной или повторной экспертизы.

Исследовательская часть заключения эксперта содержит описание процесса исследования и его результаты, а также научное объяснение установленных фактов.

Каждому вопросу, разрешаемому экспертом, соответствует определенный раздел исследовательской части. При исследовании нескольких вопро-

сов, тесно связанных между собой, результаты могут быть изложены в одном разделе. Описывают также состояние исследуемых объектов, методы, применяемые для исследования последних, и условия проведения экспертного и следственного экспериментов. Если при производстве экспертизы использованы справочные и нормативные документы (постановление, приказы, инструкции) или литературные источники, то приводят их реквизиты (наименование работ, фамилию автора, издательство, место и год издания, номер страницы, порядковый номер и дату).

Далее приводят результаты следственных действий – допросов, осмотров, экспериментов, имеющих значение для выводов эксперта. Заканчивается исследовательская часть экспертной оценкой полученных результатов. Если на некоторые из поставленных вопросов не представилось возможным ответить, эксперт указывает причины этого в исследовательской части. В случае проведения комплексной экспертизы исследования каждого из экспертов излагаются отдельно. Если при производстве повторной экспертизы результаты исследования расходятся с результатами первичной экспертизы, то причины расхождения указывают в исследовательской части заключения.

Выводы эксперта излагают в виде ответов на поставленные перед ним вопросы в той последовательности, в которой вопросы приведены во вводной части. На каждый из поставленных вопросов должен быть дан ответ по существу либо указано на невозможность его решения. Если в процессе исследования экспертом установлены какие-нибудь обстоятельства, способствовавшие ДТП, по которым ему не были заданы вопросы, то выводы по этим обстоятельствам излагают в конце. По таким же правилам оформляют результаты экспертизы, проведенной в суде.

В последние годы экспертные учреждения используют для производства экспертиз ЭВМ. Это освобождает эксперта от многочисленных типовых операций, повышает надежность расчетов и производительность его труда.

Заключение служебного эксперта составляют в произвольной форме. Официальные рекомендации по этому поводу обычно отсутствуют. От акта судебной экспертизы заключение служебного эксперта отличается тем, что не содержит вопросов, поставленных следователем на разрешение эксперта.

Акт, как правило, состоит из *пяти* разделов. *Первый* раздел содержит указание о составе комиссии, проводящей расследование, сведения о марках, моделях и номерах транспортных средств и их принадлежности, о виде перевозок и водителях (фамилии и инициалы), а также о месте, последствиях и обстоятельствах ДТП. Во *втором* разделе приводятся сведения о дорожных условиях – ширине дороги и обочин, дорожном покрытии, видимости, наличии дефектов в обустройстве дороги – и соответствии ее требованиям Строительных норм и правил, а также о средствах регулирования движения. *Третий* раздел содержит сведения о водителе – возраст, классность, стаж работы в данном предприятии и на автомобиле данной марки,

время переподготовки, состояние здоровья в момент ДТП. Указывают, проходил ли водитель медицинский осмотр перед выездом, на каком часу работы произошло ДТП, имел ли он ранее взыскания со стороны ГАИ и администрации, участвовал ли в ДТП. В *четвертом* разделе приводят информацию о транспортных средствах: тип, марка, модель, год выпуска, пробег (общий и после очередного обслуживания с указанием даты). Излагают сведения о техническом состоянии транспортных средств. *Заключительный* раздел содержит выводы, в которых комиссия формулирует основные причины ДТП и предлагает меры по устранению недостатков, выявленных в процессе служебного расследования. Указывается также, возбуждено ли по факту данного ДТП уголовное дело. Акт служебного расследования направляют в организации, проводившие расследование или участвовавшие в нем, и в вышестоящие организации.

Сведения о причинах и обстоятельствах ДТП должны быть сообщены всем водителям и другим работникам предприятия.

Руководитель предприятия должен лично в установленный срок разобратить все ДТП, в которых есть пострадавшие или материальный ущерб. Исключения составляют случаи, когда водители данного предприятия явно не виноваты.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

(справочное)

Рабочая программа курса

1 Организация производства экспертизы. Цель и задачи автотехнической экспертизы. Предмет и объект автотехнической экспертизы. Классификация экспертиз. Первичная, дополнительная и повторная экспертизы. Единоличная и комиссия экспертизы. Однородная и комплексная экспертизы. Понятие о судебно-медицинской и криминалистической экспертизах.

Организация производства автотехнической экспертизы в судебно-экспертных учреждениях. Компетенция, права и обязанности судебного эксперта. Основные документы, регламентирующие деятельность судебного эксперта. Производство экспертизы вне экспертного учреждения. Права и обязанности служебного эксперта. Обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании дорожно-транспортных происшествий, роль автотехнической экспертизы в их установлении.

Исходные данные для производства автотехнической экспертизы. Постановление о назначении экспертизы. Протокол осмотра места ДТП. Схема ДТП. Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств. Протоколы допросов участников и свидетелей

ДТП.

2 Проведение следственных экспериментов при расследовании ДТП. Участие эксперта-автотехника в следственном эксперименте. Определение скорости движения пешехода. Определение времени движения пешехода с момента возникновения опасности для движения до момента наезда. Определение скорости транспортного средства. Определение дальности видимости с места водителя. Протокол следственного эксперимента.

3 Этапы экспертизы. Ознакомление с постановлением о назначении экспертизы. Изучение материалов дела. Построение информационной модели ДТП. Проведение расчетов. Оценка проведенных исследований и уточнение модели ДТП. Заключение судебного эксперта и его структура. Заключение служебного эксперта.

4 Экспертное исследование процесса торможения транспортных средств. Замедление транспортных средств. Тормозной и остановочный путь транспортных средств. Время торможения транспортных средств. Скорость транспортных средств перед торможением.

5 Методика исследования технической возможности предотвращения наезда на пешехода. Классификация наездов на пешехода. Общая методика экспертного исследования наезда на пешехода. Наезд на пешехода при неограниченной видимости. Наезд при постоянной скорости движения автомобиля. Наезд при замедленном движении автомобиля. Наезд на пешехода при обзорности, ограниченной неподвижным препятствием.

6 Методика исследования технической возможности предотвращения столкновения транспортных средств. Методика исследования технической возможности предотвращения попутного столкновения транспортных средств. Методика исследования технической возможности предотвращения встречного столкновения транспортных средств. Методика исследования технической возможности предотвращения поперечного столкновения транспортных средств.

7 Экспертное исследование обгона транспортных средств. Исходные данные для исследования обгона. Безопасные интервалы и дистанции при обгоне транспортных средств. Определение времени и пути обгона при отсутствии и при наличии встречных автомобилей. Безопасные условия обгона.

8 Методика исследования маневрирования и управляемости автомобиля. Виды маневров. "Вход в поворот", "Вход-выход", "Смена полосы движения". Курсовой угол, продольное смещение и поперечное смещение автомобиля при выполнении маневров различных видов. Объезд неподвижного препятствия. Исследование возможности объезда пешехода при ударе передней и боковой частью автомобиля. Устойчивость автомобиля и ее ви-

ды. Потеря устойчивости при прямолинейном и криволинейном движении. Управляемость автомобиля.

9 Методика экспертного исследования технического состояния транспортных средств. Диагностирование технического состояния транспортных средств. Экспертиза технического состояния транспортных средств.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б *(справочное)*

Контрольные вопросы выносимые на зачет

1. Что такое экспертиза ДТП, ее цели и задачи?
2. Охарактеризуйте опасную и аварийную ситуации.
3. Назовите различные виды экспертиз.
4. Какова цель служебного расследования?
5. Как организована автотехническая экспертиза в Республике Беларусь?
6. Решение каких вопросов входит в компетенцию судебного эксперта-автотехника?
7. Перечислите права судебного эксперта-автотехника.
8. Каковы обязанности судебного эксперта-автотехника?
9. Охарактеризуйте компетенцию, права и обязанности служебного эксперта.
10. Какие исходные материалы используются при производстве экспертизы?
11. Что содержится в постановлении следователя о назначении автотехнической экспертизы?

12. Чем отличается справка о ДТП от протокола осмотра места происшествия?

13. Как проводится следственный эксперимент и какое участие в нем принимает специалист-автотехник?

14. Из каких этапов состоит процесс производства судебной автотехнической экспертизы?

15. Какие данные предоставляют эксперту-автотехнику и какие он выбирает самостоятельно?

16. Охарактеризуйте заключение судебного эксперта-автотехника.

17. Опишите основные отличия деятельности служебного эксперта от деятельности судебного эксперта-автотехника.

18. Определение параметров при движения автомобиля накатом.

19. Определение параметров движения при постоянном коэффициенте сцепления.

20. Основные элементы и характеристики тормозной диаграммы.

21. Определение параметров торможения автомобиля без блокировки колес.

22. Определение параметров движения при переменном коэффициенте сцепления.

23. Критические скорости движения автомобиля.

24. Виды маневров и их характеристика.

25. Расчет маневра при анализе ДТП. Обезд неподвижного препятствия.

26. Расчет маневра при анализе ДТП. Обезд пешехода при ударе торцевой поверхностью.

27. Расчет маневра при анализе ДТП. Обезд пешехода при ударе боковой поверхностью.

28. Расчет возможности предотвращения наезда на пешехода при обзорности, ограниченной попутным транспортным средством.

29. Определение параметров торможения автомобиля при повышенном коэффициенте сцепления.

30. Требования к организации следственного эксперимента.

31. Правила проведения следственного эксперимента.

32. Следы дорожно-транспортного происшествия и их информативность.

33. Цель и задачи экспертизы ДТП.

34. Организация экспертизы. Служебное расследование.

35. Организация экспертизы. Судебная экспертиза ДТП.

36. Классификация экспертизы ДТП

37. Компетенция, права и обязанности судебного эксперта.

38. Компетенция, права и обязанности служебного эксперта.

39. Исходные материалы для проведения экспертизы ДТП.

40. Постановление о назначении экспертизы ДТП и его структура.

41. Этапы проведения экспертного исследования ДТП.
42. Структура заключения эксперта-автотехника.
43. Виды экспертиз и особенности их назначения при анализе ДТП.
44. Задачи, решаемые судебно-трасологической экспертизой.
45. Задачи, решаемые судебно-автотехнической экспертизой.
46. Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой технического состояния транспортных средств.
47. Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой механизма ДТП.
48. Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой состояния дороги и внешних условий на участке ДТП.
49. Вопросы, решаемые судебно-медицинской экспертизой.
50. Вопросы, решаемые транспортно-трасологической экспертизой.

Список литературы

- 1 **Иларионов, В.А.** Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для вузов / В.А. Иларионов. – М.: Транспорт, 1989. – 255с.
- 2 **Байэтг, Р.** Расследование дорожно-транспортных происшествий / Р. Байэтг, Р. Уоттс. – М.: Транспорт, 1983. – 288 с.
- 3 **Ермолович М.В.** Экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях / под ред. И.И. Басецкого. – Мн.: Амалфея, 2001. – 96 с.
- 4 **Зорин Р.Г.** Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях / Р.Г. Зорин. – Мн.: Амалфея, 2001. – 336 с.
- 5 Гражданский кодекс Республики Беларусь. – Мн.: Амалфея, 2004. – 656 с.