

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ
МИНИСТЕРСТВЕ ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ

№ 1 (9) 2008

Издается с апреля 2006 года
Выходит ежеквартально

МОСКВА НАУКА 2008

«ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ» № 1 (9)

Март 2008

Учредитель издания:

Государственное учреждение Российский федеральный центр
судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации
Адрес: 109028 Москва, Хохловский пер., д. 13, стр. 2

Редакционный совет

Председатель совета: Ю.П. Яковлев, директор Департамента правового регулирования, анализа и контроля
деятельности подведомственных федеральных служб Минюста России **Заместитель председателя совета:**
Т.П. Москвина, к.х.н. **Ответственный секретарь совета:** Н.Н. Лобанов, к.ф.-м.н.

Главный редактор: А.И. Усов, д.ю.н.

Заместитель главного редактора: В.Н. Цветкова, к.ю.н.

Ответственный секретарь: Н.М. Крайнюкова

Редакционная коллегия

Агаева Л.Н., зав. отделом судебно-экономических экспертиз

Бутырин А.Ю., зав. лаб. судебной строительно-технической экспертизы, д.ю.н.

Воронков Ю.М., зав. лаб. криминалистической экспертизы материалов, веществ и изделий, к.х.н.

Градусова О.Б., зав. лаб. судебно-почвоведческих и биологических экспертиз

Григорян В.Г., зав. лаб. судебной автотехнической экспертизы, к.т.н.

Замиховский М.И., нач. филиала РФЦСЭ по Московской области, к.ю.н.

Каганов А.Ш., зав. лаб. криминалистической экспертизы видео- и звукозаписей, к.т.н.

Карпухина Е.С., вед. эксперт лаб. судебной компьютерно-технической экспертизы

Кондратьев В.В., зав. лаб. судебной взрывотехнической экспертизы, к.т.н.

Микляева О.В., ученый секретарь, к.ю.н.

Омельянюк Г.Г., зав. отд. судебно-экологической экспертизы, д.ю.н. **Павилова Г.В.**, зав.

лаб. инструментальных методов исследования, к.х.н. **Панова Р.Х.**, вед. эксперт лаб.

судебно-почерковедческой экспертизы, к.ю.н. **Самарина Т.М.**, зав. лаб.

судебно-трасологических экспертиз, к.ю.н. **Секераж Т.Н.**, зав. лаб.

судебно-психологической экспертизы, к.ю.н. **Сонис М.А.**, зав. лаб.

судебно-баллистических экспертиз, к.т.н. **Таубкин И.С.**, зав. отд. исследований пожаров и

взрывов, к.т.н. **Толмачева С.С.**, гл. эксперт

Устюхина Т.П., вед. эксперт лаб. судебно-почерковедческой экспертизы **Федянина Н.В.**, зав.

лаб. криминалистической экспертизы волокнистых материалов **Черткова Т.Б.**, зав. лаб.

судебно-технической экспертизы документов, к.ю.н.

© Государственное учреждение Российский федеральный центр
судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации, 2008

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ N ФС77-22228 от 28 октября 2005 года, выдано Федеральной службой
по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия

Адрес редакции: 109028, Москва, Хохловский пер., 13, стр. 2,
РФЦСЭ при Минюсте России,
редакция журнала «Теория и практика судебной экспертизы»
Телефон/факс: (495) 916-38-42 e-mail: journal@sudexpert.ru

Перепечатка или иное воспроизведение материалов допускается только с согласия редакции
ISBN 978-5-02-036764-7

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

Колонка редакции (Усов А.И.)	7
------------------------------------	---

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Замиховский М.И.

Теория судебно-автотехнической экспертизы (научное обоснование и модель)	10
--	----

НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Григорян В.Г.

Современные возможности судебной автотехнической экспертизы	18
---	----

Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 20 сентября 2004 г. № 154 «Об утверждении программы подготовки государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации по автотехнической экспертизе»	21
--	----

Программа подготовки экспертов по специальности 13.1 «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»	22
--	----

Программа подготовки экспертов по специальности 13.2 «Исследование технического состояния транспортных средств»	29
---	----

Программа подготовки экспертов по специальности 13.3 «Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трассологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП»	35
---	----

Программа подготовки экспертов по специальности 13.4 «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости»	43
--	----

Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе	46
---	----

ВОПРОСЫ ПОДГОТОВКИ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТОВ В ВУЗАХ РОССИИ

Российская Е.Р.

Судебные автотехнические экспертизы - актуальное направление высшего экспертного образования	50
--	----

РАБОТА ФЕДЕРАЛЬНОГО МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО КООРДИНАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОГО СОВЕТА ПО СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ И ЭКСПЕРТНЫМ ИССЛЕДОВАНИЯМ

Микляева О.В.

Заседание ФМКМС: Обсуждение проекта положения о Межведомственной комиссии	56
---	----

Организация производства комплексных экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации (методические рекомендации)	57
--	----

СТАНДАРТИЗАЦИЯ И СЕРТИФИКАЦИЯ В СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

Аджиев Р.И., Григорян В.Г., Печеневский СИ.

Справочные данные о нормативных и технических параметрах шин и колес. Типовые виды поврежденных шин	62
---	----

В ПОМОЩЬ СЛЕДОВАТЕЛЮ, СУДЬЕ, АДВОКАТУ**Суворов Ю.Б.**

Роль и место судебной дорожно-транспортной экспертизы при разрешении транспортного спора арбитражным судом 80

Васильев А.Ю.

Формально-логический анализ действий участников дорожно-транспортного происшествия при проведении автотехнической экспертизы, на разрешение которой поставлены некорректные вопросы 82

КОЛОНКА СУДЬИ, СЛЕДОВАТЕЛЯ, АДВОКАТА**Ярошик О.Д.**

Экспертная проверка и оценка обстоятельств ДТП и проблемы защиты его участников 86

ЭКСПЕРТНАЯ ПРАКТИКА**Пелишенко А.Г.**

Определение скорости движения транспортного средства в момент удара по показаниям его спидометра 94

Лазарев М.В.

Определение скорости транспортного средства, достаточной для опрокидывания другого транспортного средства 98

Васильев А.Ю.

О последовательности экспертного исследования и исследовании причинной связи при производстве автотехнической экспертизы по различным категориям дел 100

Григорян В.Г., Малаха В.В.

Определение места столкновения транспортных средств (анализ методик решения вопроса) 103

Григорян В.Г., Малаха В.В., Липатов В.М.

Применение реконструкции при определении технической возможности у водителя предотвратить наезд на пешехода 114

Чава И.И.

Экспертная оценка действий водителя транспортного средства в нестандартных условиях 122

Чава И.И.

Экспертная оценка действий участников дорожного движения, регулировщиков, грузчиков, а также иных лиц, находящихся вне транспортного средства на дороге и не выполняющих на ней работу 126

**МЕТОДИКИ, МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ,
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА**

Выписка из протокола заседания секции по судебной автотехнической экспертизе Научно-методического совета РФЦЭС при Минюсте России 144

Григорян В.Г.

Определение возможности возникновения заноса автомобиля при резком повороте рулевого колеса (методические рекомендации) 145

Махнин Е.Л., Федотов С.В., Казюлин А.С.

Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки: методическое руководство для судебных экспертов 148

Приложения 175

МЕТОДЫ И СРЕДСТВА СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**Замиховский М.И., Котов А.В.**

Компьютеризация и автоматизация судебной автотехнической экспертизы в экспертных учреждениях Минюста России..... 212

Ежевская Т.Б., Бубликов А.В.

История и перспективы применения инфракрасных фурье-спектрометров «Инфралюм ФТ-801» в лабораториях судебных экспертиз при Минюсте России..... 219

ПЕРСОНАЛИИ И ИСТОРИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ

Григорян Вараздат Гевондович, заведующий лабораторией судебной автотехнической экспертизы, председатель секции Научно-методического совета по САТЭ, кандидат технических наук, член ученого совета РФЦСЭ 228

**СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ СТРАН СОДРУЖЕСТВА
НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ****Дильбарханова Ж.Р.**

Оборот лекарственных средств как сфера транснациональной преступной деятельности 230

Актуальные проблемы привлечения специальных знаний при расследовании транснациональных преступлений 234

**НОВОСТИ ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ
СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ (ENFSI)****Черткова Т.Б.**

7-я Международная деловая встреча Европейской рабочей группы по экспертизе документов: рабочая группа EDEWG/ENFSI (Германия, 5-6 сентября 2007 г.) 240

СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА ЗА РУБЕЖОМ**Усов А.И.**

Международный симпозиум «2007: Прогресс в судебной экспертизе» в г. Шанхае (КНР) 242

Попов В.Л.

Отчет о командировке в Китай российских специалистов в области судебной медицины 245

Хазиев Ш.Н.

Судебная экспертиза в деятельности Специального Суда по Сьерра-Леоне 248

**КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, КРУГЛЫЕ СТОЛЫ ПО
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ****Калинин Е.И., Аджиев Р.И.**

Курсы повышения квалификации экспертов системы СЭУ Минюста России по экспертной специальности 13Л «Исследование обстоятельств ДТП» в РФЦСЭ при Минюсте России 258

**ЭКСПЕРТИЗА
В НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ****Суворов Ю.Б., Аристова С.А.**

Экспертное исследование обстоятельств ДТП, связанных с неправильным применением дорожных знаков 262

ДИССЕРТАЦИИ

Микляева О.В. Диссертации по проблемам судебной экспертизы	272
--	-----

НОВЫЕ КНИГИ ПО СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

Фетисенкова Н.В. Новые зарубежные книги по судебной экспертизе	300
--	-----

ПАМЯТИ ВЕДУЩИХ УЧЕНЫХ

Кристи Николай Михайлович (1914-2002)	304
Перечень документов для публикации и требования к ним	308



Усов Александр Иванович

заместитель директора Российского
Федерального центра судебной
экспертизы
при Министерстве юстиции Российской Федерации,
доктор юридических наук

Уважаемые читатели!

В эпоху повсеместной и интенсивной автомобилизации значительный объем современного судопроизводства составляют дела, так или иначе связанные с транспортными средствами. Поэтому очередной номер журнала «Теория и практика судебной экспертизы» посвящен актуальным вопросам использования специальных знаний в расследовании и судебном разбирательстве «автомобильных дел». Это, прежде всего, уголовные дела по привлечению к ответственности за нарушение правил дорожного движения, гражданские дела по возмещению материального ущерба и морального вреда в результате аварии и др. Но еще большее количество дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, рассматривается в административном порядке. Практически все указанные дела в той или иной степени требуют использования специальных знаний, охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов «водитель - автомобиль - дорога - среда», из которой складывается процесс дорожного движения в целом. Синтез этих знаний позволил сформировать и эффективно развивать сегодня самостоятельное экспертное направление, а именно - судебную автотехническую экспертизу (САТЭ).

Как, наверное, никакой другой род судебной экспертизы, САТЭ наглядно отражает свойственные современным экспертным специальностям процессы интеграции и дифференциации специальных знаний. Это можно заметить как в разделах журнала, посвященных теоретическим вопросам и подготовке экспертных кадров, так и в разделах, содержащих научно-методические материалы по организации и производству САТЭ.

Традиционно в журнале данное направление рассматривается через призму нормативно-правовой базы, а также научно-методическихложе-

ний и экспертной практики САТЭ, сложившейся к данному моменту времени в судебно-экспертных учреждениях Минюста России. В то же время данный подход не исключает, а только приветствует в формировании содержания нашего журнала участие любых иных авторов из других судебно-экспертных учреждений, вузов, научных институтов и негосударственных организаций.

Главный редактор научно-практического журнала
«Теория и практика судебной экспертизы»

А. И. Усов

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ



Замиховский Михаил Исаакович,
начальник филиала РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации, кандидат юридических
наук

ТЕОРИЯ СУДЕБНО-АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ (научное обоснование и модель)

При создании общей теории судебной экспертизы учитывалось два фактора, касающихся частных теорий родов судебных экспертиз. Первый из них - учет наличия уже сформировавшихся теорий таких родов (классов) экспертиз, как криминалистическая и судебно-медицинская. Наличие указанных теорий во многом способствовало созданию общей теории, позволяя заимствовать из частных такие категориальные понятия, как предмет науки и предмет экспертизы, объекты экспертного исследования и его задачи и т.п. Вместе с тем создание общей теории способствовало систематизации знаний в уже существующих частных теориях экспертиз, приведению их структуры и понятийного аппарата в соответствие с концептуальными положениями общей теории судебной экспертизы.

Вторым фактором, действующим в системе: «общая теория - частная теория» - является создание новых частных теорий родов судебных экспертиз, в том числе теории судебно-автотехнической экспертизы (САТЭ).

Говоря о природе частных теорий, соотносимых с общей теорией судебных экспертиз, отмечают, что они могут быть различны по объему и направленности формулируемых в них знаний. Они могут определять пути конкретизации положений общей теории судебной экспертизы (СЭ). Например: «Теория информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности». Они могут также определять новые направления в науке о судебной экспертизе, например: «Теория математизации и автоматизации экспертной деятельности».

И наконец, частные теории могут и должны создаваться на определенном этапе развития каждого рода экспертизы. Без

сформировавшейся теории рода экспертизы все ее рекомендации будут носить в значительной мере эмпирический характер, не являясь, по сути, системными образованиями. «Опыт, действительно используемый как научный результат, - отмечает С.И. Вавилов, - не имеет никакой ценности, если он не связан с некоторыми теоретическими предпосылками и предложениями»¹. Правомерность и методологическая допустимость создания частных теорий судебных экспертиз признается в работах по общей теории судебной экспертизы (А.Р. Шляхов, Ю.Г. Корухов, В.Ф. Орлова, Т.В. Аверьянова). Говоря о создании теории САТЭ как области научного знания, необходимо четко представлять как общенаучные закономерности, так и закономерности, определяющие возникновение и развитие наук судебных экспертиз. С учетом опыта развития наук (в первую очередь - естественных) обозначают две глобальные закономерности в ходе развития науки:

а) закономерности, определяющие связь науки с практикой; стороны, свойства, отношения науки и практики, учет потребностей практики и стремление к их удовлетворению, понимание практической значимости получаемых научных результатов и желание проверить их на практике и т.д. и т.п.

б) закономерности внутренней логики развития научного познания действительности. Рассмат-

¹ Вавилов С.И. Собр. соч. М., 1956. Т. 3. С. 154.

ривая вторую («б») закономерность, отмечают, что наука как система знаний в целом и тем более в отдельных областях (ее отрасли) развивается не по какой-то монотонно изменяющейся восходящей линии, а по сложной кривой, на которой в каждой конкретной области знаний можно отметить чередование бурного развития с чередованиями некоторого спада. И в прошлом, и в настоящем, и в будущем для всех отраслей наук такая неравномерность развития связана с диалектическим прогрессом перехода от количественного накопления новых фактов, опыта, методов и т.п. к качественным изменениям содержания самой науки².

Появлению нового знания, в том числе теории САТЭ неизбежно предшествует прогнозирование достижения этого знания. Различают два вида прогнозирования развития науки. Первый прогноз направлен на достижение уже поставленных целей. Он включает в себя комплекс оценок, касающихся: возможных (сформулированных) целей и ожидаемых результатов; возможных путей, методов и условий достижения этих целей; ожидаемых потребностей в средствах и ресурсах, необходимых для решения тех или иных задач по созданию нового знания. Второй вид прогноза - поисковый, зондирующий для определения целей исследования. В нашем случае должен действовать прогноз первого вида, так как цель - создание теории САТЭ - определена и речь должна идти о прогнозировании сопровождения деятельности по созданию теории. Тем более, что в рассматриваемом случае мы имеем не просто постановку целей, а накопленный обширный материал по теории и практике САТЭ, требующий своего осмысления, анализа, обобщения, систематизации на основе современных достижений как судебно-автотехнической экспертизы, так и методологии научного познания при формулировании (структурирование) новых теорий. Обращаясь к материалам, накопленным в САТЭ с момента ее возникновения в системе государственных судебно-экспертных учреждений, следует остановиться на ряде узловых моментов ее развития.

Первые упоминания об экспертизе, получившей впоследствии наименование «судебно-автотехнической», мы находим в литературе того времени, когда еще не было ни названия, ни ее производства в судебно-экспертных учреждениях (СЭУ). В работе «Экспертиза на предварительном следствии»³ приведены сведения (с. 171 и далее), представляющие определенный интерес в контек-

сте настоящего положения. Экспертиза названа так: «Техническая экспертиза по делам об автотранспортных происшествиях». Основными ее задачами были названы: установление причин и обстоятельств происшествия, техническое состояние автомашин, автодорог и дорожных сооружений, возможности и условий предотвращения происшествия; установление скорости движения автомашины перед торможением, оценка правильности действий определенных лиц по организации движения и осуществлению мероприятий, направленных на предотвращение автотранспортных происшествий.

Объектами исследования именовались: автомашины, их части, перевозимый груз, участки и дорожные сооружения.

Не лишены интереса субъекты этой экспертной деятельности. В качестве экспертов авторы пособия рекомендовали привлекать: работников автотранспорта, транспортных управлений министерств и исполкомов местных советов, автомеханических и автомобильных учреждений.

Первыми публикациями о государственной САТЭ можно считать доклады Б.Л. Зотова (зав. ЦКЛ ВИЮН МЮ РСФСР) и Ш.Ш. Валеева (Казанская НИЛСЭ) на совещании по организационно-методическим вопросам судебной экспертизы созванного МЮ РСФСР 17-19 ноября 1959 г.⁴ В своем сообщении, опубликованном в сборнике, Б.Л. Зотов определил задачи САТЭ.

1. Исследование технического состояния автотранспорта (наличие неисправностей, причины).
2. Определение тормозного и остановочного пути.
3. Установление иных технических данных, связанных с восстановлением события происшествия.
4. Выяснение технических причин автопроисшествия.
5. Сообщение справочных технических сведений.
6. Изучение и обобщение следственно-судебной практики для разработки профилактических мер.

В качестве объектов были названы: автотранспорт и отдельные его механизмы, вещественные доказательства, следы ТС, материалы дела. В статье Б.Л. Зотова давались намечки компетенции эксперта-автотехника, и освещался небольшой пока опыт функционирования САТЭ в системе СЭУ. Эти же положения были изложены Б.Л. Зотовым в сборнике «Вопросы криминалистики» (М., 1961, № 1/2). В 1962 г. в аналогичном сборнике А.Р. Шляхов пишет о новых видах судебных экспертиз и упоминает автотехническую

² См.: Добров Г.М. Наука о науках. Киев, 1970. С. 87.

³ См.: Виноградов И.В., Кочаров Г.И., Селиванов П.А. Экспертиза на предварительном следствии. М., 1959.

⁴ См.: Вопросы судебной экспертизы. М., 1960.

экспертизу. Однако ни в статье Б.Л. Зотова, ни в статье А.Р. Шляхова мы не находим определения предмета САТЭ.

Но, как известно, существуют закономерности общенаучного плана, определяющие потребность в создании нового знания. Они, несомненно, действуют при формировании нового знания в судебной экспертизе. Вместе с тем, наряду с общенаучными закономерностями, существуют и специальные, точнее специфические закономерности возникновения нового знания именно в области судебных экспертиз. К ним в общей теории судебных экспертиз относят⁵:

1. Потребность следственной и судебной практики в привлечении специальных познаний для выяснения обстоятельств, способствующих установлению истины.

2. Эпизодическое (порой весьма длительное) производство экспертных исследований, которые впоследствии образуют класс, род (вид) экспертизы. (Для САТЭ - это ее возникновение, становление, а затем появление ее новых видов.)

3. Накопление первоначального эмпирического материала, освещение его в печати в качестве частных случаев исследования.

4. Обобщение экспертной практики по объектам исследования, систематизация решаемых вопросов, освещение отдельных частных методик.

5. Появление промежуточных теоретических обобщений по отдельным направлениям экспертных исследований как результат изучения накопленной экспертной практики (по объектам, задачам, методам).

6. Длительное (измеряемое десятилетиями) производство экспертиз, сопровождаемое узловыми точками появления систематизированного теоретического знания. (Для САТЭ это 1980 г. - выход в свет пособия «Судебная автотехническая экспертиза» в 2-х частях; 1988 г. - Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования), в 2-х частях и другие работы.)

7. Создание специализированных экспертных учреждений (подразделений СЭУ), научно-практических коллективов⁶, банков данных, комплектация приборной базы научно-техническими средствами.

8. Разработка специализированной (предметной - по А.И. Винбергу) науки, как базы для экспертных исследований и теории данного рода

⁵ Основы судебной экспертизы / Под ред. Ю.Г. Корухова, М., 1997. Ч. I: Общая теория.

⁶ См.: Личность и коллектив в научном творчестве // Основы науковедения. С. 142–177.

экспертизы, как цельного учения о ее предмете, объектах, экспертных задачах, методологии, методах и методиках исследования.

9. Использование научного багажа в подготовке судебных экспертов и повышении их квалификации.

10. Появление на базе имеющегося научного знания рода экспертизы новых ее видов, возможно - выявление (отпочковывание) нового рода экспертизы.

Развитие таких экспертиз, как компьютерно-техническая (род инженерно-технических), финансово-экономическая (род экономических), искусствоведческая (как класс), подтверждают правильность изложенных закономерностей.

Особое значение должно быть уделено закономерности формирования на определенном этапе (может быть в самом начале, может быть позже) специальных подразделений по производству экспертизы создаваемого рода.

Влияние системы СЭУ на возникновение и развитие судебных экспертиз многогранно (накопление массива эмпирического материала, обмен опытом по системе; создание единых научно-обоснованных методик, их апробация, внедрение по системе и модификация; единая система обучения экспертов и др.).

Т.В. Аверьянова закономерности, влияющие на формирование судебных экспертиз, делит на внешние и внутренние⁷.

Внешние:

1) Развитие смежных областей знания и появление новых средств и методов решения задач практики, либо значительная модификация существующих. В основе этих закономерностей лежат процессы кумулятивного накопления, взаимопроникновения наук, позволяющие расширять возможности судебной экспертизы с целью исследования новых объектов и решения новых задач, что, в конечном счете может привести к формированию новых родов (видов) судебной экспертизы.

2) Выделение новых видов и родов путем классификации судебных экспертиз на основе дифференциации и интеграции обосновывающего знания. Выделение видов, родов происходит не за счет классификации - она вторична, а за счет объективных процессов развития судебной экспертизы (ее теории, практики, а не только обосновывающего знания. - М.З.).

3) Невозможность использовать достижения смежных наук в рамках существующих родов и ви-

⁷ Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза: курс общей теории. М., 2006. С. 154–155.

дов и сложившихся предметов этих видов экспертиз. (Очень спорный тезис. Он противоречит постулатам теории познания о возникновении нового знания на базе или даже в границах существующего знания. - *М.З.*)

4) Учет традиционных представлений о существующих видах и родах экспертиз. (Тезис не понятен. - *М.З.*)

5) Влияние на процесс формирования и развития судебных экспертиз потребностей следственной и судебной практики. (Эта закономерность является определяющей. Практика ставит новые задачи, представляет новые объекты, заставляя тем самым создавать новые методы, методики и новые направления экспертных исследований. - *М.З.*)

Внутренние закономерности (по Т.В. Аверьяновой).

6) Невозможность решения актуальных для практики задач средствами и методами существующих видов родов экспертиз; (повторение закономерностей 3-й и 5-й. - *М.З.*)

7) Невозможность использовать в рамках существующих родов, видов экспертиз новые средства, «привязанные» к объектам и задачам. (Требует уточнения: что нового появилось в экспертизе: новые объекты, новые методы, увеличивающие возможности исследования уже существовавших ранее объектов или новых объектов. - *М.З.*)

8) Невозможность решения существующих задач силами специалистов, компетентных в данном роде, виде экспертизы. (Если задачи уже существовали ранее в рамках рода, вида и специалисты компетентны в этих экспертизах, то почему они не могут решать существующие (а не какие-то новые) задачи. - *М.З.*)

В любом случае приведенные выше специфические закономерности (Ю.Г. Корухов, Т.В. Аверьянова и др.), должны анализироваться и уточняться с учетом практики сегодняшнего дня, на основе анализа формирования и развития новых видов экспертиз.

Для САТЭ - автодорожные, психофизиологии субъектов ДТП, исследования производственных и эксплуатационных дефектов и др.

Нам представляется, что в настоящее время имеются все основания с позиции науковедческих закономерностей, и с позиции специфических закономерностей, определяющих развитие судебных экспертиз, для создания теории САТЭ и ее методологии. Начало, положенное решению этой проблемы в 1980 г. к сожалению не получило должного завершения. Вместе

с тем имеются все основания полагать, что научный и эмпирический материал, накопленный в СЭУ при производстве САТЭ, позволяет завершить на современном этапе развития данного рода экспертизы создание ее теории (включающую методологию) и подойти вплотную к созданию дисциплины «Судебная автотехника».

Здесь сразу же требуется разграничение понятий «Теория САТЭ» и «Судебная автотехника», как самостоятельная область знаний. В полном соответствии с развитием науки и формированием нового знания, определяющим в этом плане, явилась научная идея. Первоначально эта идея была сформулирована А.Р. Шляховым в пособии «Судебная автотехническая экспертиза» (ч. I, гл. II, п-ф. 1) и получила дальнейшее развитие в общей теории судебных экспертиз. («Основы судебной экспертизы, ч. I.)

Идея всегда выступает в качестве объективного показателя зрелости способности конструирования теории, являясь основой некоторой системы знаний. «Без идеи нет теории» - отмечал П.В. Коп-нин⁸. В составе теории идея выступает как исходная мысль, центральное положение, объединяющее входящие в теорию понятия и суждения в целостную систему». «В идее отражается фундаментальная закономерность, лежащая в основе теории, в то время как в других понятиях те или иные стороны и аспекты этой закономерности» - отмечает О.М. Сичивица⁹.

Рассмотрим идею, предложенную А.Р. Шляховым, в том виде как она была изложена в упомянутой работе (с. 23): «Судебная автотехника изучает и обобщает опыт вождения транспортных средств в аварийных ситуациях, а равно следственную и судебную практику по делам о ДТП, вырабатывая основы оценки искусства вождения (наверное, точнее было бы говорить о технике вождения. - *М.З.*), изучая психофизиологические свойства водителей и других участников дорожного движения для анализа их действий в процессе ДТП.

В структуру судебной автотехники как науки наряду с этим входят управленческий и учебный аспекты, относящиеся к деятельности экспертов-автотехников и судебно-экспертных учреждений». Дав общее представление о направленности науки «Судебная автотехника», А.Р. Шляхов раскрывает ее содержание: «Судебная автотехника как система знаний представляется состоящей из двух частей: общей и специальной (особенной). В общей части кроме предмета науки, содержания и задач,

⁸ Коптин П.В. Идея как форма мышления. Киев, 1961. С. 43.

⁹ Сичивица О.М. Сложные формы интеграции науки. М., 1983. С. 23.

должны рассматриваться предмет, объекты, характер решаемых задач и классификация экспертиз; порядок назначения экспертиз следователем, судом и оформления материалов, необходимых для дачи заключения (или характеристика объектов); общие положения методики исследования, основные положения методики составления заключения, его оценка следователем и судом, наконец, содержание формы и методы экспертной профилактики.

Особенную часть могут составить теоретические основы и методики решения основных (типичных) задач судебной автотехнической экспертизы).

Из приведенного видно, что А.Р. Шляхов попытался включить в науку «Судебная автотехника» все действия, стороны и отношения, имеющие касательство к САТЭ. Однако места для теории САТЭ в этом перечне не нашлось.

Теория рода судебной экспертизы не равна по своему объему всей научной области, относимой к роду экспертизы, хотя и является (должна являться) концептуальным ядром этой научной области (науки).

Если взять в качестве аналога структуру общей теории судебной экспертизы, то составными элементами теории САТЭ могут считаться следующие блоки, объединенные в систему частной теории.

Теория судебной автотехнической экспертизы (структура, предлагаемая для обсуждения)

1. Методологические основы теории САТЭ

- 1.1. Категориальные понятия теории САТЭ: предмет, объекты и задачи, функции, закономерности теории САТЭ.
- 1.2. Формирование специальных знаний САТЭ на основе интеграции и дифференциации знаний различных наук.
- 1.3. Обобщение, систематизация и классификация знаний в теории САТЭ.
- 1.4. Классификация видов (подвидов) САТЭ.
- 1.5. Язык теории САТЭ.
- 1.6. Прогнозирование в теории САТЭ:
 - 1.6.1. Прогнозирование развития теории САТЭ.
 - 1.6.2. Прогнозирование появления новых видов САТЭ.
 - 1.6.3. Прогнозирование науки «судебная автотехника».

2. Предмет, объекты, задачи судебно-автотехнической экспертизы

- 2.1. Учение о предмете САТЭ.
- 2.2. Учение об объектах САТЭ.
- 2.3. Учение о задачах САТЭ.
- 2.4. Диагностика как процесс практического познания и как основа решения задач САТЭ.

2.5. Логические основы экспертного исследования в САТЭ.

3. Методы и методики в структуре судебно-автотехнической экспертной деятельности

- 3.1. Учение о методах САТЭ, их классификация.
- 3.2. Понятие, принципы построения и структура методик экспертного исследования в САТЭ.
 - 3.2.1. Разработка методик экспертного исследования применительно к закономерностям и случайностям движения ТС.
 - 3.2.2. Разработка методик экспертного исследования применительно к ситуационному анализу ДТП.
 - 3.2.3. Разработка методик проведения комплексных экспертиз с участием САТЭ.
- 3.3. Эвристика, алгоритмизация, автоматизация, компьютеризация при решении задач САТЭ.
- 3.4. Апробация, внедрение, стандартизация, паспортизация методик САТЭ.
- 3.5. Методические положения, определяющие изложение исследовательской части заключения эксперта-автотехника и формулирования выводов.
- 3.6. Методологические аспекты использования заключения САТЭ в доказывании по делам о ДТП.

4. Субъекты экспертной деятельности САТЭ

- 4.1. Профессиограмма эксперта-автотехника.
- 4.2. Психофизиологические и психологические особенности деятельности эксперта-автотехника.
- 4.3. Психология деятельности эксперта-автотехника в условиях малой группы (комиссия экспертов).
- 4.4. Психология деятельности эксперта-автотехника при производстве повторных экспертиз.
- 4.5. Коммуникативные связи и этика поведения эксперта-автотехника при предварительном расследовании и при судебном разбирательстве.

Предложенная структура не является окончательной. Желательно ее ознакомление с достаточно широким кругом профессионалов и последующим обсуждением в квалифицированной аудитории.

Сопоставляя предложенную структуру теории САТЭ со взятым в качестве идеи предложением А.Р. Шляхова необходимо еще раз обратить внимание на то, что предположение А.Р. Шляхова касалось создания науки «Судебная автотехника». Любая наука шире, чем объем ее основополагаю-

щей теории. Поэтому за пределами изложенной выше структуры теории САТЭ остались вопросы: назначения САТЭ следователем (судом), управленческий и учебный аспекты, относящиеся к деятельности эксперта-автотехника. После формирования идеи создания теории наступает этап выдвижения гипотезы. В качестве таковой мы предлагаем рассматривать изложенную выше структуру теории САТЭ. Это вполне допустимо, так как гипотезой могут являться контуры теории в ее первом приближении. Представляется, что эта гипотеза в точном соответствии с положениями науки¹⁰ удовлетворяет требованиям, отражающим ее объективный характер и которые позволяют ей превратиться в теорию.

Эти требования следующие:

- 1) осмысленность (достигаемая операциональной определенностью понятий, входящих в теорию);
- 2) непротиворечивость (логическая согласованность принимаемых в теории высказываний);
- 3) проверяемость (возможность сравнения высказываний теории с опытом, с практической деятельностью САТЭ);
- 4) подтверждаемость (соответствие теории фактам, подтверждению теории практической экспертной деятельности в рамках САТЭ);
- 5) экстраполируемость (способность теории к обобщению за рамками того опыта, на котором она базируется). В данном случае речь идет о проявлении прогностической функции прогнозов увеличения знания, появления новых видов САТЭ и т.д.;
- 6) адаптированность (способность теории путем некоторых модификаций объяснить новые факты. Для САТЭ - это раскрытие закономерностей приращивания нового знания, объяснение появления новых видов экспертиз). Следующим этапом формирования теории является накопление фактического материала. Теория САТЭ создается не на пустом месте, она функционирует в системе СЭУ около 50-ти лет. Материала накоплено достаточно, речь может идти о его систематизации и приращении, в точном соответствии с принципами роста научного знания.

Одним из этапов создания теории САТЭ является классификация и уточнение языка теории САТЭ. Основы этого языка были заложены как в словаре основных терминов судебной экспертизы (1980 г.) так и в отраслевом словаре основных терминов судебно-автотехнической экспертизы (1988 г.).

Завершающими этапами формирования теории САТЭ должны быть анализ и синтез всего, подлежащего обработке материала, формирование результатов с использованием методов абстрагирования и формализации.

При разработке теории САТЭ необходимо отправляться от общих принципов построения теорий, существующих структур теорий и методов их конструкций, от принципов и структуры общей теории судебных экспертиз.

Определяющим при этом должно быть достоверное знание о САТЭ, подлежащее обобщению и обоснованность выводных знаний, кладущихся в основу теории и позволяющих открывать присущие ей закономерности. «Диагностические принципы взаимосвязи эмпирического и рационального, содержательного и формального, интуитивного и логического факторов в ходе научного познания дают возможность понять взаимодействие различных элементов теории в процессе ее создания» отмечает Садовский В.Н. Определяющими при этом могут быть требования, сформулированные П.В. Копниным: «Теорией называется обширная область знаний, описывающая и объясняющая совокупность явлений, дающая знание реальных оснований всех выдвинутых положений и сводящая открытые в данной области законы (для САТЭ - закономерности. - М.З.) к единому объединяющему началу»¹¹.

Обращая внимание на такое предназначение теории САТЭ, как систематизация имеющихся в этой области знаний сразу же следует дополнить ее и такой функцией как *направляющая* и *контролирующая* роль в процессе последующего научного исследования путем отбора новых фактов в массе эмпирического материала. При этом, такой отбор может осуществляться по всем элементам теории САТЭ: предмет, объекты, задачи, методы, методики и т.п.

В заключении статьи выделим одно из главных положений, касающихся теории САТЭ (как и любой другой). Говоря о направляющей роли теории, имеют в виду и такой важный ее аспект, как *методологический*.

«Методологическое значение научных теорий (и закономерностей. - М.З.) вытекает из того факта, что *каждая теория* становится одновременно и специфическим *методом исследования*, будучи обращенной, на познание еще необъясненных ею, еще неизученных, а порой еще даже неизвестных явлений. Эвристическая функция любой теории тесно переплетается с ее методологической функ-

¹⁰ См.: Кураев В.И., Лазарев Ф.В. Точность, истинность и рост знания. М., 1988.

¹¹ Копнин П.В. Система теорий (Наука как прикладная логика). М., 1965. С. 48.

цией. Именно в этом смысле о теории говорят как о методе познания...»¹²

Дав приведенное толкование теории, авторы утверждают, что все сказанное в равной мере относится к законам науки вообще. В нашем случае, мы будем иметь дело не с законами теории САТЭ, а с ее закономерностями (они носят более скромный характер, чем законы и отличаются от последних по степени общности). В данном случае они должны быть специфичными для любого рода (класса) экспертиз, или(и) только для САТЭ. Сказанное не лишает нас необходимости и целесообразности привести философское высказывание о законах науки: «Любой закон науки отражает то, что есть в

действительности, вместе с тем указывает и на то, *как нужно мыслить в соответствующей сфере бытия*; будучи познанным, он в определенном смысле выступает и как принцип, как метод познания. Вообще любое научное положение, закон, категория приобретают методологическое значение, когда они выступают в роли направляющей линии в развитии познания и преобразования мира»¹³.

Хочется надеяться, что, будучи сформулированной, теория САТЭ, выполняя направляющую и контролирующую роль, станет соответствовать и своему методологическому предназначению.

¹² Готт В.С., Семенюк Э.П., Урсул А.Д. Категории современной науки. М. 1984. С. 219.

¹³ Философская энциклопедия. Т. 3. С.

НОРМАТИВНАЯ
ПРАВОВАЯ БАЗА
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ



Григорян Вараздат Гевондович
зав. лабораторией судебной
автотехнической экспертизы РФЦСЭ
при Министерстве юстиции
Российской Федерации, кандидат
технических наук

СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Судебная автотехническая экспертиза является одним из наиболее распространенных видов экспертиз. Заключение эксперта-автотехника выступает в качестве доказательства и нередко имеет очень важное, а порой и решающее значение для разрешения уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел. Так, в зависимости от того, имел ли водитель техническую возможность предотвращения дорожно-транспортного происшествия - наезд на пешехода, столкновение с другим транспортным средством и т.п., решается вопрос о привлечении или непривлечении его к уголовной ответственности, т.е. определяется судьба уголовного дела.

Однако значение заключения эксперта-автотехника во многом зависит от соблюдения установленных правил производства судебной экспертизы. Существенное их нарушение может повлечь недействительность (недопустимость) заключения независимо от степени его научной обоснованности. Поэтому эксперт-автотехник должен хорошо знать эти правила и скрупулезно их выполнять.

Судебная автотехническая экспертиза имеет, по сравнению с другими видами (родами) экспертиз, существенную специфику. Эксперту-автотехнику чаще приходится участвовать в различных следственных действиях и общаться там со следователем и участниками процесса. Эксперт-автотехник чаще многих других экспертов вызывается в суд и участвует в судебном разбирательстве. Поэтому он должен хорошо ориентироваться в процессуальной обстановке, а при необходимости уметь правильно реагировать на процессуальные нарушения, допускаемые следователем или судом (что, к сожалению, достаточно часто встречается на практике).

Ниже изложены общие вопросы автотехнической экспертизы - ее предмет, задачи и объекты, а также вопросы ставящиеся на разрешение эксперта.

ПРЕДМЕТ, ОБЪЕКТ И ЗАДАЧИ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ. ВОПРОСЫ, СТАВЯЩИЕСЯ НА РАЗРЕШЕНИЕ ЭКСПЕРТА-АВТОТЕХНИКА

Судебная автотехническая экспертиза относится к классу инженерно-транспортных экспертиз и, в свою очередь, подразделяется на виды и подвиды. Судебная автотехника основывается на закономерностях базовых наук - физики, математики, теоретической механики, теории автомобиля, конструирования и расчета автомобиля и др., а также криминалистики, положений и норм уголовного, гражданского, арбитражного и административного прав. Предметом судебной автотехнической экспертизы являются фактические данные (обстоятельства), исследуемые и устанавливаемые при расследовании уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел с применением специальных знаний в области судебной автотехники: установление события дорожно-транспортного происшествия (ДТП), его механизма, технического состояния транспортных средств (ТС) и дороги, ее обустройства, организации дорожного движения на конкретном участке, применения дорожных знаков и разметок, дорожной обстановки на месте ДТП, дорожно-транспортной ситуации (ДТС) непосредственно перед происшествием, фактических действий его участников.

Предметом экспертизы в уголовном, административном, гражданском и арбитражном судопроизводстве могут быть также обстоятельства, не связанные с ДТП. Объектами судебной автотехнической экспертизы могут быть различные материальные источники информации о фактах и обстоятельствах ДТП - транспортные средства, место происшествия, вещественные доказательства, материалы уголов-

ного, административного, гражданского и арбитражного дел и т.д.

Приказом Министерства юстиции Российской Федерации (от 14 мая 2003 г. № 114) утверждены следующие виды автотехнической экспертизы, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции России:

- исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;
- исследование технического состояния транспортных средств;
- исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транс-портно-трасологическая диагностика);
- исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия;
- исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости.

Каждый вид автотехнической экспертизы имеет определенный круг задач, отличается особенностью предмета, объекта и методик исследований.

Предметом судебной экспертизы обстоятельств ДТП являются фактические данные или версии об обстоятельствах ДТП, о техническом состоянии ТС (без проведения экспертного исследования), его массы, скорости и режима движения (торможения, разгона, наката), покрытия проезжей части, его состоянии, геометрии, организации дорожного движения на данном участке, ДТС, действий участников дорожного движения и т.д. Объектом данного вида экспертизы являются материалы уголовного, административного, гражданского и арбитражного дел, не требующие правовой оценки.

Предметом экспертизы технического состояния ТС являются фактические данные о техническом состоянии ТС. Объектом этого вида экспертизы являются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, прицепы, полуприцепы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы и т.п. (за исключением морских, речных, воздушных и железнодорожных ТС), а также их системы, агрегаты, узлы и детали. Объектом исследования могут выступать и материалы дела, представленные следствием, судом для исследования в качестве объекта экспертизы - схема ДТП, протоколы осмотра ТС и т.п.

Предметом экспертизы следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика) являются следы, возникающие (на месте ДТП и на ТС) в результате воздействия участников ДТП -ТС, пешеходов и т.п. Объектом данного вида экспертизы являются вещная обстановка на месте ДТП, материалы дела и т.п.

Предметом экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП являются фактические данные о техническом состоянии дороги, определяющие ее взаимодействия с ТС. Объектом данного вида экспертизы являются участок дороги на месте ДТП, проезжая часть, обочины, обустройства и т.п.

Современные возможности судебной автотехнической экспертизы по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам определяются задачами, которые могут быть решены данной экспертизой в пределах установленной законом компетенции эксперта-автотехника. В судебно-экспертных учреждениях Минюста России пределы компетенции эксперта определены программами подготовки экспертов по соответствующим специальностям, утвержденными приказом Министерства юстиции России (от 20 апреля 2004 г. № 154).

В рамках судебной экспертизы обстоятельств ДТП решаются следующие задачи:

- определение скорости движения ТС в заданные моменты времени, в частности, перед торможением, в момент наезда на пешехода или столкновения с другим ТС и т.п.;
- определение места расположения ТС в заданные моменты времени - удаление от места наезда или столкновения в момент возникновения опасности для движения или в момент, когда водитель еще располагал технической возможностью предотвратить происшествие и т.д.;
- определение тормозного, остановочного путей, расстояния, преодолеваемого ТС в заданные промежутки времени;
- определение тормозного, остановочного времени, а также времени, затраченного ТС на преодоление определенных участков пути;
- определение траектории и характера движения пешехода с момента возникновения опасности и до момента наезда на него;
- установление момента возникновения опасности для движения, если для этого требуется проведение расчетов, моделирования, эксперимента, экспертная оценка действий участников ДТП на соответствие (несоответствие) требований ПДД;
- определение должных действий водителя, пешехода и других участников ДТП в конкретной ДТС с точки зрения требований ПДД;
- определение соответствия фактических действий водителя ТС, пешехода и других участников ДТП требованиям ПДД;
- определение наличия (отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить ДТП путем торможения ТС или другим, предусмотренным требованиями ПДД, способом, в момент возникновения опасности для движения или любой другой момент времени, определенный органом, назначившим экспертизу;
- определение технической возможности предотвращения ДТП не только по исходным данным, указанным следствием, судом, но и полученным экспертом расчетным путем, в том числе и по нескольким вариантам обстановки происшествия, вытекающим из материалов дела. На противоречивость

исследованных вариантов эксперт указывает в своем заключении;

- определение причинно-следственной связи между установленными следствием, судом фактическими действиями водителя ТС и наступившим происшествием, на основе использования технических данных и учета объективных закономерностей;

- установление причинно-следственной связи между условиями организации дорожного движения и наступившим ДТП и т.п.

В рамках судебной экспертизы технического состояния ТС решаются следующие задачи:

- определение технического состояния ТС, их систем, агрегатов, узлов и деталей;

- при обнаружении неисправности установление причин и времени ее возникновения, возможности своевременного (в частности до ДТП) обнаружения водителем ТС и лицами, ответственными за техническое состояние ТС;

- определение степени влияния неисправностей на возникновение и развитие ДТС, приведшей к ДТП;

- определение технической возможности предотвращения ДТП при том техническом состоянии ТС, в каком оно находилось непосредственно перед ДТП;

- установление причинно-следственной связи между техническим состоянием (неисправностью) ТС и ДТП и т.д.

В рамках судебной экспертизы следов на ТС и месте ДТП решаются следующие задачи:

1. Исследование механизма столкновения транспортных средств и наездов на неподвижное препятствие с целью:

- определение места столкновения транспортных средств;

- определение траектории движения ТС до и после столкновения(наезда);

- определение взаимного положения ТС в момент столкновения(угла столкновения);

- определение взаимного расположения ТС относительно элементов дороги - проезжей части, ее горизонтальной разметки и т.п.;

- определение направления сил и моментов действующих на ТС при столкновении (наезде);

- установление скорости движения ТС при столкновении, в частности, находилось ли в движении или состоянии покоя одно из ТС при столкновении;

- определение месторасположения лиц, находящихся в салоне ТС до ДТП (эта задача решается в рамках комплексной экспертизы совместно с судебными медиками);

- установление механизма повреждений шин и гибких шлангов, причины и времени их образования;

- установление механизма повреждений резьбовых и иных соединений, причины и времени их образования и т.п.

2. Исследование механизма наезда на пешехода для:

- определения места наезда ТС на пешехода;

- определение траектории движения ТС и пешехода до и после наезда;

- определение скорости движения ТС по отбросу пешехода в результате наезда на него;

- определение направления движения пешехода относительно ТС (слева - направо, справа - налево, под углом). Эта задача также решается в рамках комплексной экспертизы с участием судебных медиков (исследование повреждений на теле пешехода), биологов (исследование наличия на ТС волос, крови потерпевшего), трасологов (исследование одежды, следов на подошве обуви), криминалистов (исследование материалов, веществ, частиц лакокрасочного покрытия).

В рамках экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП решаются следующие задачи:

- определение состояния дороги - дорожного покрытия проезжей части, обочин и т.п.;

- определение коэффициента сцепления шин с дорогой, влияющего на величину замедления ТС при торможении;

- определение значения уклонов в продольном и поперечном направлениях, радиуса поворота на конкретном участке дороги;

- определение наличия повреждений на дороге (ямы, выбоины и т.п.);

- установление условий видимости и обзорности с места водителя с учетом объектов ограничивающих видимость и обзорность;

- определение обустройств дороги (наличие дорожных знаков, разметок и т.п.);

- определение влияния технического состояния дороги на развитие ДТС, приведшей к ДТП;

- определение технической возможности предотвращения ДТП при том техническом состоянии дороги, в каком она находилась непосредственно перед ДТП;

- установление причинно-следственной связи между техническим состоянием дороги и ДТП и т.д.

В рамках экспертизы транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости решаются следующие задачи:

- определение величины ущерба или стоимости восстановительного ремонта ТС с учетом и без учета износа;

- определение величины утраты товарной стоимости ТС;

- определение механизма повреждения ТС, полученного в результате конкретного ДТП;

- определение соответствия выполненных работ по восстановительному ремонту ТС, повреждениям, полученным в результате ДТП;

- определение соответствия повреждения ТС, указанных в акте осмотра ТС и в справке ГИБДД;

- определение величины износа ТС и т.п.



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

П Р И К А З

Москва

20 сентября 2004 г.

№ 154

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТОВ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ МИНИСТЕРСТВА ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

В целях обеспечения подготовки экспертов в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России и во исполнение требований ст. 13 Федерального закона от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», приказов Минюста России от 14.05.2003 № 114 «Об утверждении Перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» и от 15.06.2004 № 112 «Об утверждении Положения об организации профессиональной подготовки и повышения квалификации государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» приказываю:

Утвердить программу подготовки государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации по автотехнической экспертизе согласно приложению.

Министр

Ю.Я. Чайка

ПРОГРАММА

подготовки экспертов по специальности 13.1 «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»

УТВЕРЖДЕНА приказом Министерства
юстиции Российской Федерации от
20.09.2004 № 154

Настоящая программа предназначена для самостоятельной подготовки (в течение одного года) судебных экспертов, имеющих высшее техническое образование и специализирующихся в области исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Самостоятельное изучение курса предусматривает освоение общих дисциплин «Основы криминалистики» и «Основы судебной экспертизы» по программам, общим для всех экспертных специальностей.

I. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Тема 1

Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (далее - АТП)

Понятие состава АТП. Предмет доказывания по делам об АТП. Понятие состава АТП и особенности предмета доказывания по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам об АТП. Пределы доказывания по делам об АТП, пределы экспертного исследования.

Л и т е р а т у р а [8; 13; 14; 18; 19; 27; 37].
экспертной практики и их решение. Перспективы развития САТЭ.

Тема 2

Судебная автотехническая экспертиза (далее - САТЭ)

Судебная автотехническая экспертиза, ее содержание и задачи. Предмет и объекты САТЭ. Классификация САТЭ. Дискуссионные вопросы

Л и т е р а т у р а [18; 19; 30; 31; 37; 39]. Тема 3

Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде

Назначение САТЭ на предварительном следствии. Постановление о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Дополнительная, повторная, комиссионная и комплексная экспертизы. Исходные данные, используемые экспертом-автотехником при даче заключения. Особенности назначения САТЭ судом. Участие специалиста-автотехника в производстве следственных действий.

Организация производства САТЭ в экспертных учреждениях. Особенности и права руководителя. Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность действий эксперта-автотехника. Пределы инициативы эксперта-автотехника. Обязанности и права эксперта-автотехника.

Л и т е р а т у р а [14; 18, 19; 23; 37; 38].

II. ОСНОВЫ ТЕОРИИ АВТОМОБИЛЯ, ОРГАНИЗАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема 4

Основы организации и безопасности дорожного движения

Правила дорожного движения (далее - ПДД), краткая история их развития. Основные положения Международной конвенции о дорожных

знаках и сигналах. Положение о госавтоинспекции, ее основные задачи и направления работы; роль и задачи дорожного надзора; квалификационные требования к водителям; классификация дорожно-транспортных происшествий (далее -ДТП); активная и пассивная безопасность автомобиля; профилактическая работа судебного эксперта-автотехника в процессе производства экспертиз.

Л и т е р а т у р а [1; 4; 6; 7; 12; 15-18; 20; 21; 25].

Тема 5

Основы теории движения транспортных средств (далее - ТС)

Силы и моменты, действующие при движении ТС; уравнение движения ТС; графики силового баланса; динамическая характеристика; ускорение, время и путь разгона; тормозная динамика ТС.

Л и т е р а т у р а [4; 9; 18; 38].

III. МЕТОДИЧЕСКАЯ И НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ В ОБЛАСТИ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП

Тема 6

Экспертное определение параметров торможения ТС и времени реакции водителя

Замедление ТС при торможении; тормозной и остановочный путь ТС; время реакции водителя; время запаздывания срабатывания тормозной системы; время нарастания замедления; время торможения; определение скорости ТС перед началом торможения, в момент ДТП.

Л и т е р а т у р а [5; 18; 26; 32].

Тема 7

Экспертное исследование наезда на пешеходов

Причины наездов на пешеходов и задачи экспертного исследования; механизм наезда на пешехода; техническая возможность предотвращения наезда на пешехода, перемещавшегося в попутном (встречном) направлении, в поперечном направлении, при ограниченной видимости, при ограниченной обзорности; экспертный анализ ДТП с помощью ЭВМ.

Л и т е р а т у р а [2-4; 9; 32; 38; 40].

Тема 8

Экспертное исследование столкновений ТС

Причины столкновений ТС и задачи экспертного исследования; классификация столкновений; механизм столкновения ТС; экспертное исследование процесса сближения ТС, процесса взаимодействия при столкновении, процесса отбрасывания после столкновения; техническая возможность предотвращения столкновения.

Л и т е р а т у р а [2-Л19; 15; 32; 38; 40].

Тема 9

Экспертное исследование маневра объезда, опережения и обгона ТС

Силы, действующие в процессе маневра ТС; методика экспертного исследования маневра; понятие обгона; исходные данные, необходимые для экспертного исследования обгона и объезда; обгон с постоянной скоростью; обгон с ускорением и замедлением; незавершенный обгон.

Л и т е р а т у р а [3; 9; 10; 18; 32; 38].

Тема 10 Экспертное исследование устойчивости и управляемости ТС

Понятия устойчивости и управляемости ТС; потеря поперечной устойчивости ТС на горизонтальной дороге и на негоризонтальной дороге. Потеря продольной устойчивости ТС; потеря управляемости ТС; исследование ДТП, связанных с заносом ТС; определение критических скоростей движения ТС по условиям заноса и опрокидывания.

Л и т е р а т у р а [29; 31-33; 38].

Тема 11

Экспертное исследование ДТП, происшедших в условиях ограниченной видимости

Понятия общей и конкретной видимости. Методы их определения и использования экспертом. Решение вопросов о соответствии скорости дви-

жения ТС условиям общей видимости и о технической возможности у водителя ТС предотвратить ДТП в условиях ограниченной видимости опасного объекта.

Л и т е р а т у р а [2; 9; 18; 32; 36; 38; 40].

Тема 12

Экспертное исследование действий водителей на соответствие требованиям Правил дорожного движения (далее - ПДД)

Понятие «момент возникновения опасности для движения» и его использование в судебно-следственной и экспертной практике. Пределы компетенции судебного эксперта-автотехника в вопросах «о моменте возникновения опасности» и «исследования действий водителя на соответствие ПДД». Экспертное исследование действий водителя в стандартных (регламентированных в ПДД), нестандартных дорожно-транспортных ситуациях и особых дорожных условиях.

Л и т е р а т у р а [18; 26; 32; 37; 39].

IV. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Тема 1. Знание экспертами-автотехниками отдельных ключевых понятий из уголовного, административного, гражданского и арбитражного права применительно к результатам их профессиональной деятельности позволит юридически грамотно представлять роль и место судебной автотехнической экспертизы в уголовном, административном, гражданском и арбитражном процессе, процессе доказывания, ответственность субъектов - участников дорожного движения за их противоправные деяния с уголовно наказуемыми последствиями.

Объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона, предмет доказывания в целом по делам об АТП специфичны, они связаны с особенностями автотранспортного средства как источника повышенной опасности для окружающих, юридической квалификации преступлений данного вида как преступлений, совершаемых по неосторожности, и др. Критерий оценки доказательств расследующим лицом (органом) и пределы доказывания по делам об АТП во многом определяются возможностями экспертизы, поэтому для судебных экспертов

знание юридических основ их деятельности является важным звеном самостоятельной подготовки по базовой экспертно-автотехнической специальности.

Тема 2. Судебная автотехника как судебно-экспертная наука - базовая для судебной автотехнической экспертизы. Выделить этапы ее дальнейшего развития. Судебная автотехническая экспертиза. Определить ее состав, виды, задачи каждого вида, объекты исследования, их видовые и родовые признаки.

Определить свое отношение к основным дискуссионным вопросам экспертной практики: пределы компетенции судебного эксперта-автотехника в установлении момента возникновения опасности для движения, причинно-следственных связей, оценке действий водителей и пешеходов, параметров видимости и др.

Тема 3. В связи со специфичностью объекта и предмета исследования САТЭ процессы назначения и производства данной экспертизы также имеют свои особенности. Первая вытекает из необходимости применения для исследования специальных технических познаний. Вторая - материалы, представляемые на экспертизу, формируются в основном в виде исходных данных, вносимых в постановление о назначении экспертизы. Указанные исходные данные должны быть оценены органом (лицом), назначающим экспертизу, по критериям оценки доказательств. Судебный эксперт делать это самостоятельно не вправе.

Особенности работы судебного эксперта в судебном заседании. Эти организационно-процессуальные положения эксперт-автотехник должен знать досконально, так как они во многом определяют его профессиональную деятельность. Иногда сотрудники экспертных учреждений участвуют в следственных действиях в качестве специалиста. Права и обязанности специалиста и эксперта в процессуальном отношении различаются. Необходимо знать эти отличия. Важно уяснить, в каких случаях эксперт имеет процессуальное право на инициативу, и в чем оно выражается для автотехника; по выполнению какой процедуры сотрудник экспертного учреждения становится собственно судебным экспертом по делу.

Нужно знать структуру заключения эксперта: что и каким образом должно быть изложено в каждой части заключения. Следует иметь четкое представление о разновидностях выводов судебного эксперта. Необходимо усвоить отличия каждого вида от другого, юридические основания дачи сообщения о невозможности дать

заключение, выводов эксперта о невозможности решить поставленный вопрос (вопросы) в заключении и отправления дела без исполнения производством.

Тема 4. Эксперт, владеющий данной специальностью, должен досконально знать требования ПДД и владеть ими в аспекте применения при экспертном анализе обстоятельств ДТП. С позиций экспертно-профессионального образования по этой специальности полезно иметь сведения об истории развития судебной экспертизы, в частности экспертизы ДТП, истории развития автомобилестроения и ввода в действие ПДД.

Пограничной областью профессиональных познаний эксперта является пакет технико-юридических нормативных актов, регламентирующих административно-юрисдикционную деятельность ГИБДД, работу дорожных служб, персонала автотранспортных предприятий, водителя.

К основам учения о безопасности дорожного движения относятся общепринятая классификация ДТП по видам, используемая неоднократно в САТЭ, определение и свойства активной и пассивной безопасности системы «водитель - автомобиль - дорога - среда» и ее отдельных элементов, все то, что относится к основам учебного курса по организации и безопасности дорожного движения применительно к задачам судебной экспертизы по данной специальности. Здесь эксперт должен научиться оценивать в различных конкретных ситуациях зоны действия дорожных знаков (для тех, где они установлены), принадлежности пересечения дорог к перекрестку, прилегающей территории, угол пересечения дорог, оценку их приоритета.

В этих же направлениях изучаются основы профилактической деятельности эксперта в процессуальной и непроцессуальной формах, их правильное оформление и эффективность реализации.

Тема 5. При изучении данной темы необходимо знать и уметь составить уравнение движения ТС, указать силы и моменты, действующие на автомобиль при различных режимах движения (тяговом, тормозном и т.п.).

При изучении основ тяговой динамичности автомобиля обратить внимание на определение характеристик разгона ТС; пути, времени разгона. Указать возможные диапазоны изменения величин. Знание принципов построения динамической характеристики автомобиля позволит определить значение динамического фактора, которое потом используют для вычисления ускорения, пути и времени разгона.

В процессе освоения основ тормозной динамичности автомобиля важно знание кроме уравнения движения ТС и законов изменения (тормозных диаграмм) параметров движения автомобилей при торможении на участке дороги с постоянным и переменным коэффициентами сцепления, с помощью двигателя и движения накатом. Знание этих зависимостей позволит правильно применять расчетные формулы скоростей, удалений и других величин, т.е. применять их в соответствии с конкретными фактическими условиями движения ТС, предшествующими исследуемому ДТП.

Тема 6. Рассматриваемые в теме параметры относятся к справочным величинам, применяемым в расчетах по экспертизе данной специальности. Эксперт выбирает их в зависимости от указанных следователем обстоятельств ДТП по специальным справочным изданиям.

По этой теме необходимо знать основные понятия определения указанных параметров и коэффициентов, области их изменения, принципы классификации, нормативные источники, заложенные в основу тех параметров торможения, которые применяются в экспертизе, в каких формулах и при каких условиях применяются те или иные параметры, т.е. уметь свободно ориентироваться в источниках информации и сфере их применения при экспертных расчетах.

Тема 7. При анализе столкновений ТС необходимо установить, на каком месте дороги и каким образом столкнулись автомобили, каковы были их скорости. Исследовать процесс сближения ТС - это определить расстояние между ними или от места столкновения в различные промежутки времени, на различных стадиях дорожно-транспортной ситуации.

По данной теме изучаются профессиональные особенности методик исследования технической возможности у водителя автомобиля предотвратить столкновение при попутном, встречном, перекрестном движении ТС.

Наиболее сложно овладеть методами аналитического и графического исследования момента первоначальной видимости препятствия, ограничивающего зону обзора с рабочего места водителя ТС.

Тема 8. При изучении механизма наезда ТС на пешехода детально разбираются методики определения технической возможности предотвращения наезда на пешехода по «времени»,

«расстояниям», «критическим параметрам». Изучаются области и условия применения каждой методики. Необходимо знать обобщенные методические принципы экспертного анализа наездов на пешехода, движущегося в попутном, встречном направлениях; физический смысл и решение неравенств, описывающих процесс сближения объектов.

Нужно уметь построить схемы видимости пешеходов, пересекающих проезжую часть, из-за объектов среды дорожного движения. Важно освоить принципы компьютерного построения схем и графиков; изучить возможности решения типовых экспертных задач по наездам на пешеходов с помощью ЭВМ.

Тема 9. Необходимо знать классификацию маневра в зависимости от цели применения его водителем. Важно изучить требования ПДД к действиям водителя по применению различных видов маневра и принципы экспертного анализа ситуации, связанной с применением водителем маневра.

Нужно освоить методические основы расчета маневра ТС: при объезде неподвижного препятствия, объекта, перемещающегося в попутном, встречном или пересекаемом направлениях. Следует освоить формулы определения ширины динамического коридора, продольного и поперечного перемещения автомобиля при маневре, коэффициента маневра, условия возможности выполнения маневра и беспрепятственного движения ТС после маневра.

Необходимо уметь производить расчет дистанции между ТС при обгоне с постоянной скоростью, замедлением и ускорением, при встречном разъезде и незавершенном обгоне.

Тема 10. Опрокидывания ТС - отдельный вид ДТП, связанный, как правило, с нарушением его поперечной устойчивости. Нарушение устойчивости может быть связано с заносом автомобиля. Исследование эксплуатационных факторов, влияющих на занос автомобиля, также составляет предмет экспертного исследования.

Главная задача здесь - определить расчетным путем значения критической скорости движения ТС в различных дорожных условиях: на горизонтальной и негоризонтальной дорогах, на повороте, на дороге с пониженными сцепными качествами и т.д. Нужно уметь путем сопоставления полученного значения скорости с фактическим провести экспертный анализ установленного превышения скорости как одной из возможных технических причин нарушения устойчивости.

Тема 11. При расследовании ДТП, происшедших в темное время суток в условиях ограниченной видимости, надлежит различать понятия и величины расстояний видимости дороги в направлении движения транспорта (общей видимости) и расстояние видимости препятствия (конкретной видимости). Эти обстоятельства ДТП определяются путем следственных экспериментов по соответствующим методикам.

Возможно, полезно и предусмотрено законом привлечение специалиста (Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации) для участия в следственных действиях, в том числе это в полной мере относится и к действиям в данной профессиональной области. Экспертам необходимо профессионально овладеть данными методиками.

В дальнейшем определенное экспериментальным путем расстояние видимости дороги используется экспертом при расчете скорости движения ТС, допустимой по условиям этой видимости; расстояние видимости объекта используется при исследовании технической возможности у водителя ТС предотвратить ДТП с этим объектом в условиях ограниченной видимости.

Тема 12. В дорожном движении встречаются ситуации, в которых действия участников дорожного движения однозначно и конкретно регламентированы ПДД. Это типичные дорожно-транспортные ситуации. Оценка экспертами действий водителя с технической точки зрения обычно не вызывает затруднений и разногласий.

Реже встречаются, но более сложны для экспертного анализа дорожно-транспортные ситуации, действия участников дорожного движения в которых, к сожалению, не имеют такой строгой и однозначной регламентации в ПДД. Такие ситуации называют нетипичными, или нестандартными. Для методического единообразия экспертного анализа действий водителей ТС в таких ситуациях разработаны соответствующие методические рекомендации.

Эти вопросы в экспертной практике являются отнюдь не простыми, связаны с правильным пониманием границ области компетенции судебного эксперта при решении конкретных вопросов, которые ставит перед ним (экспертом) следствие (суд), их разрешение экспертом зависит от того, необходимо ли применение специальных познаний (если да, то в какой области знаний, по какой специальности и т.п.).

V. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бабков В.Ф.* Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт, 1993.
2. *Байэтт Р., Уотте Р.* Расследование дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1983.
3. *Бекасов В.А.* и др. Автотехническая экспертиза. М.: Юрид. лит., 1967.
4. *Боровский Б.Е.* Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий. Л.: Лениздат, 1984.
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.
6. *Григорян В.Г.* Определение наличия (отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить наезд на пешехода // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. М. ВНИИСЭ, 1988.
7. *Григорян В.Г.* Применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств: Метод, рекомендации. М.: РФЦСЭ, 1995.
8. Дорожная терминология: Справочник / Под ред. М.И. Вейцмана. М.: Транспорт, 1985.
9. *Жилинский Г.В., Суворов Ю.Б.* Особенности исследования технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП // Автомобильный транспорт. 1986. № 9.
10. *Жулев В.И.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М.: Юрид. лит., 1989.
11. *Иларионов В.А.* Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1989.
12. *Иларионов В.А., Чернов В.И., Дадашев Ф.А.* Расчет параметров маневра транспортных средств: Метод, письмо для экспертов. М.: ВНИИСЭ, 1988.
13. *Клишковштейн Г.И., Соловьев Г.М., Юмашев Н.Н.* Правила и безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1975.
14. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
15. Комментарии к Уголовному, административному, гражданскому и арбитражному кодексу Российской Федерации, Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, Гражданско-процессуальному кодексу Российской Федерации.
16. *Кристи Н.М.* Методические рекомендации по некоторым вопросам производства автотехнической экспертизы. М.: ЦНИИСЭ, 1971.
17. *Кузнецов Ю.В.* Определение коэффициента сцепления дорожного покрытия портативными приборами // Обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах: Сб. науч. тр. МАДИ. М., 1981. С. 118-119.
18. *Лобанов Е.М.* Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. М.: Транспорт, 1980.
19. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.
20. Назначение и производство судебных экспертиз: Пособие для следователей / Под ред. Г.П. Ари-нушкина, А.Р. Шляхова. М.: Юрид. лит., 1988.
21. *Немчинов М.В.* Сцепные качества дорожных покрытий и безопасность движения автомобиля. М.: Транспорт, 1985.
22. Операционный контроль качества земляного полотна и дорожных одежд / Под ред. А.Я. Гуляева. М.: Транспорт, 1986.
23. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: Транспорт, 1995.
24. Повышение эффективности административно-юрисдикционной деятельности ГАИ: Учебное пособие. М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1994.
25. Применение специальных технических познаний при расследовании ДТП: Метод, пособ. Минск: БелНИИСЭ, 1989.
26. *Ройтман Б.А., Суворов Ю.Б., Суковицин В.И.* Безопасность автомобиля в эксплуатации. М.: Транспорт, 1987.
27. *Сильянов В.В.* Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. М.: Транспорт, 1984.
28. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.
29. Словарь основных терминов судебной экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1980.
30. *Суворов Ю.Б.* Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Метод, реком. М.: ВНИИСЭ, 1987.
31. *Суворов Ю.Б.* Анализ влияния эксплуатационных факторов системы ВАД для экспертного исследования причин ДТП // Теоретические и методические вопросы судебной экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ.-М., 1988.
32. *Суворов Ю.Б.* Новые виды, состояние и перспективы развития САТЭ // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1988.
33. *Суворов Ю.Б.* Комплексное экспертное исследование причин ДТП. Учет факторов системы ВАД при установлении непосредственных причин ДТП экспертом // Экспертная практика и новые методы исследования. М.: ВНИИСЭ, 1993. Вып. 9.
34. *Суворов Ю.Б.* Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств ДТП. М.: ВНИИСЭ, 1993.
35. *Суворов Ю.Б.* Экспериментальное исследование влияния неравномерности сцепных качеств дороги на занос автомобиля при торможении // Экспресс-информация. М.: Информ-автотранс, 1993. Сер. «Вопросы безопасности движения и охраны труда». - Вып. 1.
36. *Суворов Ю.Б.* Установление признаков дифференциации покрытий и характеристик автомобильных дорог на месте дорожно-транспортного происшествия: Метод, реком. М.: РФЦСЭ, 1995.
37. *Суворов Ю.Б., Решетников Б.М., Кочнев В.А.* Результаты экспериментального определения коэффици-

циентов сцепления дорожных покрытий // Экспертная техника. М.: ВНИИСЭ, 1990. Вып. 11.

38. *Суворов Ю.Б.* и др. Диагностическое исследование элементов автомобильных дорог, влияющих на безопасность дорожного движения (дорожных условий), на участках ДТП: Метод, пособ. для экспертов, следователей и судей. М.: ВНИИСЭ, 1990.

39. Судебная автотехническая экспертиза: Метод, пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей. / Под ред. А.Р. Шляхова М.: ВНИИСЭ, 1980. ч. 1.

40. Судебная автотехническая экспертиза: Метод, пособие для экспертов-автотехников, следователей и

судей / Под ред. В.А. Иларионова. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 2.

41. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.

42. Уголовный кодекс Российской Федерации.

43. *Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В.* Применение положений пп. 2.3.1, 3.1,9.10, 10.1, 14.1, 19.2 Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, реком. М.: РФЦСЭ, 1995.

44. *Чернов В.И.* Исследование наезда на препятствие, движущееся под произвольным углом к транспортному средству // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1985.

ПРОГРАММА

подготовки экспертов по специальности 13.2 «Исследование технического состояния транспортных средств»

УТВЕРЖДЕНА приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 20.09.2004 . № 154

Настоящая программа предназначена для самостоятельной подготовки (в течение 6 месяцев) судебных экспертов, имеющих высшее техническое образование с инженерной квалификацией в области эксплуатации автомобильного транспорта, специализирующихся в области исследования технического состояния транспортных средств. Самостоятельное изучение курса предусматривает освоение общих дисциплин «Основы криминалистики» и «Основы судебной экспертизы» по программам, общим для всех экспертных специальностей, а также последующую стажировку в экспертном учреждении.

I. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Тема 1

Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)

Понятие состава АТП. Особенности предмета доказывания по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам об АТП. Пределы доказывания по делам об АТП; пределы экспертного исследования.

Тема 2

Судебная автотехника и судебная автотехническая экспертиза (САТЭ). Экспертиза технического состояния транспортных средств (далее - ЭТСТС)

Судебная автотехника, ее содержание и задачи. Предмет и объекты САТЭ, классификация САТЭ. Предмет и объекты ЭТСТС. Дискуссионные вопросы экспертной практики и их решение. Перспективы развития САТЭ, ЭТСТС.

Тема 3

Назначение и производство САТЭ на предварительном следствии и в суде

Назначение САТЭ на предварительном следствии. Постановление о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Ис-

ходные данные, используемые экспертом-автотехником. Участие эксперта в осмотре ТС и их частей. Организация экспертного осмотра. Процессуальный порядок работы с вещественными доказательствами. Организация производства САТЭ в экспертных учреждениях, обязанности и права руководителя. Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии. Особенности назначения и производства дополнительной, повторной, комиссионной и комплексной экспертиз с участием эксперта-автотехника. Особенности назначения и производства экспертизы в суде. Участие эксперта в исследовании доказательств судом. Права и обязанности эксперта. Заключение эксперта. Допрос эксперта. Участие специалиста-автотехника в производстве следственных действий. Заключение специалиста. Профилактическая деятельность эксперта.

Л и т е р а т у р а [4; 12; 15; 23; 27; 34-38; 40; 41; 45; 48; 51; 55; 56].

II. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭТСТС

Тема 4

Теоретические основы ЭТСТС

Эксплуатационные свойства, конструктивные основные и эксплуатационные параметры, классификация ТС. Реакции опорной поверхности на колеса автомобиля. Тяговый баланс автомобиля. Тормозные качества ТС. Показатели эффективности торможения. Тормозная диаграмма. Устойчивость и управляемость автомобиля; факторы, влияющие на эти свойства. Факторы, влияющие на обзорность и дальность видимости из кабины водителя. Классификация автомобильных дорог, типы покрытий, основные элементы характеристик дорог и их взаимодействия с колесами автомобиля. Квалификационные требования к водителям ТС. Особенности зрительного восприятия

и реагирования водителя на раздражители. Особенности взаимодействия элементов системы «автомобиль - водитель - дорога - среда». Активная и пассивная безопасность автомобиля. Особенности устройства и принцип действия основных разновидностей: тормозных систем; рулевых управлений; трансмиссии; ходовой части; систем освещения и сигнализации ТС и их энергопитания. Классификация и особенности конструкций шин, их основные характеристики и обозначения. Принципы и особенности технического обслуживания ТС, виды и регламент техобслуживания.

Тема 5 Нормативная база ЭТСТС

Кодексы Российской Федерации: Уголовный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации, Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации. Положение об организации производства судебных экспертиз. Инструкция по производству судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста России. Правила дорожного движения (ПДД) Российской Федерации. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Международная конвенция о дорожном движении. Стандарты РФ по безопасности конструкции и технического состояния ТС. Международные (Европейская экономическая комиссия ООН) требования к активной и пассивной безопасности ТС. Руководства по эксплуатации ТС. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта.

Л и т е р а т у р а [3; 5; 6; 8-11; 14; 16-22; 24; 26; 29; 33; 34; 39; 40; 42-44; 46; 50; 52; 53; 59].

III. ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТС

Тема 6

Экспертное диагностическое исследование технического состояния ТС

Терминология по диагностике и исследованию технического состояния ТС. Характерные

неисправности систем ТС, их признаки и причины. Влияние характерных неисправностей ТС на возникновение ДТП. Задачи экспертного диагностического исследования систем ТС. Тактика поиска неисправностей систем ТС. Этапы экспертного исследования технического состояния ТС. Методы экспресс-диагностического исследования систем ТС. Оборудование для общей диагностики систем ТС. Методы диагностического исследования элементов ТС. Оборудование для поэлементной диагностики ТС. Техника безопасности при экспертном исследовании технического состояния ТС. Диагностические параметры. Метрологический контроль оборудования и инструментов.

Тема 7

Углубленное экспертное исследование элементов ТС

Методы исследования. Измерительное оборудование. Характерные виды повреждений, их признаки и причины. Тактика углубленного экспертного исследования элементов в системе. Отбор и представление объектов для комплексного исследования. Основные виды экспертиз, применяемые для комплексного исследования характера и причин повреждений элементов ТС, особенности взаимодействия с ЭТСТС.

Л и т е р а т у р а [1; 2; 7; 13; 25; 28; 30-32; 39; 47; 49; 57; 58].

IV. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Раздел I

Тема 1. Знание судебным экспертом юридических основ своей профессиональной деятельности является необходимым условием квалифицированного участия в уголовном, административном, гражданском и арбитражном процессе.

Эксперт должен знать основные понятия уголовного, административного, гражданского и арбитражного права, права и обязанности, пределы компетенции участников уголовного, административного, гражданского и арбитражного процесса, свою роль и особенности взаимодействия с участниками этого процесса, место и возможности экспертизы в процессе доказывания. Исходным для эксперта-автотехника является знание состава АТП, специфических особенностей объекта и субъекта, объективной и субъективной сторон такого преступления, предмета и пределов доказывания по делам об АТП.

Тема 2. Эксперту-автотехнику необходимо знать составляющие части судебной автотехники как интегрированной науки о САТЭ, ее содержание и задачи, историю и перспективы развития, классификацию видов САТЭ, их место и взаимосвязь в общей структуре САТЭ, решаемые каждым видом задачи, специфику объектов исследования.

Направления развития судебной автотехники усматриваются прежде всего в разрешении известных дискуссионных вопросов экспертной практики, таких, как пределы компетенции эксперта-автотехника в установлении момента возникновения опасности для движения, причинно-следственных связей действий участников и обстоятельств ДТП с наступившими последствиями, оценка этих действий и др., а также в естественном наращивании методического и инструментального потенциала существующих видов САТЭ и возникновении новых видов.

Тема 3. Знание правовых аспектов организации производства САТЭ необходимо эксперту на каждом этапе выполнения его обязанностей, начиная от получения задания на производство экспертизы и кончая формулированием выводов заключения. Эксперт должен уметь проанализировать соответствие постановления (определения) о назначении экспертизы юридическим требованиям, в том числе полноту представленных исходных данных, корректность поставленных на разрешение экспертизы вопросов, соответствие этих данных (и вопросов) друг другу (с технической точки зрения) и представленным материалам уголовного, административного, гражданского и арбитражного дела, соответствие вида (разновидности) назначенной экспертизы области компетенции обладаемой экспертной специальности и основаниям для ее назначения, предусмотренным УПК (комплексная, дополнительная, повторная экспертизы и т.д.).

Эксперт имеет возможность ходатайствовать перед органом (лицом), назначившим экспертизу, об устранении несоответствий исходя из положений УПК, согласно которым всесторонняя оценка собранных по делу доказательств и формирование на этой основе исходных данных для экспертизы относятся к компетенции следователя (суда), а не эксперта. Вместе с тем, формулируя ходатайство, эксперт должен учитывать, что лицо, назначившее экспертизу, не располагает специальными техническими познаниями, необходимыми для ее проведения.

Формулируя свое заключение, эксперт должен знать и выполнять предусмотренные требования к его оформлению, особенности оформления заключений повторных, комиссионных и других экспер-

тиз. В формулировке выводов эксперт должен стремиться к однозначности их разновидности (категорические, условные, вероятные). Соответствие выводов поставленным вопросам и обоснованность материалами исследования являются аксиомой.

При выполнении экспертизы необходимо знать и использовать юридические основания, дающие право на экспертную инициативу, а также основания для выводов о невозможности решить поставленные вопросы в заключении, для дачи сообщения о невозможности дать заключение и для возврата дела без исполнения экспертизы.

При допросе по ранее выполненной экспертизе, участии в судебном заседании, в следственных действиях эксперт должен активно использовать в интересах полноты расследования процессуальные нормы, регулирующие эти процедуры. Необходимо также знать различия процессуальной роли эксперта и специалиста, привлекаемого для участия в следственных действиях. Существенное значение для эксперта, специализирующегося в области ЭТСТС, имеет грамотная реализация предусмотренных прав и обязанностей при организации и проведении экспертного осмотра представленных ТС, участии в проведении такого осмотра следствием (судом), при работе с вещественными доказательствами.

Раздел II

Тема 4. Эксперт-автотехник, специализирующийся в области ЭТСТС, должен обладать способностью подробно констатировать техническое состояние исследуемых систем ТС всех категорий, с разнообразным устройством и принципом действия, устанавливать момент, причину возникновения (характер) обнаруженных неисправностей, их влияние на движение ТС при происшествии и, таким образом, наличие либо отсутствие причинно-следственной связи неисправностей с фактом происшествия. Для этого необходимо знание устройства и принципа действия основных систем ТС, влияющих на безопасность движения, во всем их многообразии (конструктивные особенности ТС), теории движения автомобиля, описывающей взаимосвязь основных эксплуатационных свойств (тяговые и тормозные качества, устойчивость и управляемость и т.д.) с конструктивными параметрами ТС и характеристиками среды движения (дорожных условий), классификации автомобильных дорог и основных характеристик их элементов, основ профессиональной деятельности водителя ТС, особенностей управления разными типами ТС в различных дорожных условиях (в том числе при условии возникновения неисправно-

стей), психофизиологических особенностей водителя. Интегрирующим элементом этих познаний является овладение теорией безопасности дорожного движения, описывающей взаимодействие всех составляющих транспортной системы «автомобиль - водитель - дорога - среда».

Кроме того, для решения существенных вопросов о причинах возникновения и возможности обнаружения неисправностей необходимо знание принципов и особенностей технического обслуживания ТС, признаков возникновения различных неисправностей, в том числе комплекса неисправностей. Для оценки правомерности действий водителя ТС и их мотивации эксперту необходимо знание правовой и нормативно-технической регламентации этих действий.

Тема 5. Оценка технического состояния ТС, лежащая в основе решения задач ЭТСТС, осуществляется сравнением установленных экспертом признаков фактического состояния с действующими правовыми и нормативно-техническими требованиями. В связи с этим эксперт-автотехник должен досконально знать акты и документы, регламентирующие дорожное движение, техническое состояние, правила эксплуатации и технического содержания допускаемых к эксплуатации ТС, знать историю их развития, тенденции и причины происходящих изменений требований и нормативов. Знание ретроспективы позволяет эксперту руководствоваться не только «буквой», но и «духом» установленных требований, что необходимо для решения сложных вопросов (например, о причинно-следственной зависимости) и расширяет возможности экспертизы в условиях недостаточности нормативной базы, дефицита инструментального обеспечения либо невозможности применения регламентированных методов испытаний из-за общих повреждений исследуемого объекта.

Для правильного понимания и использования нормативной базы необходимо различать уровень и область действия регламентирующих документов (законодательный, отраслевой, государственный, международный, местный, распространяющийся только на новую продукцию или на сферу ее эксплуатации, и т.п.).

Точное понимание и применение нормативных требований невозможно без знания терминологии, регламентированной также документами различного уровня.

Раздел III

Тема 6. Установление технического состояния систем ТС до происшествия и на момент осмотра экспертом, технических причин возникновения об-

наруженных неисправностей и оценка наличия их причинной связи с фактом происшествия, возможности и необходимых условий их обнаружения водителем относятся к основным задачам судебно-экспертного исследования ТС. Решение этих задач в рамках процессуальных требований предусматривает сохранение состояния объекта исследования как вещественного доказательства до начала и в процессе исследования. В связи с этим определение тактики поиска неисправностей (последовательность исследования, выбор соответствующих методов и инструментов, обеспечивающих полноту и достоверность результатов) является важнейшей предпосылкой экспертного исследования. В каждом конкретном случае выбор тактики поиска неисправностей зависит от наличия и характера повреждений исследуемого ТС, соответствующих условий и оборудования, известных обстоятельств расследуемого происшествия.

Перед началом экспертного исследования нужно изучить материалы уголовного, административного, гражданского и арбитражного дела, уяснить обстоятельства происшествия и общую направленность проводимого расследования, тщательно осмотреть исследуемое ТС и зафиксировать необходимые признаки его технического состояния. Дальнейшие нарушения этого состояния, допущенные в случае необходимости для проведения исследования, должны производиться только с разрешения следствия и тщательно фиксироваться. В общем виде рациональная тактика поиска неисправностей предусматривает два основных этапа экспертного исследования: общее диагностирование системы (экспресс-диагностика) и по необходимости поэлементное диагностирование с углубленным исследованием деталей.

Общая диагностика позволяет установить работоспособность системы либо убедиться в наличии неисправности (отказа). В последнем случае или при невозможности проведения общей диагностики она проводится поэлементно. Конкретное содержание применяемых апробированных методов исследования и последовательность операций выбирается экспертом с учетом вышеизложенного, исходя из функционального назначения исследуемой системы ТС, ее конструкции и принципа действия, известных признаков возможных неисправностей данной конструкции (с перечнем которых необходимо предварительно ознакомиться, как и с типичными причинами их возникновения). В ходе исследования выявляются и фиксируются необходимые выходные и структурные параметры системы и ее элементов. Соответствие

нормативным требованиям всех выходных параметров системы (устанавливаемых методом общей диагностики) свидетельствует о ее работоспособности, а соответствие всей совокупности выходных и структурных параметров - о полной технической исправности системы. Ввиду многочисленности систем ТС, многообразия их конструкций и возможных неисправностей конкретные рекомендации по применению методов экспертного исследования и их последовательности систематизированы по семействам ТС в соответствующих выпусках третьей части пособия по САТЭ «Диагностическое исследование систем и агрегатов автомобилей...», рекомендованных к применению в экспертных учреждениях системы Минюста России, и обобщены в выпуске этой серии «Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств». Там же можно найти конкретные рекомендации по используемому оборудованию. Необходимыми условиями его применения являются своевременный метрологический контроль и соблюдение требований по эксплуатации и технике безопасности.

В связи с наличием обширного и разнообразного изучаемого материала его усвоение целесообразно закрепить стажировкой в реальных условиях работы экспертов учреждений системы Минюста России.

Тема 7. Углубленное экспертное исследование элементов ТС проводится для определения места, причины, времени образования выявленной неисправности, приведшей к отказу системы. Методология такого исследования еще более разнообразна (из-за обилия элементов) и систематизирована в выпусках третьей части пособия по САТЭ «Диагностическое исследование систем и агрегатов автомобилей...» В общем виде она предусматривает следующие этапы: внешний осмотр, разборку элементов, определение необходимых структурных параметров, полную разборку и всестороннее исследование деталей и характера их повреждений, которое может выходить за пределы компетенции данной экспертной специальности и в этом случае организуется следствием по ходатайству эксперта путем назначения комплексной экспертизы или отдельной экспертизы (экспертиз) экспертам других специальностей (материаловед-ческая, трасологическая и т.д.). Условием успешного решения экспертом-автотехником своей задачи в этом случае является грамотный отбор объектов для комплексного исследования и обеспечение сохранности их состояния (как вещественного доказательства по расследуемому уголовном, административном, гражданском и арбитражному делу).

1. Автожурнал XXI век-2003: Каталог легковых автомобилей. 2003.

2. Автомобильный справочник / Пер. с англ. Г.С. Ду-гина и др. 2002.

IV. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

3. *Акимов С.В.* Электрооборудование автомобилей: Учебник для вузов. М.: Аист Принт Изд-во ООО, 2003.

4. *Арсеньев В.Д.* и др. Проведение экспертизы в суде. М.: ВНИИСЭ, 1979.

5. *Бабков В.Ф.* Автомобильные дороги. М.: Транспорт, 1983.

6. *Бабков В.Ф.* Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт, 1993.

7. *Бирюков Б.М.* Интернет-справочник автомобилиста 2001: Автосправка; Маркировка автомобилей; Автомобильные каталоги и базы данных; Продажа и покупка автомобилей; Запчасти к автомобилям; Тюнинг, ремонт и ТО автомоб. М.: ТИД КОНТИНЕНТ-Пресс, 2001.

8. *Боровский Б.Е.* Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий. Л.: Лениздат, 1984.

9. *Боровских Ю.М.* Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. М.: Высш. шк., 1988.

10. *Боровских Ю.И.* Электрооборудование автомобилей. М.: Транспорт, 1971.

11. *Великанов Д.П.* Эксплуатационные качества автомобилей. М.: Автотрансиздат, 1962.

12. *Виноградов И.В.* и др. Экспертизы на предварительном следствии. М.: Юрид. лит., 1967.

13. *Гаврилов К.Д.* Диагностика электрооборудования автомобилей: Практическое руководство М.: НЦ ЭНАС Изд-во ЗАО, 2001.

14. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.

15. *Грибков В.М., Карпекин П.А.* Справочник по оборудованию для технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей. М.: Россельхозиздат, 1984.

16. *Данов Б.А.* Электронные системы управления иностранных автомобилей М.: Аист Принт изд-во ООО, 2002.

17. *Демидович Р.* Система освещения легковых автомобилей / Пер. с польск. 1997.

18. *Джонс Б.* Автомобили / Пер. с англ. Л. Денисова, Н. Зотиной. 2003.

19. *Зимелев Г.В.* Теория автомобиля. М.: Воениздат, 1967.

20. *Иванов В.Н.* Активная и пассивная безопасность движения. М.: Выс. шк., 1974.

21. *Иларионов В.А.* Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1989.

22. Классификация судебных экспертиз и типизация их задач: Мат-лы к Ученому совету. М.: ВНИИСЭ, 1977.

23. *Кнороз В.И.* и др. Работа автомобильной шины. М.: Транспорт, 1976.

24. Колеса и шины: Краткий справочник: Вып. М.: Катера и Яхты Журнал ЗАО КП, 2003.

25. *Коллинз Д., Моррис Д.* Анализ дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1971.

26. Комментарии к Уголовному, административному, гражданскому и арбитражному кодексу Российской Федерации, Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации

Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, Гражданско-процессуальному кодексу Российской Федерации.

27. *Косенков А.А.* Диагностика неисправностей автоматических коробок передач и трансмиссий. Ростов-на-Дону: Изд-во ЗАО НЦ ЭНАС, 2003.

28. *Косенков А.А.* Устройство тормозных систем иномарок и отечественных автомобилей Ростов-на-Дону: Изд-во ООО Аист Принт, 2003.

29. Краткий автомобильный справочник. М.: АО «ТРАНСКОНСАЛТИНГ», НИИ АТ, 1994.

30. *Кренцель Р.Б.* Применение в экспертной практике экспериментально-расчетных значений параметров легкости рулевого управления автомобилей: Метод, реком. М.: ВНИИСЭ, 1993.

31. *Курзуков Н.И.* Аккумуляторные батареи: Краткий справочник. 2003.

32. *Лысое М.И.* Рулевые управления автомобилей. М.: Машиностроение, 1972.

33. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.

34. Назначение и производство судебных экспертиз: Пособ. для следователей, судей и экспертов. М.: Юрид. лит., 1988.

35. Некоторые теоретические проблемы судебной экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1978. Вып. 32.

36. Общее учение о методах судебной экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1977. Вып. 28.

37. Организационно-правовые основы судебной экспертизы: Учеб. пособ. для экспертов. М.: Минюст СССР, 1972.

38. Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств. Киев: КНИИСЭ, 1987.

39. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. М.: Минавтотранс РСФСР, 1972.

40. Проблемы судебной автотехнической экспертизы: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1979. Вып. 41.

41. Руководства изготовителей по эксплуатации транспортных средств.

42. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта. М.: Транспорт, 1976.

43. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.

44. Словарь основных терминов судебных экспертиз. М.: ВНИИСЭ, 1980.

45. *Соснин Д.А.* Автотроника: Электрооборудование и системы бортовой автоматики современных легковых автомобилей: Учеб. пособие специалисту по ремонту и владельцам автомобилей. 2001.

46. *Суворов Ю.Б., Осенчугов Е.В.* Определение и применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств: Метод, реком. М.: ВНИИСЭ, 1983.

47. Судебная автотехническая экспертиза: Метод, пособ. для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. А.Р. Шляхова. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 1, 2.

48. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. 3 (отдельные выпуски пособия «Диагностическое исследование систем и агрегатов...» по модельным семействам АТС). Издания ВНИИСЭ, Ташкентского, Киевского, Казахского НИИСЭ (1985-1991 гг.).

49. Техническая эксплуатация автомобилей / Под ред. Г.В. Крамаренко. М.: Транспорт, 1983.

50. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.

51. *Фалькевич Б.С.* Теория автомобиля. М.: Машгиз, 1963.

52. *Хачатуров А.А.* и др. Динамика системы дорога - шина - автомобиль - водитель. М.: Машиностроение, 1976.

53. *Цыганков Э.С.* Высшая школа водительского мастерства: Учебник для студентов вузов. М.: Академкнига ИКЦ, 2002.

54. *Шляхов А.Р.* Процессуальные и организационные основы криминалистической экспертизы: Метод, пособ. М.: ВНИИСЭ, 1972.

55. *Шляхов А.Р.* Судебная экспертиза: организация и проведение. М.: Юрид. лит., 1979.

56. Энциклопедия грузовых автомобилей: Фирмы. Модели. Конструкции / Е.Д. Кочнев, Л.М. Шугуров, Л.Д. Гоголев и др. М.: Изд-во ООО Аист Принт, 2001.

57. Энциклопедия легковых автомобилей: Фирмы. Модели. Конструкции. М.: Изд-во ООО Аист Принт, 2003.

58. *Юрковский И.М.* Вождение легкового автомобиля / Под ред. В.А. Федорова. М., 2003.

ПРОГРАММА

подготовки экспертов по специальности 13.3 «Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП»

УТВЕРЖДЕНА приказом Министерства
юстиции Российской Федерации от
20.09.2004 № 154

Настоящая программа предназначена для самостоятельной подготовки в течение одного года судебных экспертов, имеющих высшее техническое или высшее юридическое образование и специализирующихся в области решения экспертных задач, связанных с исследованием следов на транспортных средствах (ТС) и месте дорожно-транспортного происшествия, а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП. Самостоятельное изучение курса предусматривает изучение общих дисциплин «Основы криминалистики», «Основы судебной экспертизы» по программам, общим для всех экспертных специальностей.

Часть 1

СУДЕБНАЯ ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА

I. Правовые и организационные основы судебной транспортно-трасологической экспертизы

Тема 1

Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях и правонарушениях

Понятие состава АТП. Предмет доказывания по делам об АТП. Понятие состава АТП и особенности предмета доказывания по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам об АТП. Пределы доказывания по делам об АТП, пределы экспертного исследования.

Тема 2

Судебная
транспортно-трасологическая
экспертиза

Предмет, объекты и задачи транспортно-трасологической экспертизы. Понятие следа в транспортно-трасологической

экспертизе. Криминалистическое учение о следах и механизме следа-образования. Классификация следов, возникающих при дорожно-транспортных происшествиях и их значение при производстве экспертизы.

Тема 3

Назначение и производство
транспортно-трасологической экспертизы на
предварительном следствии и в суде

Основания и порядок назначения транспортно-трасологической экспертизы на предварительном следствии и в суде. Постановление (определение) о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Исходные данные, используемые экспертом при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Особенности назначения транспортно-трасологической экспертизы судом при рассмотрении дел в гражданском и административном судопроизводстве.

Процессуальный порядок производства экспертизы при предварительном следствии и в суде. Обязанности и права эксперта. Последовательность действий эксперта. Пределы компетенции и инициативы эксперта.

II. Следы и вещная обстановка, зафиксированные в месте ДТП, как объекты исследования транспортно-трасологической экспертизы

Тема 4

Обнаружение и фиксация следов

Методы и способы измерения следов. Следы, оставленные колесами транспортных средств.

Следы частей ТС на проезжей части, элементах дороги, препятствиях и предметах, с которыми ТС взаимодействовало в процессе дорожно-транспортного происшествия. Следы, оставленные отброшенными объектами. Следы в виде осыпей (грунта, осколков стекол светосигнального оборудования ТС, частиц ЛКП, разлива технологических жидкостей, используемых при эксплуатации автомобиля и пр.). Следы отделившихся деталей ТС. Следы, оставленные на дороге пострадавшими. Следы на ТС.

Тема 5

Определение направления и характера движения ТС по следам колес на проезжей части.
Определение последовательности образования следов

Следы качения, юза, заноса, буксования. Условия их возникновения и характерные признаки. Следы волочения тела потерпевшего, следы обуви потерпевшего, следы переезда на одежде потерпевшего.

Тема 6

Следы на ТС. Характер следов в зависимости от вида ДТП

Следы, возникающие на ТС при попутном, встречном, боковом столкновениях и при опрокидывании. Следы, возникающие при наезде ТС на неподвижное препятствие и пешехода. Следы, возникающие на двухколесных ТС при столкновении.

Тема 7

Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия

Механизм взаимодействия ТС при столкновении. Стадии механизма столкновения. Основные параметры, определяющие механизм столкновения. Классификация видов столкновений.

Установление угла взаимного расположения ТС и направления удара в момент столкновения.

Определение места столкновения. Основные исходные данные для определения места столкновения. Способы их установления.

Установление факта движения или неподвижного состояния ТС при столкновении.

Установление динамики взаимодействия ТС в процессе столкновения. Основные обстоятельства, определяющие процесс отброса транспортного средства после столкновения. Закономерности движения транспортных средств в процессе отброса.

Реконструкция обстановки места ДТП при решении диагностических задач.

Тема 8

Диагностические исследования повреждений шин

Конструктивные особенности шин. Основные понятия. Трасологические свойства шин. Виды повреждений шин. Методы исследования повреждений и используемое оборудование.

Тема 9

Комплексные судебно-медицинские и транспортно-трасологические исследования механизма ДТП

Задачи и объем судебно-медицинских исследований при производстве комплексных экспертиз по делам о ДТП. Классификация и судебно-медицинская характеристика транспортной травмы. Комплексное исследование механизма травмирования водителя и пассажиров. Следы на деталях салона и управления автомобиля. Определение расположения пассажиров в ТС в момент ДТП и установление лица, управлявшего ТС в момент ДТП.

Определение взаимного расположения ТС и пешехода в момент наезда. Взаимодействие между частями ТС и телом пешехода при наезде. Закономерности отброса тела пешехода после наезда.

Разграничение пределов компетенции эксперта-транспортного трасолога и экспертов других специальностей при производстве комплексных экспертиз.

III. Методические рекомендации

Тема 1. Критерий оценки доказательств расследующим лицом или органом и пределы доказывания по делам об АТП во многом определяются возможностями экспертизы, поэтому для судебных экспертов важно знание юридических основ и ключевых понятий из уголовного, административного, гражданского и арбитражного, гражданского и административного права применительно к результатам их профессиональной деятельности, что позволит юридически грамотно представлять роль и место судебной транспортно-трасологической экспертизы.

Тема 2. Основная задача транспортно-трасологических исследований - решение диагностических задач, связанных с механизмом ДТП на основании получения информации о слеодообразующем объекте и механизме взаимодействия по результатам его взаимодействия со следовоспринимающим объектом, т.е. по следам. Следом, в свою очередь, считается любое материальное отражение, являющееся следствием взаимодействия объектов, кото-

рое, будучи связанным с событием происшествия, содержит нужную о нем информацию.

Следы первичные и последующие, объемные и поверхностные, статические и динамические. Их характерные признаки и механизм образования.

Тема 3. Процессы назначения и производства экспертизы имеют особенности в связи со специфичностью объектов и предмета исследования транспортно-трасологической экспертизы, поскольку материалы, представляемые на экспертизу, формируются в виде исходных данных, вносимых в постановление (определение) о назначении экспертизы. Эти данные должны быть оценены лицом или органом, назначающим экспертизу, по критериям оценки доказательств. Судебный эксперт не вправе делать такую оценку самостоятельно (допустимость данных).

Диагностические задачи, которые могут быть поставлены на разрешение транспортно-трасологической экспертизы, как правило, связаны с решением вопросов о механизме происшествия в целом, об установлении его отдельных элементов и образования следов от воздействия транспортных средств. Объектами транспортно-трасологической экспертизы являются следы, возникающие при ДТП, отдельные части и детали ТС, ТС в целом и следы на нем, фотографические снимки, выполненные по правилам судебной фотографии, а также материалы дела, протоколы осмотра места ДТП, протоколы осмотра ТС, его частей, деталей, схема места ДТП и другие документы.

Особенности назначения дополнительной, повторной, комиссионной и комплексной экспертизы. Порядок их производства. Обязанности и права ведущего эксперта. Сроки производства экспертиз. Право эксперта на указывание в заключении обстоятельств, по поводу которых перед ним не были поставлены вопросы при назначении экспертизы, но которые, по мнению эксперта, имеют значение для установления механизма происшествия. Отличие экспертного осмотра от следственного с участием специалиста. Различный характер выводов эксперта, формируемых по результатам проведенного исследования (категорический, альтернативный и т.д.). Право эксперта на указывание органу, назначившему экспертизу, на обстоятельства, способствовавшие ДТП, и меры по их предупреждению.

Тема 4. Следы транспортных средств, фиксируемые в месте происшествия, представляют собой наиболее информативную группу следов. По ним определяются характер и направление движения транспортных средств на различных стадиях происшествия. Фиксация, измерение и фото-

графирование этих следов имеют в каждом случае свои особенности.

Следы скольжения ТС имеют значение при определении места столкновения и характера перемещения ТС после удара.

Участки осыпавшихся мелких частиц, к которым относятся кусочки земли, лакокрасочного покрытия, осколки стекол светосигнального оборудования ТС (фар, фонарей и пр.), осколки стекол окон ТС, пятна и капли эксплуатационных жидкостей, пятна от выхлопных газов и т.д., позволяют установить расположение ТС на проезжей части в момент происшествия, а также его состояние (нахождение в состоянии покоя или в движении). Особенности фиксации этой группы следов состоят, прежде всего, не только в установлении их ориентации относительно элементов дороги, но и в необходимости детального определения формы этих следов, качественного анализа осколков стекол, их дифференциации по размеру и принадлежности.

При наездах ТС на пешехода место наезда может оказаться в десятках, а иногда и сотнях метров от места обнаружения тела пострадавшего, поэтому наиболее сложным представляется обнаружение следов, оставленных обувью и частями одежды пострадавшего, которые с достаточной степенью точности могут указывать на расположение места наезда.

Тема 5. Характерные признаки следов качения, юза, заноса, буксования и их различия и условия возникновения. Следы волочения тела потерпевшего, следы обуви потерпевшего, следы переезда на одежде потерпевшего.

Тема 6. Следы, возникающие на ТС при попутном, встречном, боковом столкновениях и при опрокидывании. Следы, возникающие при наезде ТС на неподвижное препятствие и пешехода. Следы, возникающие на двухколесных ТС при столкновении.

Изучение следов на ТС целесообразно проводить на местах ДТП и в процессе экспертных осмотров ТС. В результате столкновения ТС могут образоваться следующие виды повреждений: вмятины, задиры, пробои, проколы, царапины, повреждения, отслоения, наслоения, прижатие, соскобы. В процессе столкновения ТС образуются также вторичные деформации, которые характеризуются отсутствием следов непосредственного контакта. Определение таких деформаций и строгая дифференциация следов по способу и характеру образования позволяют установить как отдельные элементы механизма происшествия, так и механизм в целом.

Тема 7. Классификация видов столкновений ТС по направлению движения, по характеру вза-

имного сближения, по относительному расположению продольных осей, по характеру взаимодействия при ударе, по направлению удара относительно центра тяжести, по месту нанесения удара.

Механизм столкновения включает в себя следующие основные этапы развития дорожно-транспортной ситуации: сближение транспортных средств перед столкновением, их контактирование в процессе столкновения, перемещение ТС от места столкновения до остановки после выхода из контакта.

Установление механизма столкновения ТС предполагает установление следующих основных его элементов: траектории и характера движения ТС до и после столкновения; места столкновения; расположения ТС относительно друг друга и относительно границ проезжей части в момент первичного контакта; угла столкновения; динамики и характера взаимодействия ТС при столкновении; характера и траектории движения после выхода ТС из контакта. Указанные элементы механизма столкновения могут быть установлены на основании изучения и анализа комплекса следов на ТС и месте ДТП.

Установление угла взаимного расположения ТС и направления удара в момент столкновения. Способы и методы измерения углов при осмотре ТС.

Определение места столкновения. Характерные признаки и их совокупность. Необходимость и достаточность признаков.

Установление факта движения или неподвижного состояния ТС при столкновении. Следы колес ТС на месте ДТП. Другие следы на месте происшествия. Следы и повреждения на ТС. Расположение ТС после происшествия. Расположение на месте происшествия отброшенных объектов. Расположение элементов управления.

Реконструкция обстановки места ДТП при решении диагностических задач. Понятия: полная, фрагментарная, материальная, мысленная реконструкция; графическое моделирование и макетирование, в том числе с использованием персонального компьютера и соответствующих программных продуктов.

Тема 8. Диагностические исследования повреждений шин.

Конструктивные особенности шин. Основные понятия: протектор, боковина, борт, каркас, бре-кер, камера. Особенности технологии производства и эксплуатации современных шин. Маркировка шин. Трасологические свойства и дефекты шин. Виды повреждений шин и их характерные признаки. Методы исследования повреждений и используемое оборудование. Целесообразность осмотра шины непосредственно на транспортном средстве. Фиксация и сопоставление повреждений на ТС и исследуемой шине.

Тема 9. Комплексные судебно-медицинские и транспортно-трасологические экспертизы проводятся в случаях,

когда ретроспективный анализ ДТП возможен на основании исследования взаимодействия ТС с телом пострадавшего. При этом судебным медиком определяются условия возникновения травм, а транспортным трасологом - механизм образования повреждений частей ТС, которыми была причинена травма или на которых возникли следы контакта с телом человека.

Задачи и объем судебно-медицинских исследований при производстве комплексных экспертиз по делам о ДТП. Классификация и судебно-медицинская характеристика транспортной травмы (виды травмы или виды травмирования, топография и выраженность травмы, последовательность телесных повреждений).

Комплексное исследование механизма травмирования водителя и пассажиров. Процесс сближения, контактирования и последующего перемещения ТС и пострадавших. Следы на деталях салона и управления автомобиля. Определение расположения пассажиров в ТС в момент ДТП и установление лица, управлявшего ТС в момент ДТП.

Определение взаимного расположения ТС и пешехода в момент наезда. Взаимодействие между частями ТС и телом пешехода при наезде. Закономерности отброса тела пешехода после наезда.

IV. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бергер В.Е., Грановский Г.Л., Прищепина В.М. Исследование механизма и условий взаимодействия в трасологии и судебной баллистике: Метод, пособие для следователей и экспертов. М.: ВНИИСЭ, 1980.

2. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий. Л.: Лениздат, 1984.

3. Бэртт Р., Уотте Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1983.

4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.

5. Грановский Г.Л. Моделирование в трасологии // Вопросы в современной трасологии: Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. М., 1978. Вып. 36.

6. Громов А.П. Биомеханика травмы. М., 1979.

7. Дефекты автомобильных шин. Каталог. М.: НИИШП, 2000.

8. Замиховский М.И., Самарина Т.М. Комплексное изучение следов в целях идентификации человека, находившегося на месте водителя в момент ДТП // Экспертная техника. М.: ВНИИСЭ, 1990. Вып. 114.

9. Замиховский М.И. и др. Экспертное исследование следов на ТС, возникших при ДТП: Метод, письмо. М.: ВНИИСЭ, 1994.

7. *Замиховский М.И.* и др. Определение характера движения ТС по следам колес: Метод, письмо. М.: ВНИИСЭ, 1993.

8. *Замиховский М.И.* Экспертная реконструкция механизма ДТП по его следам: Автореф. дисс. канд. юрид. наук. М.: ВНИИСЭ, 1991.

12. *Зуев Е.И.* Обнаружение, фиксация и изъятие следов: Справочник для следователей. М.: МВД СССР, 1969.

13. *Зуев Е.И., Капитонов В.Е.* Трасологические исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях: Учеб. пособие. М.: ВНИИ МВД СССР, 1983.

14. *Иванов Л.А.* Дорожно-транспортная и трасологические экспертизы при расследовании автодорожных происшествий. Саратов: Сарат. ун-т, 1968.

15. *Иларионов В.А.* Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1989.

16. *Исаев А.А., Иванова Н.Ю., Замиховский М.И.* Трасологическое определение механизма наезда ТС на пешехода: Метод, реком. М.: ВНИИСЭ, 1990.

17. *Капитонов В.Е.* Определение направления движения автотранспортных средств // Экспертная практика. М.: ВНИИ МВД СССР, 1983. Вып. 21.

18. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

19. *Коллинз Д., Моррис Д.* Анализ дорожно-транспортных происшествий. М., 1971.

20. Комментарий к Уголовному, административному, гражданскому и арбитражному кодексу Российской Федерации, Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, Гражданскому процессуальному кодексу Российской Федерации.

21. Комментарий к Федеральному закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». М.: Проспект, 2002.

22. *Корухов Ю.Г.* Трасологическая диагностика: Метод, пособие. М.: ВНИИСЭ, 1983.

23. *Корухов Ю.Г.* Трасологические исследования по делам, связанным с автодорожными происшествиями // Рефераты докл. второй Научной конференции. Ташкент: ТашНИИСЭ, 1961.

24. *Кристи Н.М.* Уточнение механизма столкновения по следам колес на боковых поверхностях ТС // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: Сб. науч. трудов ВНИИСЭ. М., 1964.

25. *Майлис Н.П.* Судебная трасология. М.: Право и закон, 2003.

26. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.

27. *Российский Б.В.* Постатейный комментарий к Кодексу об административных правонарушениях Российской Федерации. М.: Норма, 2002.

28. *Сова Ф.П.* Определение типов и моделей автотранспортных средств по следам шин: Учеб. пособие. М.: ВШ МВД СССР, 1973.

29. *Солохин А.А.* Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы. - М., 1968.

30. Судебная автотехническая экспертиза: Метод, пособие, для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. А.Р. Шляхова. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 1 и 2.

31. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (Диагностические исследования): Метод, пособие для экспертов, следователей и судей / Под ред. Ю.Г. Корухова. М.: ВНИИСЭ, 1988. Вып. 1 и 2.

32. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.

33. Федеральный закон (от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ) «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (с изменениями, внесенными Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. № 196-ФЗ).

34. *Чубченко А.П.* и др. Отпечатки протекторов автотранспортных средств: Учеб. пособие. М.: ВНИИ МВД СССР, 1987.

35. *Шляхов А.Р.* Судебная экспертиза: организация и проведение. М.: Юрид. лит., 1979.

Часть 2

ОСНОВЫ СУДЕБНОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

I. Правовые и организационные основы автотехнической экспертизы

Тема 1

Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях

Понятие состава ДТП. Предмет доказывания по делам об автотранспортных правонарушениях, связанных с дорожно-техническим фактором. Его особенности. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Халатность. Приведение в негодность путей сообщения, транспортных коммуникаций и др. нормы Уголовного, административного, гражданского и арбитражного кодекса Российской Федерации, в которых регламентирована уголовная ответственность и которые могут быть применены для должностных и иных лиц дорожных организаций. Пределы доказывания по делам об ДТП; пределы экспертного исследования.

Л и т е р а т у р а [1-3; 5; 19, 20].

Тема 2

Судебная автотехническая экспертиза

Судебная автотехническая экспертиза как вид судебной дорожно-транспортной экспертизы. Предмет, объект, задачи, вопросы. Состояние и перспективы развития. Экспертная оценка соответствия технического состояния автодороги на участке ДТП нормативным требованиям по документации и на основании экспертных экспериментальных исследований.

Л и т е р а т у р а [4-7, 9, 12, 17, 18].

Тема 3

Назначение и производство судебной автодорожной экспертизы на предварительном следствии и в суде

Основания и порядок назначения судебной автодорожной экспертизы при предварительном следствии и в суде. Исходные данные, необходимые эксперту при производстве судебной автодорожной экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Особенности назначения судебной автодорожной экспертизы судом.

Процессуальный порядок производства экспертизы при предварительном следствии и в суде. Обязанности и права эксперта. Пределы компетенции эксперта.

Л и т е р а т у р а [1-4; 18-20].

II. Исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП

Тема 4

Определение и классификация дорожно-технических факторов, влияющих на безопасность дорожного движения. Оценка весомости их влияния на механизм ДТП

Л и т е р а т у р а [4; 8-10; 14; 15]. **Тема 5**

Сцепные качества дорожных покрытий

Экспертная классификация. Характеристики дорожных покрытий и признаки дифференциации. Коэффициент сцепления. Определение и классификация. Выбор экспертом значений коэффициента сцепления для последующих расчетов.

Методы и методики экспериментального определения коэффициента сцепления дорожного покрытия. Инструментальное обеспечение. Нормативы. Решение экспертной задачи о соответствии (несоответствии) сцепных качеств автодороги на участке ДТП нормативно-техническим требованиям.

Л и т е р а т у р а [4-7; 11; 14-16; 18].

Тема 6

Ровность дорожного покрытия

Определение ровности. Нормативные требования. Допустимые пределы неровностей. «Провал» и опущение обочин. Требования к укреплению обочин. Решение экспертной задачи о соответствии (несоответствии) ровности автодороги на участке ДТП нормативно-техническим требованиям.

Л и т е р а т у р а [4; 5; 9].

Тема 7

Геометрические элементы автодороги

Радиусы кривой, уклоны, расстояния геометрической видимости. Определения и нормативы. Методы экспериментального определения. Аппаратура. Решение экспертной задачи о соответствии (несоответствии) геометрических элементов автодороги на участке ДТП нормативно-техническим требованиям.

Л и т е р а т у р а [4; 5].

Тема 8

Элементы информационного обеспечения автодороги

Дорожная разметка. Дорожные знаки. Нормативная документация. ГОСТ 23437, ведомственные строительные нормы (далее - ВСН), инструкции.

Определение перекрестка и его границ, зон действия знаков применительно к участкам ДТП и т.д.

Л и т е р а т у р а [4; 5; 18].

Тема 9

Комплексная оценка условий безопасности на участке ДТП

Оценка сцепных качеств, ровности, геометрических элементов плана и профиля, инженерного обустройства дороги. Коэффициент безопасности.

Л и т е р а т у р а [4; 9; 10; 15].

Тема 10

Исследование причинной связи между отклонением дорожно-технического фактора от нормы и наступлением ДТП

Исследование влияния факторов дороги на возможность наступления заноса автомобиля и перемещение автомобиля в процессе заноса.

Л и т е р а т у р а [10; 12; 13; 15; 17; 18].

Тема 11

Обязанности должностных и иных лиц дорожных организаций, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения

Исследование действий (бездействия) должностных и иных лиц дорожных организаций на соот-

ветствие установленным требованиям в области обеспечения безопасности дорожного движения. Нормативная документация.

Л и т е р а т у р а [5; 17; 18].

III. Методические рекомендации

Темы 1,2,3,11. По данной специальности эксперт обязан знать нормы Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, Уголовного, административного, гражданского и арбитражного кодекса Российской Федерации: «халатность», «приведение в негодность путей сообщения, транспортных коммуникаций» и др., а также иные нормы, которые могут быть применены для установления ответственности за ДТП для должностных и иных лиц дорожных организаций. Должен знать обязанности должностных и иных лиц дорожных организаций, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, нормативную документацию.

В процессе обучения раскрывается судебная автодорожная экспертиза как вид судебной дорожно-транспортной экспертизы. Определяются предмет, объект, задачи, вопросы, состояние и перспективы развития. Дается экспертная оценка технического состояния автодороги на участке ДТП нормативным требованиям: по документации и на основании экспертных исследований.

Темы 4, 5. Среди совокупности всех возможных эксплуатационных факторов системы водитель-автомобиль-дорога-среда, влияющих на безопасность дорожного движения, эксперт выделяет наиболее веские дорожно-технические факторы. Оценка их весомости устанавливается с учетом статистики аварийности на дорогах общего пользования по источникам ГИБДД, частоты встречаемости каждого фактора в экспертных исследованиях обстоятельств ДТП и его причинного значения в наступлении каждого ДТП применительно к механизму происшествия.

Среди всех дорожно-технических факторов наиболее значительным является фактор, определяющий сцепные качества дороги. В этой области эксперт должен знать определение коэффициента сцепления шин автомобиля с дорогой, уметь устанавливать его экспериментальным путем с помощью соответствующих методик и аппаратуры, различать эксплуатационные характеристики дорожного покрытия (асфальтобетонные, цементобетонные, сухие, влажные, мокрые, чистые, грязные, крупно-, средне- и мелкошероховатые, гладкие), характеристики переходных и низших покрытий.

Эксперт должен уметь методически правильно применять полученную информацию о значениях коэффициента сцепления в последующих расчетах.

Темы 6, 7. Экспертом изучаются методы определения радиусов кривых, уклонов, расстояний геометрической видимости, термины и нормативы. Осваивается решение

экспертной задачи о соответствии (несоответствии) геометрических элементов автодороги на участке ДТП нормативно-техническим требованиям.

Оценивается ровность полотна дороги. Осваиваются определение ровности, нормативные требования, допустимые пределы неровностей, «провал» и опущение обочин, требования к укреплению обочин, решение экспертной задачи о соответствии (несоответствии) ровности автодороги на участке ДТП нормативно-техническим требованиям.

Темы 8, 9, 10. Экспертом изучаются элементы информационного обеспечения автодороги, принципы нанесения и установления дорожной разметки, дорожных знаков, нормативная документация, определяются перекресток и его границы, зоны действия знаков применительно к участкам ДТП и т.д.

Осваивается комплексная оценка условий безопасности на участке ДТП: сцепных качеств и геометрических элементов на кривой в плане. Коэффициент безопасности. Устанавливаются причинно-следственные связи между отклонением характеристики элемента дороги от нормы и наступлением ДТП.

IV. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
3. Комментарии к Уголовному, административному, гражданскому и арбитражному кодексу Российской Федерации, Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, Гражданскому процессуальному кодексу Российской Федерации.
4. Методическое пособие: Диагностическое исследование элементов автомобильных дорог на участках ДТП (дорожных условий), влияющих на безопасность дорожного движения. М.: ВНИИСЭ, 1990.
5. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.
6. Методические рекомендации: Установление признаков дифференциации и характеристик покрытий автомобильных дорог на месте дорожно-транспортных происшествий. М.: РФЦСЭ, 1995.
7. Словарь основных терминов судебно-автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1980.
8. Справочник. Дорожная терминология. М.: Транспорт, 1985.
9. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Технико-юридический анализ причин дорожно-транспортных происшествий и причинно-действующих факторов. Учеб. пособие. М.: Приор, 1998.

6. Суворов Ю.Б. Анализ влияния эксплуатационных факторов системы ВАД для экспертного исследования причин ДТП // Теоретические и методические вопросы судебной экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.

7. Суворов Ю.Б., Решетников Б.М., Кочнев В.А. Результаты экспериментального определения коэффициентов сцепления дорожных покрытий // «Экспертная техника». № 117. М.: ВНИИСЭ, 1990

8. Суворов Ю.Б. Интерпретация и использование выводов экспертов по результатам производства экспертиз водителя и дороги // Вопросы теории и практики судебной экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1990.

9. Суворов Ю.Б. Некоторые аспекты теории и практики судебной автодорожной экспертизы // Реферативная информация. Новые разработки. М.: ВНИИСЭ, 1991. Вып. 2.

10. Суворов Ю.Б., Кочнев В.А. Методика и результаты экспериментального исследования влияния неравномерности снижения сцепных свойств дороги на параметры движения автомобиля при торможении // Экспертная практика и новые методы исследования. М.: ВНИИСЭ, 1993. Вып. 2.

11. Суворов Ю.Б. Комплексное экспертное исследование причин ДТП. Учет факторов системы ВАД

при установлении непосредственных причин ДТП экспертами // Экспертная практика и новые методы исследования. М.: ВНИИСЭ, 1993. Вып. 9.

12. Суворов Ю.Б., Посоюк ВТ. Результаты экспериментального исследования влияния снижения сцепных свойств дороги на параметры движения автомобиля ВАЗ-2106 при торможении // Экспертная практика и новые методы исследования. № 1. М.: РФЦСЭ, 1995.

13. Суворов Ю.Б. Экспертная оценка действий (бездействий) должностных и иных лиц дорожных эксплуатационных и дорожных ремонтно-строительных организаций, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинения вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. М.: МАДИ (ГТУ), 2002.

14. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения на участках ДТП. Учеб. пособие. М.: Экзамен, 2003.

15. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.

16. Уголовный кодекс Российской Федерации.

ПРОГРАММА
подготовки экспертов по специальности 13.4 «Исследование
транспортных средств в целях определения стоимости
восстановительного ремонта
и остаточной стоимости»

УТВЕРЖДЕНА приказом Министерства
юстиции Российской Федерации от
20.09.2004 № 154

Настоящая программа предназначена для самостоятельной подготовки (в течение 6 месяцев) судебных экспертов, имеющих высшее образование (желательно высшее автотехническое). Обучение проводится путем сочетания общих и специальных дисциплин. Необходимо изучить основы судебной экспертизы, основы судебной фотографии, основы криминалистики. Все эксперты обучаются работе на персональном компьютере. По специальности сдается экзамен.

I. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Тема 1

Основные положения судебной экспертизы

Основы судебной экспертизы. Права и обязанности судебного эксперта. Основы судебных автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз. Предмет, объект и задачи судебных автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз. Основы товароведческой экспертизы. Предмет, объект, задачи судебной автотовароведческой экспертизы.

Тема 2

Основные понятия судебной автотехнической экспертизы

Понятие дорожно-транспортного происшествия. Механизм ДТП, его стадии. Понятие следа. Следообразование. Основы теории движения. Конструктивные особенности автототранспортных средств (далее - АМТС), их виды, классы. Автомобиль, как товар. Стоимость товара. Понятие ущерба. Технология ремонтно-восстановительных работ. Виды аварийных и коррозионных разрушений кузовов. Калькуляция ремонтно-восстановительных работ. Износ АМТС. Утрата товарной стоимости. Коэффициенты старения, приведения, износа. Виды стоимости АМТС и методы их расчета. Таможенная стоимость автомобиля. Отечественные и зарубежные информационные источники по

судебной автотехнической экспертизе. Понятие остаточной стоимости. В каких случаях рассчитывается.

Тема 3

Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы

Основания для назначения судебной автотехнической экспертизы (в порядке гражданского и уголовного судопроизводства).

Производство экспертизы в экспертном учреждении и вне экспертного учреждения.

Основные вопросы, решаемые в рамках судебной автотехнической экспертизы.

Пределы компетенции эксперта.

Экспертный осмотр поврежденного АМТС.

Документы, используемые при производстве судебной экспертизы. Программные комплексы: «Аудаквест», «ДАТ», «НАМИ-сервис».

Заключение эксперта.

Тема 4

Проведение автотехнической экспертизы в несудебном порядке

Основания для проведения несудебной автотехнической экспертизы.

Документы (справки, акты и т.д.), необходимые для организации выполнения экспертизы. Порядок проведения осмотра ТС с участием заявителя и ответчика.

Порядок оплаты производства автотехнической экспертизы. Акт экспертизы.

II. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Тема 1. При изучении данной темы следует ознакомиться с основами судебной экспертизы,

криминалистики. Вопросы, решаемые в рамках судебных автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз. Вопросы, решаемые в товароведческой и автотовароведческой экспертизах.

Тема 2. Необходимо знать, что такое ДТП, его основные признаки и стадии; виды ДТП. Необходимо знать конструкции легковых, грузовых автомобилей, автобусов, конструктивные особенности узлов и агрегатов современных автомобилей, типы компоновок, конструкций и материалов кузовов; способы диагностики двигателей автомобилей, тормозной и рулевой систем, светотехнического оборудования. Нужно знать, что такое след, следовоспринимающие и следовос-производящие объекты на АМТС. Необходимо изучить основы теории движения АМТС. Следует уяснить, что такое сделка, договор, ущерб (прямой, косвенный) от ДТП, а также понятия упущенной выгоды, морального вреда, отличие ущерба от стоимости восстановительного ремонта (компенсации).

Нужно знать такие понятия, как «товар», «стоимость товара», «рыночная стоимость», иные стоимости. Нужно уметь определять износ автомобиля и его влияние на стоимость запасных частей автомобиля при составлении калькуляции на ремонтно-восстановительные работы, а также на его стоимость (остаточную). Требуется знать технологию окрасочных, кузовных работ при ремонте автомобилей, работ по сборке/разборке. Надо уяснить различия ремонтов № 1, 2, 3, 4, их основные признаки. Необходимо знать, какое оборудование и материалы применяются при ремонтных работах. Необходимо ориентироваться в стоимости запчастей, расходных материалов, стоимости услуг станций технического обслуживания (стоимости 1 н/ч работ) по различным нормам отечественных и импортных АМТС. Следует уметь вычислять утрату товарной стоимости автомобиля, а также знать коэффициенты ст арения, приведения (для автомобилей, снятых с производства), износа. Необходимо уметь вычислять влияние ранее проводимого ремонта и дефектов эксплуатации на остаточную стоимость АМТС.

Знать штатное и дополнительное оборудование каждого АМТС, а также уметь рассчитывать стоимость АМТС в зависимости от его комплектации. Надо уметь проводить оценку стоимости восстановительных работ поврежденных автомобилей с использованием системы «Аудатекс», «ДАТ» - знать различие этих систем.

Нужно знать порядок вычисления таможенных платежей, уметь решать вопросы идентификации ТС (по VIN, номеру двигателя).

Все расчеты проводятся в соответствии с существующими экспертными методиками. Необходимо изучение данных методик.

Тема 3. Изучая тему, следует использовать Гражданский кодекс Российской Федерации, Гражданско-процессуальный кодекс Российской Федерации, Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации, Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», Федеральный закон «О защите прав потребителей», Инструкцию о производстве судебных экспертиз в Минюсте России. Это особенно важно для лиц, не имеющих высшего юридического образования. Надо знать, в каких случаях судья вправе рассматривать дело единолично; что такое определение (постановление) судьи; роль и статус эксперта, его права и обязанности; в каких случаях эксперт дает подписку по ст. 307 Уголовного кодекса Российской Федерации. Необходимо уяснить понятие «компетенция эксперта». Следует знать о недопустимости оценки экспертом обстоятельств дела в случаях, если для этого не требуется использование специальных познаний; о праве эксперта на разрешение вопросов, не поставленных перед ним, но имеющих значение для правильного и законного разрешения спора. Надо знать, что такое исковая давность, ее срок и основания для восстановления срока судом. Следует знать, что такое экспертный осмотр автомобиля по определению суда, каков порядок его проведения и оформления. Необходимо ознакомиться с формой документов, выдаваемых органами ГИБДД участникам ДТП, а также усвоить основные требования, предъявляемые к заключению эксперта как одному из доказательств по делу.

Тема 4. Следует уяснить, при каких условиях может проводиться автотехническая экспертиза по заявлению физического или юридического лица; какие документы (паспорт технического средства, свидетельство о регистрации, справки ГИБДД) требуются для производства автотехнической экспертизы. Необходимо знать порядок проведения осмотра, порядок вызова ответчика (виновного в ДТП лица), проведения осмотра при отсутствии виновного лица; как составить акт осмотра; какие специальные средства (измерительные приборы, увеличительные лупы, фотосъемка) используются при проведении осмотра; последовательность осмотра. Нужно усвоить требования, предъявляемые к акту экспертизы, его отличия от заключения эксперта. Нужно знать, как должна осуществляться оплата несудебных автотехнических экспертиз.

III. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андрианов Ю.В. Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия. М.: Дело, 2002.
2. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации.
3. Газобаллонные автомобили: Справочник. А.И. Морев и др. М.: Транспорт, 1992.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации.
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.
6. Идентификация легковых автомобилей. Европа, Азия, Америка. М., 1999. 2000.
7. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1989.
8. Каталоги запасных частей автомобилей ЗАЗ, ВАЗ, АЗЛК и Иж, ГАЗ (легковые), ГАЗ (грузовые), УАЗ, ЗиЛ (грузовые), МАЗ, КамАЗ, КРАЗ, «Урал», автобусов РАФ, ЛИАЗ, ПАЗ, тракторов. М.: 000 «Прайс-Н».
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
10. Корухов Ю.Т. Трасологическая диагностика. М.: ВНИИСЭ, 1983.
11. Краткий автомобильный справочник. М.: НИИ АТ, АО «Трансконсалтинг», 1994.
12. Кузова легковых автомобилей. Обслуживание и ремонт. М.: Транспорт, 1995.
13. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.
14. Методическое руководство. Определение стоимости, затрат на восстановление и утраты товарной стоимости автотранспортных средств. СПб.: СЗРЦСЭ Минюста России, РФЦСЭ 2001.
15. Могиланский Л.Г. Возмещение ущерба при столкновении автотранспорта. М., 1987.
16. Павловский Я. Автомобильные кузова. М.: Машиностроение, 1977.
17. Сборник цен на автомобили иностранного производства. Евротакс, Митчел, Аудатекс, ДАТ, Мотор, Блю бук (издания периодические).
18. Сборник цен на автотранспортные средства, двигатели и запасные части к ним. М.: 000 «Прайс-Н» (издание ежемесячное).
19. Синельников Р.А., Лосавио С.К. Ремонт аварийных кузовов легковых автомобилей отечественного и иностранного производства. М., Транспорт. 2001.
20. Справочник по месторасположению идентификационных номеров на легковых автомобилях. М., 1996. Вып. 2.
21. Строительная, дорожная и специальная техника: Краткий справочник. М., 1998.
22. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.
23. Уголовный кодекс Российской Федерации.
24. Федеральный закон № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» от 29 июля 1998 г. с дополнениями от 14.11.2002.
25. Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г.
26. Федеральный закон № 226-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в закон Российской Федерации "О государственной пошлине"» от 31.12.1995.
27. Федеральный закон № 2-ФЗ «О защите прав потребителей» (в ред. Федерального закона от 09.01.1996) от 7 февраля 1992 г.
28. Федеральный закон № 73 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31.05.2001.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе

УТВЕРЖДЕНЫ Научно-методическим советом
РФЦСЭ при Министерстве юстиции Российской
Федерации 24 ноября 2004 г.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Методические рекомендации регламентируют применение нормативных документов (актов), содержащих нормы и положения, сопряженные с предметом и задачами автотехнической экспертизы.

2. Применение нормативных документов (актов) в процессе подготовки экспертов по экспертным специальностям автотехнической экспертизы осуществляется при изучении определенных учебных тем соответствующих программ подготовки государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Минюста России.

Перечень нормативной литературы, рекомендуемой для изучения при подготовке по экспертным специальностям автотехнической экспертизы, приведен в списке нормативной литературы. Помимо указанной литературы в обязательном порядке должны быть дополнительно изучены все нормативные документы (акты) в указанной области, вышедшие в свет после принятия настоящих рекомендаций.

3. Применение нормативных документов (актов) в производственной деятельности (при производстве судебных экспертиз и выполнении экспертных исследований) осуществляется согласно методическим материалам (экспертным методикам, рекомендациям, пособиям и др.) по автотехнической экспертизе, разработанным и утвержденным РФЦСЭ при Минюсте России.

II. СПИСОК НОРМАТИВНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Программа подготовки экспертов
по экспертной специальности 13.1 «Исследование
обстоятельств дорожно-транспортного
происшествия»

1. ВСН 24 - 88 Минавтодора РСФСР. Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог. Введ. с 01.01.89. М.: Транспорт, 1989.

2. ВСН 29 - 76. Технические указания по оценке и повышению технико-эксплуатационных качеств одежд и земляного полотна автомобильных дорог. Введ. с 01.01.78. М.: Транспорт, 1977.

3. ВСН 38 - 77 Минавтодора РСФСР. Технические указания по устройству дорожных покрытий с шероховатостью. Введ. с 01.01.78. М.: Транспорт, 1978.

4. ВСН 25 - 86 Минавтодора РСФСР. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. Введ. с 01.05.1987. М.: Транспорт, 1988.

5. ГОСТ Р 50597 - 93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Введ. с 01.07.94. М.: Транспорт, 1995.

6. ГОСТ 25478 - 91. Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки. Введ. с 01.07.93. М.: Изд-во стандартов, 1992.

7. ГОСТ 23457 - 86. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения. Введ. с 01.01.87. М.: Госстандарт СССР, 1987.

8. Инструкция по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях ПДД и иных норм, действующих в сфере обеспечения БДД. Утв. приказом МВД РФ № 130 от 23.03.93. М.: Транспорт, 1995.

9. Наставление по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. Утв. приказом МВД РФ № 297 от 20.04.99 // Российская газета. 1999. 25 мая. С. 5.

10. Правила дорожного движения. Введ. с 01.01.87.

11. Правила дорожного движения Российской Федерации. Введ. с 01.07.94.

12. Правила дорожного движения Российской Федерации с изменениями и дополнениями, введенными в действие с 01.07.2002.

13. Строительные нормы и правила. СНиП 2.05.02 - 85. Автомобильные дороги. Введ. с 01.01.87. М.: ГК СССР дорожного стр-ва, 1986.

10. Строительные нормы и правила. СНиП 3.06.03 - 85. Автомобильные дороги. Введ. в действие с 01.01.86. М.: Госстандарт, 1986.

11. Строительные нормы и правила. СНиП 2.07.01 - 89. Застройка городских и сельских поселений. Введ. с 01.01.89. М.: Госстрой СССР, 1989.

Тема I.

Л и т е р а т у р а [8]. *Тема*

3.

Л и т е р а т у р а [8]. *Тема*

4.

Л и т е р а т у р а [1^1; 7; 13-14]. *Тема*

5.

Л и т е р а т у р а [8]. *Тема*

6.

Л и т е р а т у р а [15].

Тема 9.

Л и т е р а т у р а [15].

Тема II.

Л и т е р а т у р а [12].

Программа подготовки экспертов по экспертной специальности 13.2 «Исследование технического состояния транспортных средств»

1. Инструкция по производству судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях Минюста СССР. М.: Минюст СССР, 1981.

2. Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 11 от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» // Бюллетень Верховного Суда СССР. 1970. № 6.

3. Правила дорожного движения Российской Федерации 2002: Официальный текст с иллюстрациями и комментариями: С изменениями и дополнениями 2002 г. М.: ООО АД Фонтас, 2003.

Тема 3.

Л и т е р а т у р а [1; 2; 3]. *Тема*

5.

Л и т е р а т у р а [3].

Программа подготовки экспертов по экспертной специальности 13.3 «Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП»

Часть 2

Основы судебной автодорожной экспертизы

1. СНиП 2.05.02 - 85. Автомобильные дороги. М.: Госстандарт СССР, 1986. Введены с 01.01.1987.

2. СНиП П-60 - 75. Планирование и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов. М.: Госстандарт СССР, 1975. Введены с 01.01.1977.

3. СНиП 3.06.03 - 85. Автомобильные дороги. М.: Госстрой СССР, 1986. Введены с 01.01.1986.

4. ГОСТ 50597 - 93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Введен с 01.07.1994.

5. ВСН 24 - 88 Минавтодора РСФСР. Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог. М.: Транспорт, 1989. Введены с 01.01.1989.

6. ВСН 25 - 86 Минавтодора РСФСР. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. М.: Транспорт, 1988. Введены с 01.05.1987.

7. ВСН 20 - 86 Минавтодора РСФСР. Инструкция по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах. М.: Транспорт, 1988. Введена с 01.01.1987.

8. ВСН 38 - 77 Минавтодора РСФСР. Технические указания по устройству дорожных покрытий с шероховатой поверхностью. М.: Транспорт. Введены с 01.01.1978.

9. ВСН 4 - 69 Минавтодора РСФСР. Указание по защите и очистке автомобильных дорог от снега. М.: Транспорт, 1970. Введено с 01.01.1970.

10. ВСН 39 - 70 Минавтодора РСФСР. Технические указания по укреплению обочин автомобильных дорог. М.: Транспорт, 1980. Введены с 01.01.1980.

11. Указания по применению дорожных знаков. МВД СССР, Минавтодор РСФСР, М.: Транспорт, 1984.

12. ВСН 179 - 73 Минавостроя СССР. Инструкция по ограждению мест работ и расстановке дорожных знаков при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог. М.: Транспорт, 1974. Введена с 01.04.1974.

13. СН 179 - 73. Инструкция по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ.

14. ГОСТ 23457 - 86. Технические средства организации дорожного движения. М., Госстандарт СССР. Введены с 01.01.1987.

15. Правила дорожного движения Российской Федерации с изменениями и дополнениями, введенными в действие с 01.07.2002.

Тема I.

Л и т е р а т у р а [15].

Тема 5.

Л и т е р а т у р а [4, 6-9].

Тема 6.

Л и т е р а т у р а [4—6; 10].

Тема 7.

Л и т е р а т у р а [1-3; 5].

Тема 8.

Л и т е р а т у р а [11-14].

Тема 11.

Л и т е р а т у р а [4-7; 12; 13].

Программа подготовки экспертов по экспертной специальности 13.4 «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости»

1. ГОСТ 21398 - 89. Автомобили грузовые. Общие технические требования. М.: Госстандарт СССР, 1991.

2. ГОСТ 25478 -91. Автотранспортные средства, требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки. М.: Госстандарт России, 1995.

3. ГОСТ 17.2.2.03 - 87. Охрана природы. Атмосфера. Содержание окиси углерода в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Нормы и методы определения. М.: Госстандарт России, 1995.

4. ГОСТ 9.105 - 80. Покрытия лакокрасочные. Классификация и основные параметры методов окрашивания. М.: Госстандарт СССР, 1986.

5. ГОСТ 9.402 - 80. Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием. М.: Госстандарт СССР, 1987.

6. ГОСТ 23435 - 79. Техническая диагностика. Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Номенклатура диагностических параметров. М.: Госстандарт СССР, 1989.

7. ГОСТ 22805 - 77. Тормозные системы и тормозные свойства автотранспортных средств. Нормативы эффективности. Технические требования. М.: Госстандарт СССР, 1987.

Темы 1-4.

Л и т е р а т у р а [1-7].

ВОПРОСЫ ПОДГОТОВКИ
СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТОВ
В ВУЗАХ РОССИИ



Российская Елена Рафаиловна
главный эксперт РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации, директор Института
судебных экспертиз и зав. кафедрой
судебных экспертиз Московской
государственной юридической академии,
научный руководитель направления по
подготовке судебных экспертов в МГТУ
им. Н.Э. Баумана. Заслуженный деятель
науки, академик РАЕН

СУДЕБНЫЕ АВТОТЕХНИЧЕСКИЕ ЭКСПЕРТИЗЫ -АКТУАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ВЫСШЕГО ЭКСПЕРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

На рынке интеллектуального труда в сложных социально-экономических условиях современной России остро ощущается дефицит специалистов с широкопрофильной системой подготовки. Причем наибольший успех достигается, когда студент овладевает такими, казалось бы, трудно совместимыми областями знаний, как инженерные знания и юриспруденция. Такие специалисты при достаточно высоком уровне компетентности обладают большой профессиональной мобильностью.

Заметим, что инженерно-технические и юридические знания далеки только на первый взгляд. Ежедневно со страниц газет и по телевидению мы узнаем о серьезных дорожно-транспортных происшествиях. Почти всегда такие происшествия являются результатом преступных действий или бездействий людей. Однако расследование этих преступлений невозможно без использования специальных знаний, которые лежат в весьма специфической области, называемой судебной автотехнической (дорожно-транспортной) экспертизой. Судебные автотехнические экспертизы производятся и по гражданским делам, когда в суде общей юрисдикции или арбитраже решается вопрос о возмещении ущерба, выплате страховых сумм и другие столь же важные вопросы.

Может создаться впечатление, что для установления, например, механизма дорожно-транспортного происшествия достаточно чисто инженерных знаний. Однако это далеко не так, поскольку судебный эксперт не просто производит исследования, но получает данные, которые будут доказа-

тельствами по уголовному или гражданскому делу. В конечном итоге от его заключения может зависеть судьба или даже жизнь людей, получение ими компенсации за причиненный вред и пр. Дорожно-транспортные происшествия относятся к числу наиболее частых инцидентов, и для выяснения их обстоятельств необходимо производство судебных автотехнических экспертиз, но в настоящее время существующее число государственных экспертов-автотехников едва обеспечивает производство экспертиз по наиболее тяжким преступлениям (и составляет примерно десятую часть от необходимого числа квалифицированных экспертов).

В связи с вступлением в силу Федерального закона (№ 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возникла необходимость в проведении большого числа экспертиз, именуемых «независимыми экспертизами транспортных средств». Согласно ч. 2 ст. 12 вышеуказанного закона при причинении вреда имуществу потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное имущество или его остаток страховщику для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки) в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков. Организация независимой технической экспертизы транспортных средств, регламентируется Постановлением Правительства Российской Федерации (от 24 апреля 2003 г. № 238) «Об организации

независимой технической экспертизы транспортных средств». В Правилах¹, утвержденных этим Постановлением, указывается, что целью проведения независимой технической экспертизы транспортного средства является установление помимо технологии, объема и стоимости ремонта транспортного средства, т.е. оценки повреждений, еще и характера и причины возникновения технических повреждений транспортного средства. Это означает, что эксперты-техники фактически решают те же задачи, что и судебные эксперты-автотехники. Более того, в Правилах прямо указывается, что при наличии в выводах судебной экспертизы сведений, позволяющих страховщику решить вопросы, необходимые для выплаты страхового возмещения, экспертиза может не проводиться.

На практике складывается как раз обратная ситуация, когда эксперт-автотехник, производя «независимую экспертизу»², не только вынужден разрешать задачи автотехнической или транспортно-трасологической экспертизы, но и впоследствии выступает в качестве судебного эксперта, поскольку противоречия между страховыми компаниями и страхователями часто возможно разрешить лишь в судебном порядке, а число судебных экспертов-автотехников весьма невелико. Заметим, что в качестве экспертов-техников в настоящее время выступают профессиональные оценщики, имеющие экономическое или юридическое образование и прошедшие обучение в рамках повышения квалификации на двухнедельных краткосрочных курсах, организованных в вузах и НИИ автомобильного профиля. Читая лекции по теории и практике судебной экспертизы на этих курсах, мы многократно убеждались в ущербности такой подготовки, даже для лиц с высшим техническим образованием, не говоря уже о юристах и экономистах.

Судебная автотехническая экспертиза - это отличная от других специфическая разновидность автотехнических исследований, обладающая особым статусом. Сходство ее с экспертизами в других сферах человеческой деятельности, например, в страховом деле при определении механизма повреждения автотранспортного средства, заключается в том, что она, по сути, является исследованием, основанным на использовании специальных знаний. Однако далеко не любое исследование может именоваться судебной экспертизой, поскольку эти экспертизы выполняются в ходе судебного исследования по гражданским и уголовным делам, делам по административным правонарушениям. Специалист, производящий судебные экспертизы, должен обладать, помимо базовых инженерных знаний, специфическими знаниями

именно в области исследования вещественных доказательств, владеть сертифицированными и утвержденными методиками экспертного исследования, но, кроме того, обязан иметь достаточно глубокие познания в области юридических наук. Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые к судебному эксперту, сформулированы в ст. 13 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (от 31 мая 2001 г. №73-ФЗ).

Как известно, в течение многих лет государственных судебных экспертов практически всех родов и видов экспертиз (за исключением специалистов в области судебной медицины и судебной психиатрии, которых выпускают соответствующие кафедры медицинских высших учебных заведений) готовили путем переподготовки лиц, имеющих как естественно-научное, так и юридическое образование. В результате этой переподготовки они получали так называемый допуск - квалификационное свидетельство на право производства экспертиз данного рода (вида). Для самостоятельной подготовки вновь принятых сотрудников, не имеющих права производства экспертиз, составлялся индивидуальный план, который утверждался руководителем судебно-экспертного учреждения (СЭУ), в соответствии с программой подготовки экспертов данного ведомства. За стажером, не имеющим экспертной подготовки, закреплялся эксперт-наставник из числа наиболее опытных работников. Наставник должен был оказывать вновь поступившему сотруднику методическую помощь в освоении теоретического курса и приобретении практических навыков работы с приборами и оборудованием, контролировать выполнение индивидуального плана подготовки, привлекать обучающегося к производству экспертиз и исследований, участию в следственных действиях в качестве специалиста. Заключение эксперта подписывалось наставником и обучающимся экспертом-стажером.

В системе судебно-экспертных учреждений (СЭУ) Министерства юстиции Российской Федерации этому вопросу уделялось и уделяется серьез-

¹ Правила организации и проведения независимой технической экспертизы транспортного средства при решении вопроса о выплате страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2003 г. № 238.

² Такое наименование, с нашей точки зрения, не является удачным, поскольку не позволяет конкретизировать предмет этой экспертизы.

ное внимание. Экспертов-автотехников в системе СЭУ готовят из специалистов с высшим инженерным образованием (курсы и стажировки), а также в рамках послевузовского образования (аспирантура). Подготовка осуществляется по четырем экспертным специальностям, предусмотренным Перечнем родов (видов) экспертиз, выполняемых в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации³:

- 13.1. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;
- 13.2. Исследование технического состояния транспортных средств;
- 13.3. Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП;
- 13.4. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости.

Переподготовка ведется по специально разработанным и утвержденным программам, включающим изучение основ криминалистики и судебной экспертизы, информационного и математического обеспечения судебной автотехнической экспертизы (САТЭ); особенностей назначения и производства САТЭ на предварительном следствии и в суде; основ судебной транспортно-трасологической экспертизы и других курсов в зависимости от экспертной специальности. Обучающиеся также выполняют курсовую работу и практические экспертные исследования. Обучение заканчивается сдачей итогового комплексного экзамена, принимаемого аттестационной комиссией. В результате сотрудники СЭУ аттестуются на право производства какого-либо вида САТЭ и получают квалификационное свидетельство, а негосударственные эксперты проходят процедуру добровольной сертификации и получают сертификат Минюста России установленного образца⁴. Вся программа теоретического обучения по данной системе составляет 108 час. Поэтому основные знания и навыки экспертной работы приобретаются в процессе практической экспертной деятельности под руководством опытных экспертов-наставников. Данная система подготовки экспертов действует уже в течение многих лет, но имеет свои недостатки. Хотя программами переподготовки предусмотрено чтение лекций по основам процессуального права, криминалистике и теории судебной экспертизы, которое, как правило, осуществляется высококвалифицированными преподавателями (докторами и кандидатами наук), а практическая часть подготовки включает обязательное самостоятельное

выполнение как минимум 5-ти экспертных заданий, практика показывает, что при аттестации лиц, прошедших такую подготовку, зачастую выявляются существенные пробелы в теоретических знаниях, ошибки при выполнении контрольных заданий.

Инженеры и другие специалисты с естественно-научным или техническим базовым образованием, которые привлекаются на работу в СЭУ для производства судебных автотехнических экспертиз, как правило являются специалистами в очень узких областях, и полученные в вузах знания используются ими только на 20-30%. Краткосрочные курсы, с помощью которых их обучают основам материального и процессуального права, криминалистики, к сожалению, не дают им необходимых глубоких знаний. Юридические знания и общая правовая культура, насущно необходимые судебным экспертам в повседневной деятельности, приобретаются ими только через несколько лет практической работы. В результате допускаются многочисленные экспертные ошибки и упущения.

Безусловно, качество подготовки судебных экспертов путем индивидуальных и групповых стажировок и краткосрочных курсов не может сравниться с систематическим образованием, получаемым в высшем учебном заведении. К настоящему времени завершилась давняя дискуссия о необходимости профильной подготовки судебных экспертов только с высшим образованием. В государственном реестре появилась новая специальность для специалистов с высшим образованием - судебная экспертиза. С 2000 г. действует Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по специальности 030502.65 - судебная экспертиза. Выпускникам вузов по этой специальности с 2003 г. присваивается квалификация - судебный эксперт. Для координации действий научно-педагогической общественности вузов и представителей учреждений и организаций по обеспечению качества и развития содержания профессионального образования, прогнозирования перспективных направлений и научно-методического обеспечения процесса подготовки специалистов в области судебной экспертизы на базе Саратовского юридического института МВД России создано Учеб-

³ Утвержден Приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 14 мая 2003 г. № 114 (в ред. Приказов Минюста РФ от 12.09.2005 № 169, от 09.03.2006 № 36, от 12.03.2007 № 48).

⁴ Об этом подробнее см.: Москвина Т.П., Российская Е.Р. Сертификация методического обеспечения судебных экспертиз - реальный путь совершенствования судебно-экспертной деятельности // Юстиция. 2006. № 3.

но-методическое объединение образовательных учреждений профессионального образования в области судебной экспертизы Министерства образования и науки РФ.

Единство интегрированной природы всех видов судебных экспертиз и представления об общеэкспертных методах исследования вещественных доказательств позволило создать предпосылки для выработки единого подхода к подготовке судебных экспертов разных специализаций в рамках вузовского образования. Поэтому Государственный образовательный стандарт предусматривает унифицированный подход к изучаемым общепрофессиональным дисциплинам и дифференцированное определение дисциплин специализации в зависимости от родов судебных экспертиз. В рамках этого стандарта с февраля 2001 г. в Московском государственном техническом университете (МГТУ) им. Н.Э. Баумана начата подготовка судебных экспертов-автотехников в форме второго высшего профессионального образования, а в 2003 г. в МГТУ осуществлен первый выпуск этих судебных экспертов. Обучение ведется в рамках второго высшего образования на базе бакалавриата и специалитета по инженерным специальностям. Срок обучения по вечерней (очно-заочной) форме составляет 2,5 года. Выпускники уже работают в Российском федеральном центре судебных экспертиз при Министерстве юстиции РФ, в судебно-экспертных подразделениях некоторых силовых ведомств, в страховых компаниях и негосударственных судебно-экспертных учреждениях.

Вузовская подготовка судебных экспертов-автотехников включает изучение дисциплин традиционного юридического цикла, в том числе: теории государства и права, конституционного права, административного, уголовного и гражданского права, уголовного, гражданского и арбитражного процесса, криминалистики. В блок общепрофессиональных дисциплин входят:

- теория судебной экспертизы;
- криминалистическое исследование веществ, материалов и изделий;
- судебная фотография и видеозапись;
- участие специалиста в процессуальных действиях;
- методы и средства судебно-экспертных исследований;
- физико-химические методы исследования вещественных доказательств.

К дисциплинам специализации относятся:

- основы судебных инженерно-технических экспертиз;
- судебная автотехническая экспертиза;
- надежность технических устройств;

- устройство, эксплуатация и производство транспортных средств;
- строительные и эксплуатационные качества автомобильных дорог;
- организация и безопасность дорожного движения;
- основы криминалистической экспертизы;
- судебная транспортно-трасологическая экспертиза и другие.

Неотъемлемую часть подготовки квалифицированных специалистов - судебных экспертов составляют обязательные практические занятия под руководством ведущих экспертов-практиков. В результате обучения студенты получают необходимые знания и навыки, которые позволят им успешно реализовать себя в области теоретических разработок и практического использования самых современных экспертных технологий. Студенты также овладевают современными компьютерными средствами поддержки принятия экспертных решений. Студенты, выполнившие все требования учебного плана по подготовке судебных экспертов, сдавшие все предусмотренные экзамены и зачеты, успешно защитившие дипломную работу получают диплом государственного образца.

Заметим, что актуальность параллельного получения выпускниками МГТУ им. Н.Э. Баумана основной и дополнительной квалификации (таких специалистов называют также специалистами «двойной компетенции») уже подтверждается отзывами, полученными как из судебно-экспертных учреждений, так и от самих выпускников. Некоторые из обучающихся прямо заявляют, что хотят получить второе образование для лучшей адаптации на рынке интеллектуального труда в сложных условиях конкуренции специалистов.

Следует отметить, что в МГТУ им. Н.Э. Баумана предполагается начать обучение по специальности «Судебная экспертиза» и в рамках первого высшего образования. Но этот столичный вуз не единственный, где готовят судебных экспертов-автотехников. В 2005 г. лицензию на подготовку экспертов по данной специальности получил Восточно-Сибирский институт МВД России, где на факультете по подготовке следователей и судебных экспертов в рамках первого высшего образования начато обучение по специализации инженерно-технические экспертизы (профили подготовки - пожарно-техническая экспертиза и автотехническая экспертиза), срок обучения 5 лет. В этом институте даже создана специальная кафедра Автотехнической экспертизы и автоподготовки.

В настоящее время идет разработка Федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования третьего поколения по специальности 030502.65 Судебная экспертиза. Согласно одобренным Советом Учебно-методического объединения образовательных учреждений профессионального образования в области судебной экспертизы проектам предполагается, что подготовка судебных экспертов будет осуществляться по направлениям: бакалавриат, магистратура и, возможно,

специалитет. Такое разнообразие форм позволит обеспечить подготовку высококвалифицированных экспертов-автотехников, как при получении ими первого высшего образования по линии бакалавриата с последующим повышением своего уровня в магистратуре, так и при поступлении в магистратуру по судебной экспертизе бакалавров и специалистов, получивших инженерную подготовку в институтах автомобильно-дорожного профиля.

РАБОТА ФЕДЕРАЛЬНОГО
МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО
КООРДИНАЦИОННО-
МЕТОДИЧЕСКОГО
СОВЕТА ПО СУДЕБНОЙ
ЭКСПЕРТИЗЕ И
ЭКСПЕРТНЫМ
ИССЛЕДОВАНИЯМ



Микляева Ольга Васильевна
ученый секретарь РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации,
кандидат юридических наук

ЗАСЕДАНИЕ ФМКМС: ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ПОЛОЖЕНИЯ О МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ КОМИССИИ

13 декабря 2007 г. состоялось 19-е заседание Федерального межведомственного координационно-методического совета по судебной экспертизе и экспертным исследованиям. Члены Совета обсуждали проект положения о Межведомственной комиссии по вопросам судебно-экспертной деятельности, подготовленный в ЭКЦ МВД России. В ходе дискуссии были высказаны замечания по ряду положений проекта. Начальник Института криминалистики Центра спецтехники ФСБ России В.М. Богданов проинформировал членов Совета об успешном распространении в государственных судебно-экспертных учреждениях России методики идентификации лиц по устной речи «Диалект». Совет единогласно утвердил методические рекомендации «Об организации производства комплексных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации», подготовленные в РЦСМЭ Росздрава.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КОМПЛЕКСНЫХ ЭКСПЕРТИЗ В СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (методические рекомендации)

1. Настоящие методические рекомендации определяют порядок организации производства комплексных судебных экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации в соответствии с требованиями Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», Основ законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан, других федеральных законов, а также нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, регулирующих организацию и производство судебной экспертизы.

2. Производство комплексных экспертиз организуется в случаях, когда в целях всестороннего исследования обстоятельств уголовного, гражданского, арбитражного или административного дела требуется проведение экспертных исследований с использованием различных областей знаний или использование различных научных направлений в пределах одной области знания.

3. Основанием для производства комплексных экспертиз являются определение суда, постановления судьи, лица, производящего дознание, следователя.

В постановлении (определении) о назначении комплексной экспертизы указывается ее наименование и судебно-экспертное учреждение, которому поручено ее производство.

В случаях когда производство комплексной экспертизы поручается нескольким судебно-экспертным учреждениям, в постановлении (определении) о ее назначении указывается, какое из них является ведущим (осуществляющим организацию

производства экспертизы и координацию проводимых специалистами исследований).

Вопрос о ведущем учреждении решается следователем (судом) с учетом объема и задач исследования. Если в постановлении (определении) ведущее судебно-экспертное не указано, организация, в адрес которой поступили материалы дела, направляет следователю (суду) ходатайство.

Постановление (определение) о назначении комплексной экспертизы направляется в каждое из судебно-экспертных учреждений, которым поручается ее производство.

Если производство комплексной экспертизы поручается государственным и негосударственным судебно-экспертным учреждениям, ведущим назначается государственное судебно-экспертное учреждение.

Проведение комплексной экспертизы может быть также поручено государственному судебно-экспертному учреждению с привлечением следователем (судом) любого конкретного лица, обладающего специальными познаниями и не являющегося сотрудником экспертного учреждения, при условии, что в самом судебно-экспертном учреждении сотрудники, обладающие указанными специальными знаниями, отсутствуют либо не могут быть привлечены к проведению данной конкретной экспертизы вследствие отвода, длительной болезни и иных уважительных причин.

4. В случаях когда при ознакомлении с представленными на исследование материалами либо в ходе производства отдельных экспертиз выявлена необходимость в проведении комплексной экспертизы, ее производство организуется руководителем учреждения.

Если производство комплексной экспертизы не может быть осуществлено силами учреждения, которому она поручена, руководитель учреждения ставит об этом в известность лицо (орган), назначившее экспертизу и предлагают вынести соответствующее постановление (определение), рекомендуя учреждение либо лиц, обладающих

специальными знаниями, которых целесообразно привлечь к участию в ее производстве.

В случаях, когда для ответа на некоторые из поставленных вопросов не требуется производства комплексной экспертизы, ход и результаты исследования по ним могут быть оформлены отдельными заключениями.

5. При производстве комплексной экспертизы в одном учреждении исследования поручаются руководителем учреждения соответствующим подразделениям с указанием ведущего подразделения, осуществляющего организацию производства всей экспертизы и координацию проводимых исследований. Руководитель ведущего подразделения по согласованию с руководителями других подразделений назначает эксперта-организатора, при экспертизе, проводимой в судебно-психиатрическом учреждении (отделении) - эксперта-докладчика.

6. При производстве комплексной экспертизы несколькими судебно-экспертными учреждениями комиссия экспертов формируется руководителем ведущего учреждения совместно с руководителями учреждений, участвующих в производстве экспертизы. Руководитель ведущего учреждения назначает эксперта-организатора.

Эксперт-организатор обладает теми же правами и обязанностями, что и любой эксперт в уголовном и гражданском судопроизводстве, и его процессуальные функции не отличаются от функций остальных экспертов. Он обеспечивает надлежащую организацию и координацию деятельности комиссии экспертов в целях решения поставленных задач.

7. Эксперт организатор:

- знакомит каждого члена комиссии с постановлением (определением) о назначении экспертизы и объектами, поступившими для исследования;

- определяет последовательность исследования объектов, представленных на экспертизу с целью получения наиболее полной информации и с учетом возможного повреждения объектов исследования в результате применения соответствующих экспертных методов;

- осуществляет связь с руководителями судебно-экспертных учреждений (подразделений), сотрудники которых являются членами экспертной комиссии и специалистами, не являющимися сотрудниками экспертного учреждения;

- руководит совещанием комиссии экспертов при разработке общей программы исследований;

- контролирует срок производства экспертизы и координирует выполнение программы исследований;

- организует ознакомление членов комиссии с ходом и промежуточными результатами исследований;

- осуществляет координацию итогового совещания комиссии экспертов при оценке результатов всех исследований, их обобщении и формулировании общего вывода (выводов);

- сообщает руководителю экспертного учреждения о действиях члена комиссии, не согласующихся с общей программой исследований или нарушающих их последовательность;

- составляет проект заключения или проект сообщения о невозможности дать заключение.

8. Общий срок производства комплексной экспертизы устанавливается руководителем судебно-экспертного учреждения после ознакомления с представленными материалами, а при производстве ее несколькими судебно-экспертными учреждениями - руководителями этих учреждений, которые после согласования сроков оповещают лицо (орган), назначившее экспертизу.

Общий срок производства комплексной экспертизы - до 30 дней.

В случаях, когда экспертиза не может быть выполнена в срок до 1 месяца, руководитель судебно-экспертного учреждения (ведущего учреждения) ставит об этом в известность лицо (орган), назначившее экспертизу, и устанавливает по согласованию с ним дополнительный срок.

Срок производства комплексной экспертизы исчисляется со дня, следующего за днем поступления в экспертное учреждение постановления (определения) о ее назначении и объектов исследования.

Срок производства комплексной экспертизы приостанавливается при заявлении ходатайства перед лицом (органом), назначившим экспертизу, если до удовлетворения ходатайства дальнейшее проведение исследований невозможно.

9. При производстве комплексной экспертизы в государственном судебно-психиатрическом экспертном учреждении (отделении) устанавливаются следующие сроки проведения экспертных исследований.

При очной амбулаторной экспертизе, а также при заочной, включая посмертную (по материалам дела и медицинским документам) экспертные исследования должны быть закончены в срок не позднее 20 дней от начала исследования экспертами материалов, поступивших на экспертизу от лица (органа) ее назначившего. Указанные сроки приостанавливаются:

- если лицо не прибыло в назначенный день для прохождения экспертного обследования (при очной экспертизе);

- при заявлении экспертами ходатайства перед лицом (органом), назначившим экспертизу, о предоставлении дополнительных материалов, необходимых для определения экспертных исследований (при очной и заочной, включая посмертную, экспертизах).

При стационарной экспертизе экспертные исследования должны быть закончены за время пребывания лица, направленного на экспертизу, в психиатрическом стационаре. Сроки пребывания лица в психиатрическом стационаре предусмотрены статьей 30 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ.

Экспертное заключение должно быть составлено не позднее 10 дней со дня окончания экспертных исследований (при всех перечисленных в настоящем пункте видах экспертиз).

10. Производство комплексной экспертизы организационно состоит из подготовительного, исследовательского и заключительного этапов. Каждый этап отражается в соответствующих частях заключения.

11. На подготовительном этапе организуется ознакомление членов комиссии с материалами, поступившими на экспертное исследование, проводится совещание комиссии с целью уяснения общей задачи экспертизы, определения частных задач, последовательности применения методов и сроков проведения частных исследований в пределах общего срока производства экспертизы.

Подготовительный этап завершается определением общей программы исследований.

Подготовительный этап отражается во вводной части заключения, где помимо данных, обязательных для всех заключений, указывается наименование комплексной экспертизы и фамилия эксперта-организатора.

В тех случаях, когда производство комплексной экспертизы осуществляется несколькими судебно-экспертными учреждениями, во вводной части заключения указываются эти учреждения.

Если комплексной экспертизе предшествовало производство отдельных экспертиз, результаты которых имеют значение для решения общего вопроса, во вводной части заключения приводятся данные об этих экспертизах.

12. На исследовательском этапе эксперты проводят самостоятельные и/или совместные исследования, ход исследования которых отражается в соответствующих разделах исследовательской части заключения с указанием фамилий экспертов.

Обобщение и оценку результатов исследования эксперты проводят на итоговом совещании комиссии, что отражается в синтезирующем разделе исследовательской части заключения.

Здесь же указывается обоснование общего вывода (выводов) по результатам исследований, проведенных экспертами различных специальностей.

13. При производстве комплексной экспертизы каждый эксперт проводит исследования в пределах своих специальных знаний. В заключении экспертов, участвующих в производстве комплексной экспертизы, указывается, какие исследования и в каком объеме провел каждый эксперт, какие факты он установил и к каким выводам пришел. Каждый эксперт, участвующий в производстве комплексной экспертизы, подписывает ту часть заключения, которая содержит описание проведенных им исследований, и несет за нее ответственность. Общий вывод делают эксперты, компетентные в оценке полученных результатов и формулировании данного вывода. Если основанием общего вывода являются факты, установленные одним или несколькими экспертами, это должно быть указано в заключении.

В случае возникновения разногласий между экспертами комиссия экспертов составляет и представляет лицу (органу) назначившему комплексную экспертизу, одно заключение. В его исследовательской части должны быть приведены выводы, к которым пришел каждый из членов комиссии экспертов, изложены причины расхождения членов комиссии экспертов в оценке полученных результатов, сформулирован вывод, что решить вопрос не представляется возможным.

14. Если в ходе исследований не было получено данных, достаточных для решения вопроса (вопросов), поставленного на разрешение комплексной экспертизы, эксперты формулируют общий вывод о невозможности решения вопроса с обоснованием причин и, кроме того, формулируют свои частные выводы.

15. Комплексные экспертизы регистрируются в каждом судебно-экспертном учреждении. Экспертное заключение или сообщение о невозможности дать заключение оформляет ведущее судебно-экспертное учреждение (эксперт-организатор). Сотрудники других учреждений (подразделений) представляют ведущему судебно-экспертному учреждению (эксперту-организатору) данные о ходе и результатах проведенных ими самостоятельных исследований в форме соответствующих разделов заключения.

Приложения к заключению в виде иллюстрационных материалов, диаграмм, схем, чертежей и т.п. подписываются составившими их экспертами, заверяются печатью того учреждения, где они были подготовлены и представляются ведущему судебно-экспертному учреждению (эксперту-орга-

низатору). Указанные материалы являются составной частью заключения.

Документы, фиксирующие ход, условия и результаты исследований, хранятся в учреждении, в котором они производились.

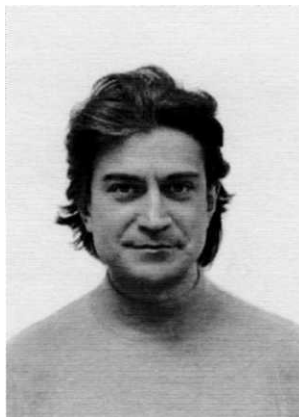
16. Заключение изготавливается в количестве экземпляров, достаточном для направления лицу (органу), назначившему экспертизу, и каждому судебно-экспертному учреждению (подразделению), принимавшему участие в производстве экспертизы. Заключение заверяется печатью ведущего учреждения.

Если материалы комплексной экспертизы содержат сведения, составляющие государственную тайну, то заключение

оформляется соответствующим образом (см. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении положения о порядке обращения со служебной информацией ограниченного распространения в федеральных органах исполнительной власти»).

17. Контроль за соблюдением сроков производства комплексных экспертиз, полнотой и качеством проведенных исследований осуществляют руководители судебно-экспертных учреждений (подразделений), сотрудники которых участвуют в производстве экспертизы. Общий контроль за ходом и сроками производства комплексной экспертизы возлагается на ведущее учреждение.

СТАНДАРТИЗАЦИЯ И СЕРТИФИКАЦИЯ В СУДЕБНОЙ
ЭКСПЕРТИЗЕ



**Аджиев
Рустам Исмаилович,**
старший эксперт
лаборатории судебной
автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации



**Григорян
Вараздат Гевондович,**
зав. лабораторией
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации,
кандидат технических наук



**Печеневский Святослав
Иванович,**
старший эксперт
лаборатории судебной
автотехнической
экспертизы РФЦСЭ
при Министерстве юстиции
Российской Федерации,
кандидат технических наук

СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ О НОРМАТИВНЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРАХ ШИН И КОЛЕС. ТИПОВЫЕ ВИДЫ ПОВРЕЖДЕНИЙ ШИН

Исследование шин и колес, как объектов автотехнической экспертизы, в первую очередь предполагает описание их конструктивных элементов. Процесс описания таких сложных по конструкции устройств, как шины и колеса, должен основываться на применении нормативной терминологии. В настоящей статье приведены перечень нормативных терминов, обязательных для использования при описании шин (1, 4) и колес (2, 3), и сведения о конструкции современных шин и колес, необходимые для экспертного исследования. Совокупность знаний конструкции и нормативной терминологии позволяет воспринимать информацию, заложенную в маркировку шин и колес (сведения по маркировке также приведены в настоящей работе). Помимо этого, в данной статье приводятся иллюстративные материалы по традиционной области - исследованию повреждений шин и колес.

1. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ О КОНСТРУКЦИИ ПНЕВМАТИЧЕСКИХ ШИН И КОЛЕС

В настоящей статье содержатся сведения о радиальных и диагональных шинах легковых и грузовых автомобилей, а также о шинах с регулируемым давлением (шины по ГОСТ 4754, ГОСТ 5513, ГОСТ 13298).

Шины диагональной конструкции (рис. 1) имеют смежные слои каркаса с перекрещивающимися нитями корда. В настоящее время пневматические шины легковых автомобилей и подавляющего числа грузовых автомобилей имеют радиальную конструкцию (рис. 2), в которых нити корда каркаса ориентированы в радиальном направлении. Шины с регулируемым давлением имеют, как правило, диагональную конструкцию. Схема и устройство конструкции радиальной легковой шины приведены на рис. 3 и рис. 4.

Конструкция пневматических шин также может быть камерной или бескамерной (рис. 5). В настоящее время практически все отечественные шины для легковых автомобилей, все импортные шины для легковых автомобилей являются бескамерными. Подавляющее число импортных шин для грузовых автомобилей также являются бескамерными. В то же время отечественные грузовые шины, как правило, являются камерными. Шины с регулируемым давлением являются камерными.

Конструкция шины, в особенности - шины для легкового автомобиля, может предусматривать четкую ориентацию направления ее вращения

Диагональная шина

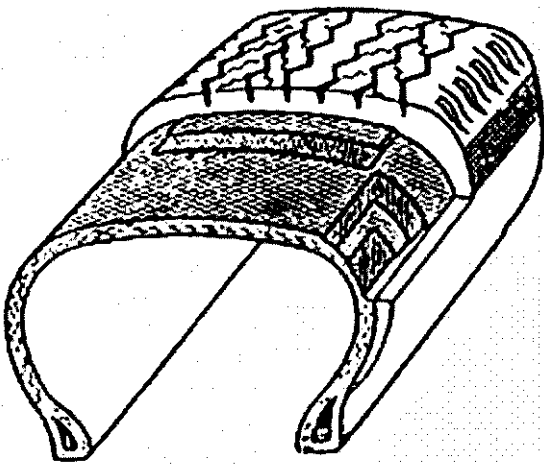


Рис. 1

Радиальная шина

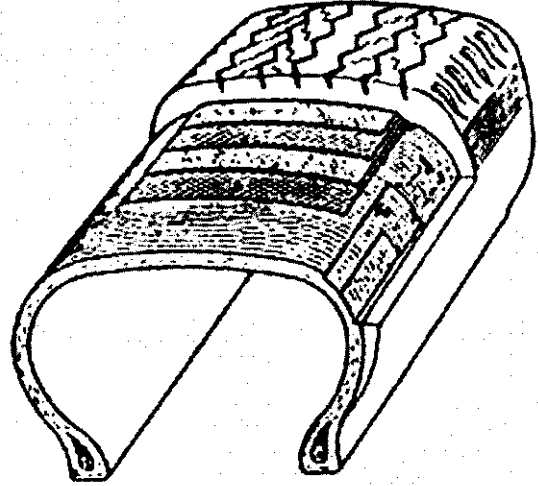


Рис. 2

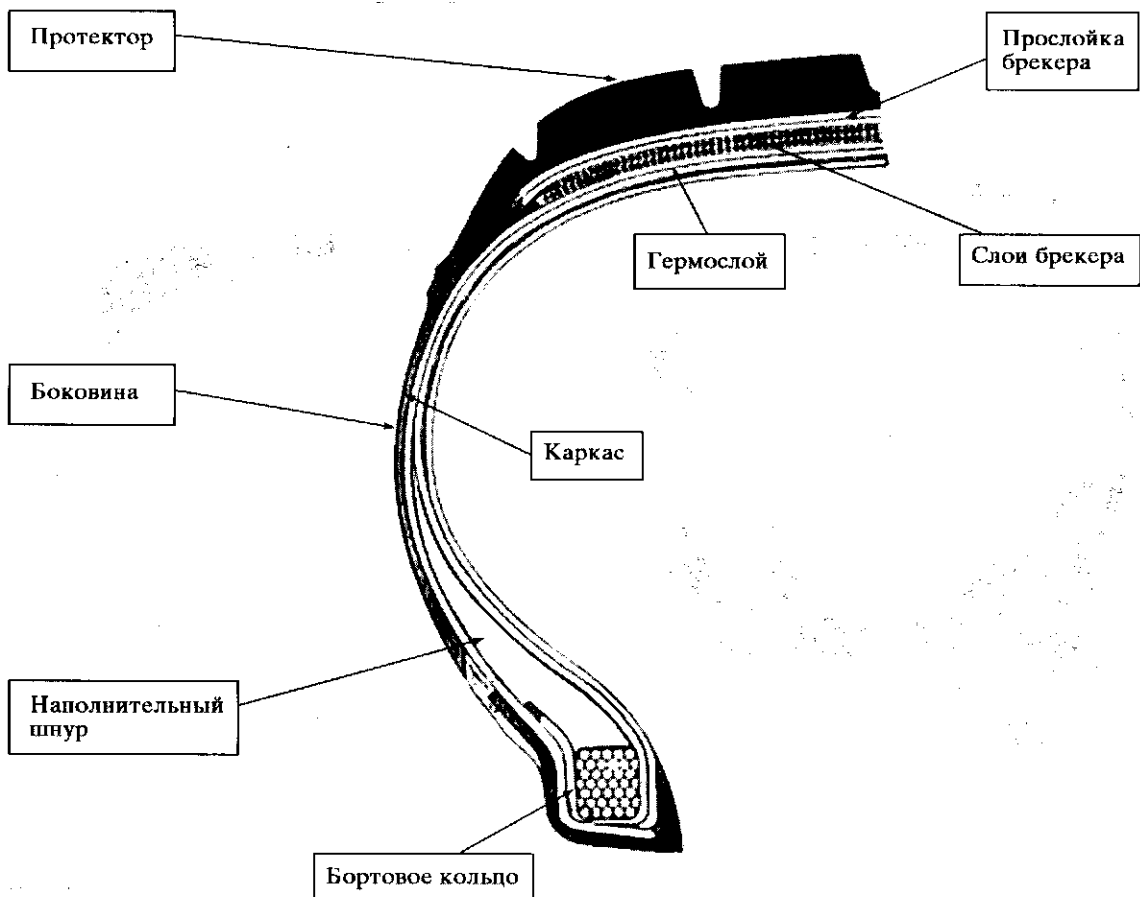


Рис. 3. Схема поперечного разреза шины

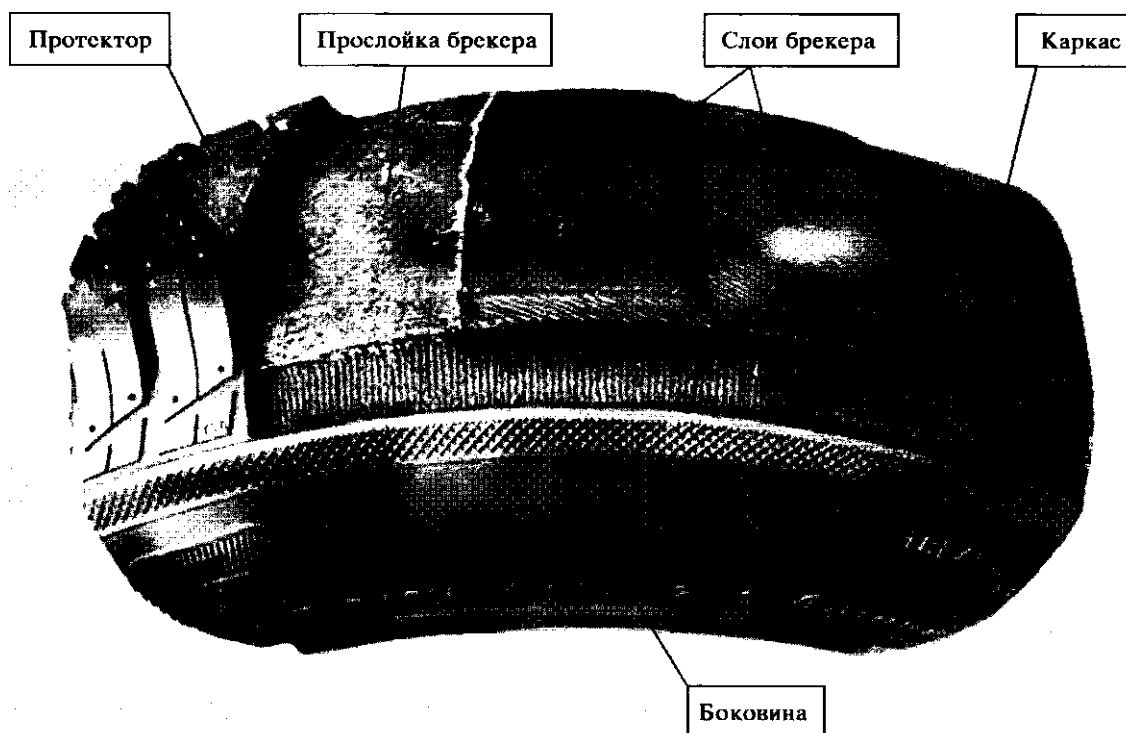


Рис. 4. Конструкция легковой радиальной шины

(шина направленного вращения) или установку шины с виде соответствующей маркировки. В первом случае на

Камерная шина

Бескамерная шина

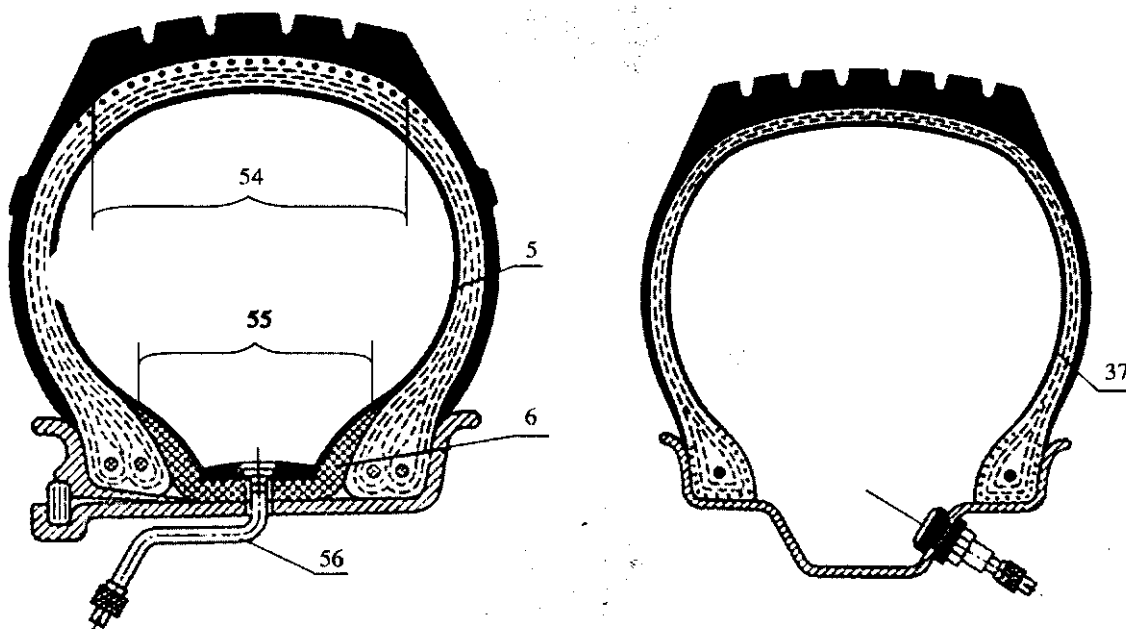


Рис. 5

условием четкой ориентации конкретной боковины наружу или внутрь по отношению к борту автомобиля. Соответствующие указания по установке шины приводятся на боковине шины в

боковинах указывается направление вращения в виде стрелки и наносится надпись «ROTATION» (рис. 6), во втором на «внешней боковине» наносится надпись «OUTSIDE» (рис. 7).

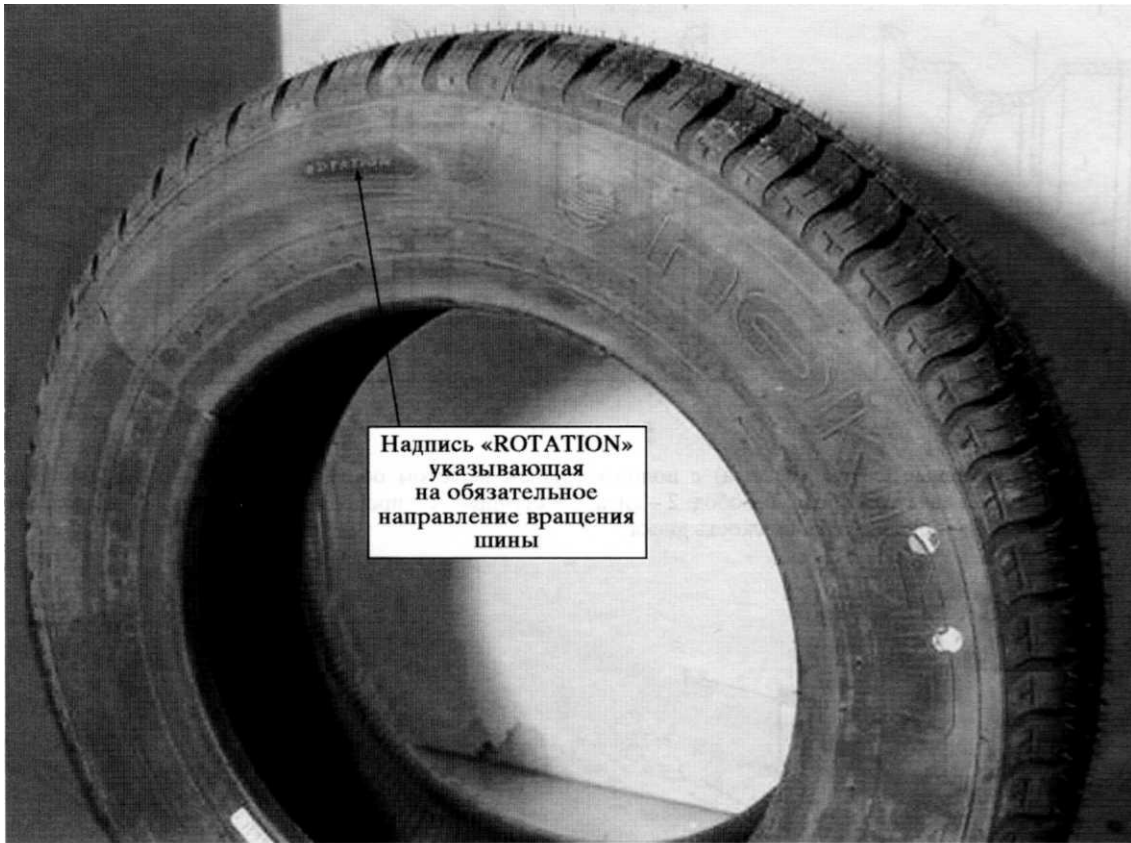


Рис. 6

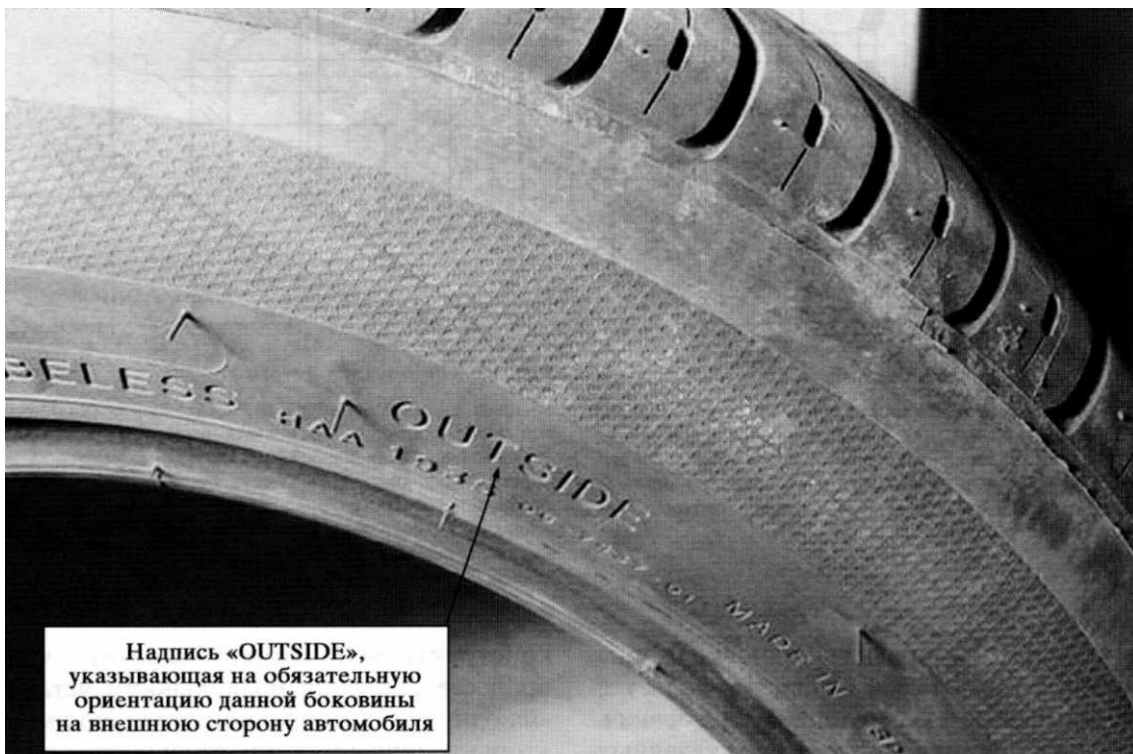


Рис. 7

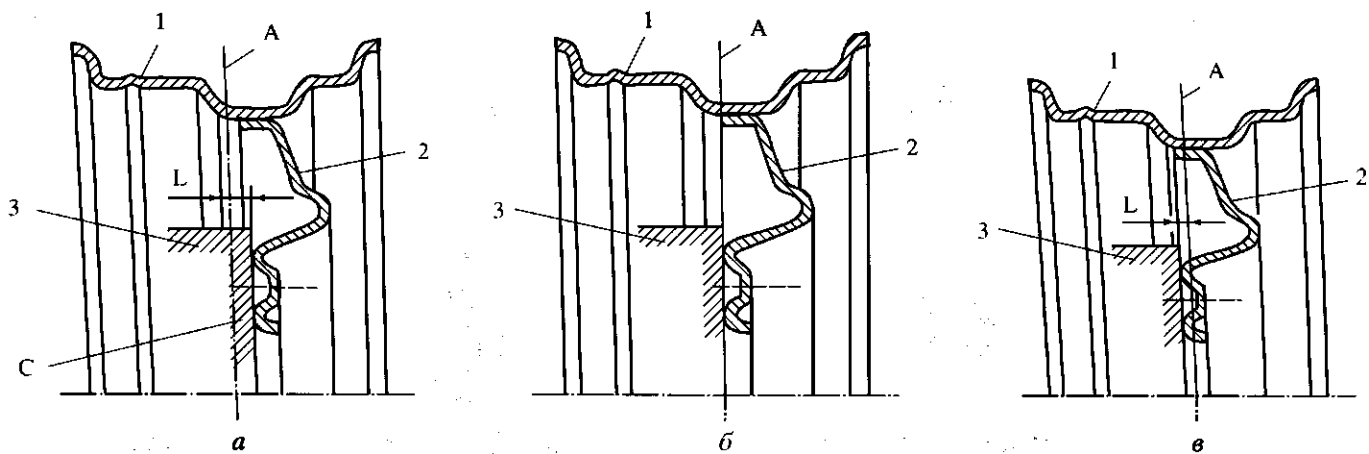


Рис. 8. Конструктивные схемы колес: а) с положительным вылетом обода; б) с нулевым вылетом обода; в) с отрицательным вылетом обода. 1 – обод; 2 – диск; 3 – ступица; А – продольная плоскость симметрии обода; L – вылет обода; С – привалочная плоскость диска

Проверка соблюдения правил установки шины в соответствии с

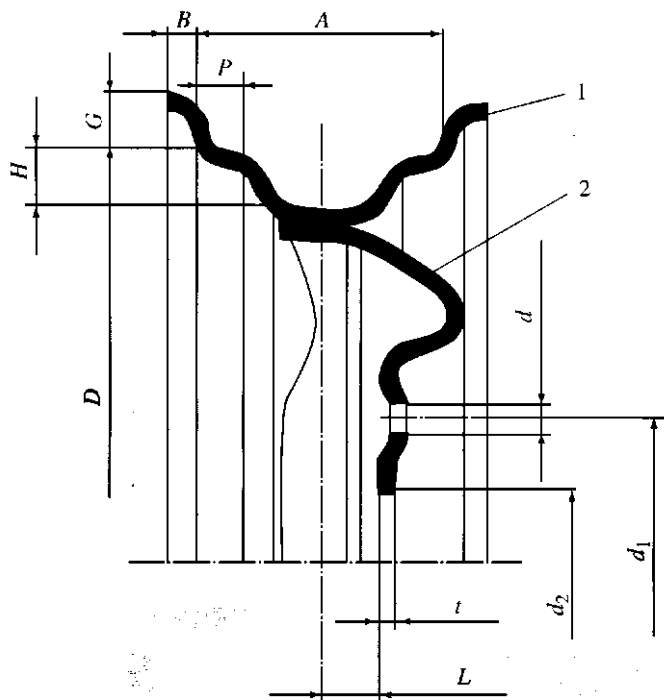


Рис. 9. Конструкция стального колеса

1 – обод; 2 – диск; D – посадочный диаметр обода; А – ширина обода; В – ширина бортовой закраины; G – высота бортовой закраины; P – ширина посадочной полки; H – глубина монтажного ручья; L – вылет обода колеса; d – диаметр крепежного отверстия; d₁ – диаметр расположения крепежных отверстий; d₂ – диаметр центрального отверстия диска; t – толщина диска

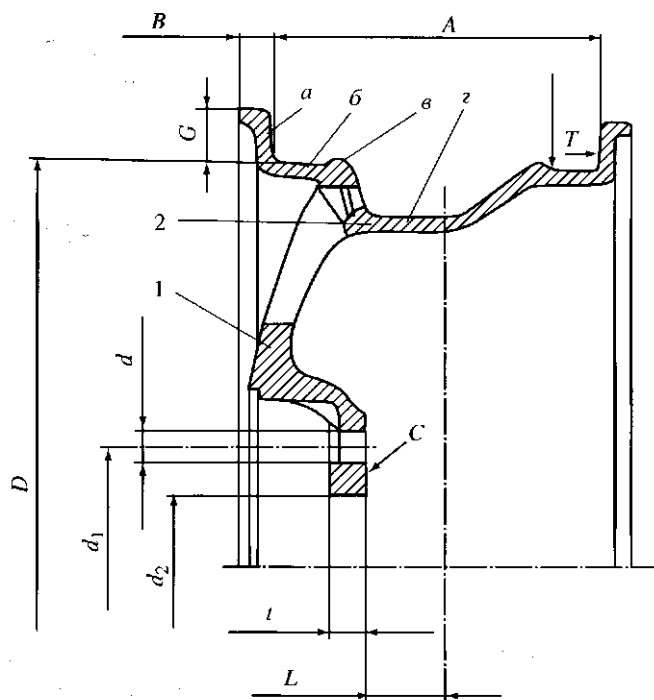


Рис. 10. Конструкция литого колеса

1 – диск; 2 – закраина обода; б – посадочная полка обода; в – кольцевой выступ (хамп); г – монтажный ручей; z – монтажный ручей; C – привалочная плоскости диска; А – ширина обода; D – посадочный диаметр обода; В – ширина бортовой закраины; G – высота бортовой закраины; d – диаметр крепежного отверстия; d₁ – диаметр расположения крепежных отверстий; d₂ – диаметр центрального отверстия диска; t – толщина диска; L – вылет обода; места замеров: T – осевое биение колеса; P – радиально биение колеса

указанными надписями является неотъемлемой частью экспертного исследования. Нередко, дизайн рисунка протектора указанных шин имеет свои особенности (асимметрия). Этот конструктивный момент следует учитывать в процессе проверки правильности установки шин «на одну ось». Особую конструкцию имеют протекторы зимних шин - они оснащенные шипами противоскольжения.

Что касается конструкций колес, то в настоящее время легковые автомобили комплектуются стальными и легкосплавными колесами. Последние могут быть литыми или штампованными. Конструктивные схемы современных легковых колес приведены на рис. 8, 9, 10.

2. НОРМАТИВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ПРИ ИССЛЕДОВАНИИ И ОПИСАНИИ ШИН И КОЛЕС

Пневматическая шина - упругая оболочка, предназначенная для установки на ободе колеса и заполняемая газом или воздухом под давлением.

Камерная шина - пневматическая шина, в которой воздушная полость образуется герметизирующей камерой.

Бескамерная шина - пневматическая шина, в которой воздушная полость образуется покрышкой и ободом колеса.

Покрышка пневматической шины - торообразная оболочка пневматической шины, непосредственно воспринимающая усилия, действующие при эксплуатации.

Ездовая камера - герметичная торообразная эластичная трубка пневматической шины, заполняемая газом или воздухом.

Ободная лента - профилированное эластичное кольцо, располагаемое в пневматической шине между бортами покрышки, камерой и ободом колеса.

Протектор покрышки - наружная резиновая часть покрышки пневматической шины, как правило, с рельефным рисунком, обеспечивающая сцепление с дорогой и предохраняющая каркас от повреждений.

Шип противоскольжения - твердый профилированный стержень, устанавливаемый в протекторе и предназначенный для повышения сцепления пневматической шины с обледеневшей дорожной поверхностью.

Плечевая зона протектора - часть протектора покрышки, расположенная между беговой дорожкой протектора и боковиной.

Беговая дорожка протектора - поверхность протектора покрышки, контактирующая с дорогой.

Рисунок протектора покрышки - рельефная часть протектора покрышки, состоящая из совокупности выступов и выемок или канавок.

Грунтозацеп протектора покрышки - редкий массивный выступ протектора покрышки, ориентированный под углом к плоскости вращения колеса.

Ребро протектора покрышки - непрерывный выступ протектора покрышки, ориентированный в плоскости вращения колеса.

Шашки протектора покрышки - отдельные выступы протектора покрышки различной конфигурации, близко расположенные друг к другу.

Выемка протектора покрышки - углубление в протекторе покрышки между грунтозацепами.

Канавка протектора покрышки - углубление в протекторе покрышки между ребрами и шашками.

Щелевидная прорезь протектора покрышки - углубление шириной не более 1,5 мм в массиве выступов протектора покрышки.

Индикаторы износа протектора покрышки - указатели, являющиеся сигналом к прекращению эксплуатации шины в результате износа протектора. Примечание. *Индикаторы износа протектора выполняются в виде выступов по дну канавок или цветных элементов в массиве выступов.*

Тип рисунка протектора - характеристика рисунка протектора, отвечающая эксплуатационному назначению.

Дорожный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, состоящий из шашек или ребер, разделенных канавками.

Универсальный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, состоящий из шашек или ребер в центральной зоне беговой дорожки и грунтозацепов по ее краям.

Рисунок протектора повышенной проходимости - рисунок протектора покрышки, состоящий из грунтозацепов, разделенных выемками.

Карьерный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, состоящий из массивных выступов различной конфигурации, разделенных канавками.

Зимний рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, выступы которого имеют острые кромки.

Направленный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, не симметричный относительно радиальной плоскости колеса.

Ненаправленный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, симметричный относительно радиальной плоскости колеса.

Ассиметричный рисунок протектора - рисунок протектора покрышки, не симметричный относительно центральной плоскости вращения колеса.

Каркас покрышки - силовая часть покрышки пневматической шины, состоящая из одного или нескольких слоев корда, закрепленных, как правило, на бортовых кольцах.

Брекер - часть покрышки пневматической шины, состоящая из слоев корда или резины и расположенная между протектором и каркасом.

Прослойка каркаса (брекера) - резиновый слой, расположенный между слоями корда каркаса (брекера) покрышки.

Слой корда каркаса (брекера) - обрешиненная кордная ткань каркаса (брекера) покрышки, состоящая из нитей, расположенных параллельно друг другу.

Заворот слоя каркаса - конец слоя корда каркаса покрышки, завернутый на бортовое кольцо.

Герметизирующий слой каркаса - слой газонепроницаемой резины, расположенный на внутренней поверхности каркаса бескамерной шины.

Боковая стенка покрышки - часть покрышки пневматической шины, расположенная между плечевой зоной протектора и бортом.

Боковина покрышки - слой покровной резины, расположенный на боковой стенке покрышки пневматической шины.

Защитный поясок боковины - кольцевой выступ на боковине, предназначенный для предохранения покрышки от повреждения бордюром тротуара.

Монтажный поясок боковины - кольцевой выступ на боковине, предназначенный для определения правильности посадки шины на обод колеса.

Борт покрышки - жесткая часть покрышки пневматической шины, обеспечивающая ее крепление на ободе колеса.

Основание борта покрышки - часть борта покрышки, прилегающая к полке обода колеса.

Пятка борта покрышки - наружная часть основания борта покрышки, прилегающая к крайней обода колеса.

Носок борта покрышки - внутренняя часть основания борта покрышки.

Бортовое кольцо покрышки - проволочное кольцо, являющееся жесткой основой борта покрышки.

Беговая часть ездовой камеры - часть ездовой камеры, прилегающая к покрышке в зоне беговой дорожки.

Бандажная часть ездовой камеры - часть ездовой камеры, прилегающая к ободу колеса или к ободной ленте.

Вентиль ездовой камеры - обратный воздушный клапан ездовой камеры, предназначенный для наполнения, удержания, выпуска воздуха и обеспечения контроля внутреннего давления в шине.

Пятка вентиля ездовой камеры - резиновая деталь ездовой камеры, привулканизированная к корпусу вентиля и предназначенная для обеспечения крепления вентиля в камере.

Профиль пневматической шины - контур покрышки пневматической шины в радиальной плоскости колеса.

Наружный диаметр пневматической шины - диаметр наибольшего сечения пневматической шины плоскостью

вращения колеса при отсутствии контакта с опорной поверхностью.

Ширина профиля пневматической шины - расстояние между двумя плоскостями вращения колеса, касающимися внешних поверхностей боковин пневматической шины.

Ширина профиля пневматической шины под нагрузкой - ширина профиля пневматической шины, нагруженной нормальной нагрузкой.

Посадочный диаметр пневматической шины - диаметр окружности, являющийся линией пересечения поверхности основания борта пневматической шины с его наружной поверхностью.

Высота профиля пневматической шины - полуразность между наружным диаметром и посадочным диаметром пневматической шины.

Высота рисунка протектора - расстояние от поверхности выступа протектора до дна канавки или выемки.

Диагональная шина - пневматическая шина, в которой нити корда каркаса и брекера перекрещиваются в смежных слоях, а угол наклона нити по середине беговой дорожки в каркасе и брекере от 45 до 60°.

Радиальная шина - пневматическая шина, в которой угол наклона нити корда каркаса равен 0°, а брекера - не менее 65°. *Примечание. Угол наклона нити в каркасе может отличаться от 0°, но быть не более 15°; в брекере возможно наличие дополнительных слоев с углами наклона нити до 45°.*

Обозначение пневматической шины - условное обозначение пневматической шины, определяющее ее основные размеры и конструкцию каркаса покрышки.

Обозначение модели пневматической шины - условное обозначение пневматической шины, указывающее разработчика шины и условный индекс, определяющий рисунок протектора по форме, расположению, размерам и высоте его элементов. *Примечание. Пример обозначения: модель Я-245, где Я - разработчик, 245 - индекс, определяющий рисунок.*

Категория скорости пневматической шины - условное обозначение, определяющее максимальную скорость качения пневматической шины.

Заводской номер пневматической шины - условное обозначение, определяющее завод-изготовитель, время изготовления и порядковый номер пневматической шины.

Колесо - вращающийся элемент автомобиля, передающий крутящий момент и воспринимающий нагрузку от массы автомобиля. Колесо расположено между шиной и ступицей. Обычно колесо состоит из двух основных частей - обода и диска.

Обод - часть колеса, на которую монтируется и опирается шина.

Диск колеса - часть колеса, являющаяся соединительным элементом между ступицей и ободом.

Одинарное колесо - колесо, установленное на ступице и несущее одинарную шину.

Сдвоенное колесо - колесо, состоящее из двух одинарных колес, установленных на одной ступице.

Колеса для автомобилей классифицируются по их принадлежности к тому или иному типу автомобиля, по конструкции и типу устанавливаемых на них шин:

а) колеса для легковых автомобилей, автобусов особо малой вместимости, прицепов и грузовых автомобилей с полезной нагрузкой до 1,5 т, имеющие неразборные глубокие ободья с коническими полками и предназначенные для камерных и бескамерных шин постоянного давления (ОСТ 37.001.429-86);

б) колеса дисковые и бездисковые (ГОСТ 10409) для грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, полуприцепов и троллейбусов, имеющие разборные ободья с коническими полками, предназначенные для камерных автомобильных шин и колеса, имеющие неразборные ободья (ОСТ 37.001.479-88 (ИСО 4209/2-87)), предназначенные для бескамерных автомобильных шин;

в) колеса дисковые и бездисковые (ГОСТ 28744) для грузовых автомобилей, работающих в условиях бездорожья и на мягких грунтах, имеющие разборные ободья с распорными кольцами, предназначенные для шин с регулируемым давлением воздуха.

3. МАРКИРОВКА ШИН И КОЛЕС ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

На каждой покрышке и бескамерной шине, изготовленных по ГОСТ 4754 и ГОСТ 5513, наносится следующая маркировка:

а) обозначение шины - условное обозначение ее основных размеров и конструкции каркаса. Шины, выпускаемые по ГОСТ 4754, могут иметь миллиметровое, дюймовое или смешанное обозначение, а шины, выпускаемые по ГОСТ 5513 должны иметь дюймовое обозначение. Для шин радиальной конструкции ставится буквенный индекс - R. Для шин диагональной конструкции буквенный индекс не ставится;

б) индексы несущей способности нагрузок для одинарных и сдвоенных колес - условное обозначение прочности каркаса, определяющее макси-

мально допустимую нагрузку на шину; ранее обозначалась норма слойности «HC» или «PR» для шин грузовых автомобилей, а для легковых - индекс грузоподъемности;

в) индекс категории скорости - условное обозначение максимально допустимой скорости;

г) индекс давления «PSI» - указание испытательного давления только для шин, предназначенных для легких грузовых автомобилей и автобусов особо малой вместимости с индексом «C» в обозначении, а также для шин грузовых автомобилей;

д) знак официального утверждения «E» с номером страны, выдавшей сертификат соответствия Правилам N 30 и N 54 ЕЭК ООН;

е) страна-изготовитель на английском языке;

ж) товарный знак и (или) наименование фирмы-изготовителя шины;

з) торговая марка (модель шины) - условное обозначение разработчика шины и порядковый номер разработки, вариант разработки;

и) обозначение стандарта (без года утверждения);

к) порядковый номер шины;

л) дата изготовления, состоящая из трех цифр, из которых две первые указывают неделю, последняя - последнюю цифру года изготовления;

м) штамп технического контроля;

н) надпись «Radial» для радиальных шин;

о) знак направления вращения (стрелка) на покрышках с направленным рисунком протектора;

п) надпись «Tubeless» - для бескамерных шин;

р) надпись «Steel» - для шин с металлокордом в бреkerе;

с) надпись «AH stell» - для цельнометаллокордных шин;

т) надпись «Regroovable» - для шин, на которых имеется возможность углубления рисунка протектора нарезкой;

у) надпись «Reinforced» - для усиленных шин, выпускаемых по ГОСТ 4754;

ф) надпись «Север» - для морозостойких шин;

х) буква «Т» на шинах радиальной конструкции с текстильным бреkerом и каркасом;

ц) знак «M+S» или «M-S» - для шин с зимним рисунком протектора;

ш) надпись «AH seasons» - для всесезонных шин, выпускаемых по ГОСТ 4754;

щ) балансировочная метка, только для шин, выпускаемых по ГОСТ 4754 (кроме шин 6,50-16С и 215/90-15С) - обозначающая самое легкое место покрышки или бескамерной шины в виде круга диаметром 5-10 мм над закраиной обода, с которой должен совмещаться вентиль;

э) буквы «TWI», «V» или другой символ, указывающий место расположения индикаторов износа в плечевой зоне протектора;

ю) национальный знак соответствия при сертификации шины;

я) буква «С» - после обозначения основных размеров и конструкции каркаса только для шин легких грузовых автомобилей и автобусов особо малой вместимости.

На каждой камере и ободной ленте при изготовлении наносятся:

- обозначение изделия;
- товарный знак или наименование фирмы-изготовителя;
- обозначение стандарта (без года утверждения);
- дата изготовления, состоящая из трех цифр, из которых две первые указывают неделю, а последняя - последнюю цифру года изготовления;
- штамп технического контроля;
- буквы «БК» для камер из бутылкаучука.

На каждой восстановленной шине должны быть четко обозначены на боковине или плечевой зоне протектора:

- товарный знак или фабричная марка шино-восстановительного предприятия, порядковый номер восстановленной покрышки;
- обозначение покрышки;
- класс восстановления;
- индекс несущей способности;
- индекс категории скорости;
- тип восстановления, если покрышка восстановлена по типу «В»;
- дата восстановления (месяц, год);
- обозначение мест расположения индикаторов износа «TWI» или «V» (только в плечевой зоне), факультативно до 01.01.1998 г.;
- штамп отдела технического контроля;
- балансировочная метка (факультативно до 01.01.1998 г.).

На покрышках, восстановленных по типу «В», помимо всех указанных выше обозначений, должна стоять буква «в» (малая), указывающая на то, что покрышка восстановлена.

На каждой покрышке, прошедшей ремонт местных повреждений, должны быть четко обозначены:

- обозначение предприятия, производившего ремонт;
- вид ремонта (первый или второй);
- дата ремонта (месяц, год).

Утраченные в процессе ремонта местных повреждений обозначения покрышки восстанавливаются. Примеры маркировки:

а) для шин легковых автомобилей: 165/80R13 МИ-166 Steel Radial S 82 Tubeless ГОСТ 4754 106 051072 Made in Russia, где:

165/80R13 - обозначение (размер) шины, где 165 - обозначение номинальной ширины профиля шины в миллиметрах, 80 - серия (номинальное отношение высоты профиля к его ширине в процентах), R - буквенный индекс радиальной шины, 13 - обозначение посадочного диаметра шины, соответствующее номинальному диаметру обода в дюймах; МИ-166 - торговая марка (модель шины), МИ - условное обозначение разработчика шины, 166 - порядковый номер разработки; Steel - метал-локорд в брекре; Radial - радиальная шина;

5 - индекс категории скорости; 82 - индекс несущей способности нагрузки; Tubeless - бескамерная шина; ГОСТ 4754 - обозначение стандарта, по которому производится шина; 106 - дата изготовления (10 - порядковый номер недели с начала года, 6 - последняя цифра года изготовления - 1996 г.); 051072 - порядковый номер шины; Made in Russia - страна, где изготовлена шина (Россия). Кроме этого, на боковине шины имеется товарный знак предприятия-изготовителя, в данном случае АО «Московский шинный завод».

Ранее выпускаемые шины с порядковым номером 051072 могли иметь следующие условные обозначения заводского номера шины:

- MX89051072, где М - индекс фирмы-изготовителя шины, Х - месяц изготовления шины, 89 - год изготовления шины;
- 106M051072, где 10 - порядковый номер недели с начала года, 6 - последняя цифра года изготовления - 1986 г., М - индекс фирмы-изготовителя шины;

б) для шин грузовых автомобилей постоянного давления: 10.00R20 ОИ-73Б 146/143J 115PSI ГОСТ 5513 106 80576 Made in Russia, где:

10,00R20 - условное обозначение шины, где 10,00 - обозначение номинальной ширины профиля шины в дюймах, R - буквенный индекс радиальной шины, 20 - обозначение номинального диаметра обода в дюймах; ранее выпускаемые шины имели двойное обозначение 10,00R20 (280R508), где параметры шины 280 и 508 даны в миллиметрах;

ОИ-73Б - торговая марка (модель шины), где О и И - условное обозначение разработчика шины, 73 - порядковый номер разработки, Б - вариант разработки;

146/143 - индексы несущей способности нагрузок для одинарных и сдвоенных колес;

J - индекс категории скорости;

115PSI - индекс давления;

ГОСТ 5513 - обозначение стандарта, по которому выпускается шина;

106 - дата изготовления (10 - порядковый номер недели с начала года, 6 - последняя цифра года изготовления - 1996 г.);

80576 - порядковый номер шины; Made in Russia - страна, где изготовлена шина (Россия).

Шины с регулируемым давлением имеют маркировку в соответствии с ГОСТ 13298. Пример маркировки для широкопрофильных шин с регулируемым давлением: 1300 x 530-533 ВИ-3 НС-12 ГОСТ 13298 1196В051457 Made in Russia, где: 1300 - условный наружный диаметр шин в миллиметрах;

530 - условная ширина профиля шины в миллиметрах;

533 - условный диаметр обода в миллиметрах;

ВИ-3 - модель шины, где ВИ - условное обозначение разработчиков шины, 3 - порядковый номер разработки;

НС-12 - норма слойности;

ГОСТ 13298 - обозначение стандарта, по которому выпускается шина;

1196В051457 - маркер, где 1196 - дата изготовления - неделя, год (две последние цифры): 11 - неделя года, 96 - две последние цифры года изготовления - 1996 г., В - буквенный индекс предприятия, 051457 - порядковый номер шины;

Made in Russia - страна-изготовитель.

Маркировка колес. Колеса обозначаются основными размерами ободьев - шириной профиля и номинальным диаметром обода (в миллиметрах или дюймах).

Примеры обозначения колес:

а) выпускаемых по ОСТ 37.001.429-86 для легковых автомобилей - 127J x 330 или 5J x 13; 1141K x 355 или 41/2K x 14; 152L x 380 или 6L x 15; 114В x 305 или 4,5В x 12;

б) выпускаемых по ГОСТ 10409 - для грузовых автомобилей - 140-508 или 5,5-20 152-508 или 6,0-20 178-508 или 7,0-20 206-508 или 8,0-20;

в) выпускаемых по ОСТ 37.001.478-88 для бескамерных автомобильных шин - 8,25 x 22,5;

9,00 x 22,5, где первые цифры - 127; 114; 140; 152; 178; 206 обозначают номинальную ширину профиля обода в миллиметрах, а 5; 6; 4,5; 5,5; 6,0; 7,0; 8,0; 8,25 и 9,00 - в дюймах;

вторые цифры - 330; 335; 380; 305; 508 обозначают номинальный посадочный диаметр обода в миллиметрах, а 12; 13; 14; 15; 20 и 22,5 в дюймах; буквы J, K, L, В обозначают тип бортовых краев для колес легковых автомобилей;

г) выпускаемых по ГОСТ 28744 для шин с регулируемым давлением - 465-228 (228Г-457); 515-254 (254Г-508);

где первые цифры - 465, 515 обозначают номинальный посадочный диаметр в миллиметрах; вторые цифры - номинальную ширину профиля обода в миллиметрах.

Пример маркировки легкосплавного колеса Верхнесалдинского металлургического производственного объединения приведен на рис. 11.

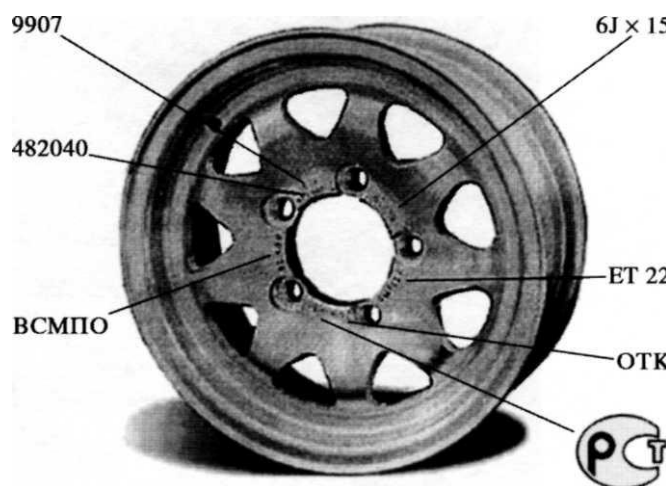


Рис. 11. Маркировка легкосплавных колес ОАО

ВСМПО – предприятие-изготовитель; 482040 – номер плавки (482) и серийный номер колеса, изготовленного из сплава этой плавки (040); 9907 – первые две цифры означают год, а вторые две – неделю изготовления колеса; 6Jx15 – размерность колеса; ET22 – вылет обода колеса; ОТК – клеймо контролирующего органа; ТМ – клеймо Госстандарта РФ

4. ТИПОВЫЕ ВИДЫ РАЗРУШЕНИЙ И ПОВРЕЖДЕНИЙ ШИН

В соответствии с принятой на настоящий момент терминологией в экспертной практике различают следующие виды повреждений шин.

Проколы - повреждения, образующиеся путем внедрения острого тонкого предмета (гвоздя, проволоки и т.д.). Принято считать проколом повреждение размером до 10 мм, имеющее ровные гладкие края. Примеры указанного вида повреждения приведены на рис. 12 и рис. 13.

Пробой - повреждение, образующееся в результате внедрения какого-либо предмета (типа камня, болта и т.д.). Линейные размеры таких повреждений более 10 мм. Данные повреждения характеризуются наличием разрыва нитей корда каркаса, брекера, массива резины. Примеры указанного вида повреждения приведены на рис. 14, 15, 16, 17.

Разрез - повреждение, образующееся путем внедрения в поверхность шины острых предметов, расположенных на проезжей части или выступающих частей автомобиля (при ДТП). Примеры разрезов, полученных при наезде на острые предметы, приведены на рис. 18 и 19.

Разрыв - объемное разрушение, вызванное действием посторонних предметов, в случае когда



Рис. 12. Прокол в области боковины

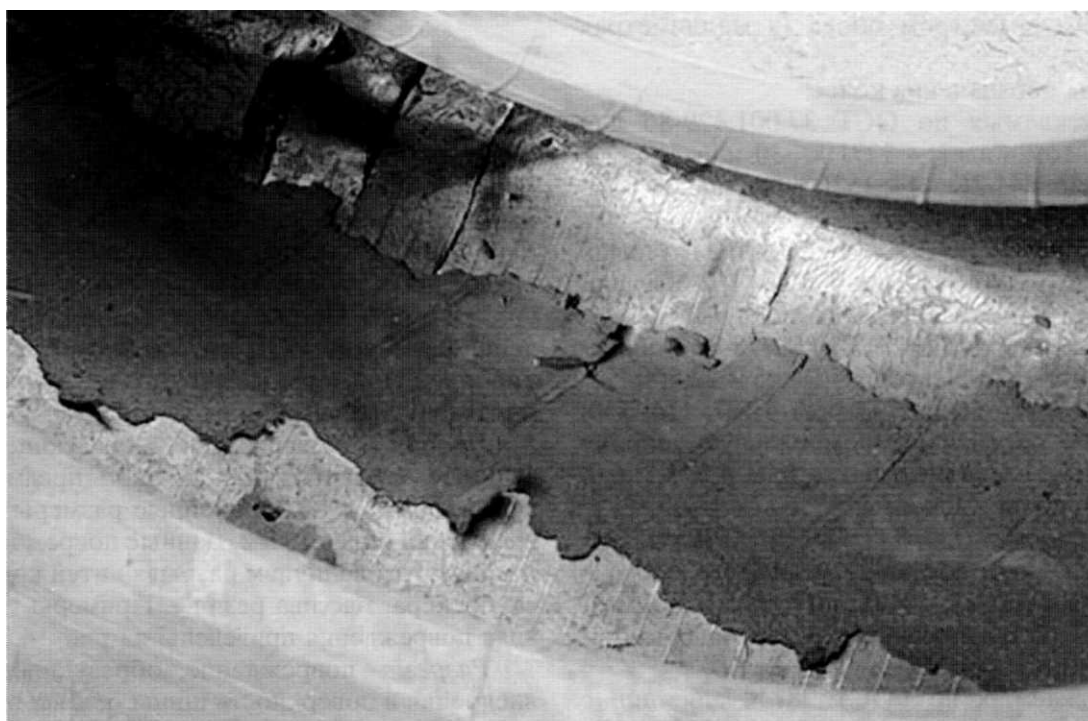


Рис. 13. Прокол в области кромок брекера



Рис. 14. Пробой в плечевой зоне



Рис. 15. Пробой. Вид, полученный с помощью расширителя



Рис. 16. Пробой боковины, вид снаружи

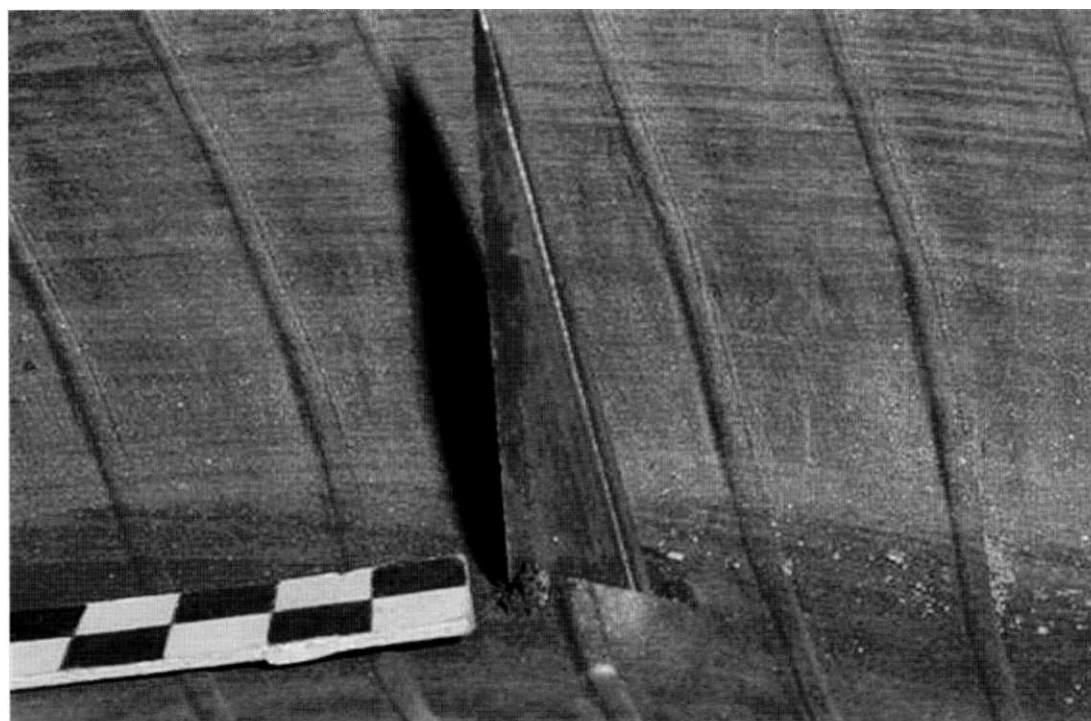


Рис. 17. Пробой боковины, вид изнутри



Рис. 18. Разрез в плечевой зоне с переходом на боковину



Рис. 19. Разрез в области боковины



Рис. 20. Разрыв боковины

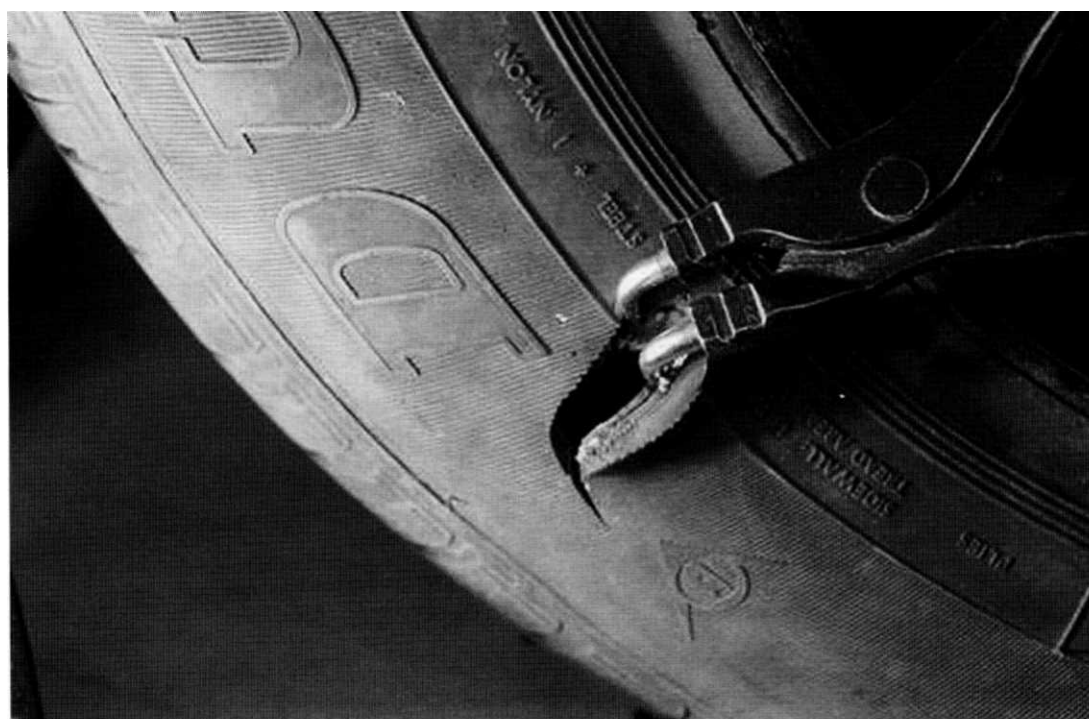


Рис. 21. Исследование разрыва боковины с использованием инструмента

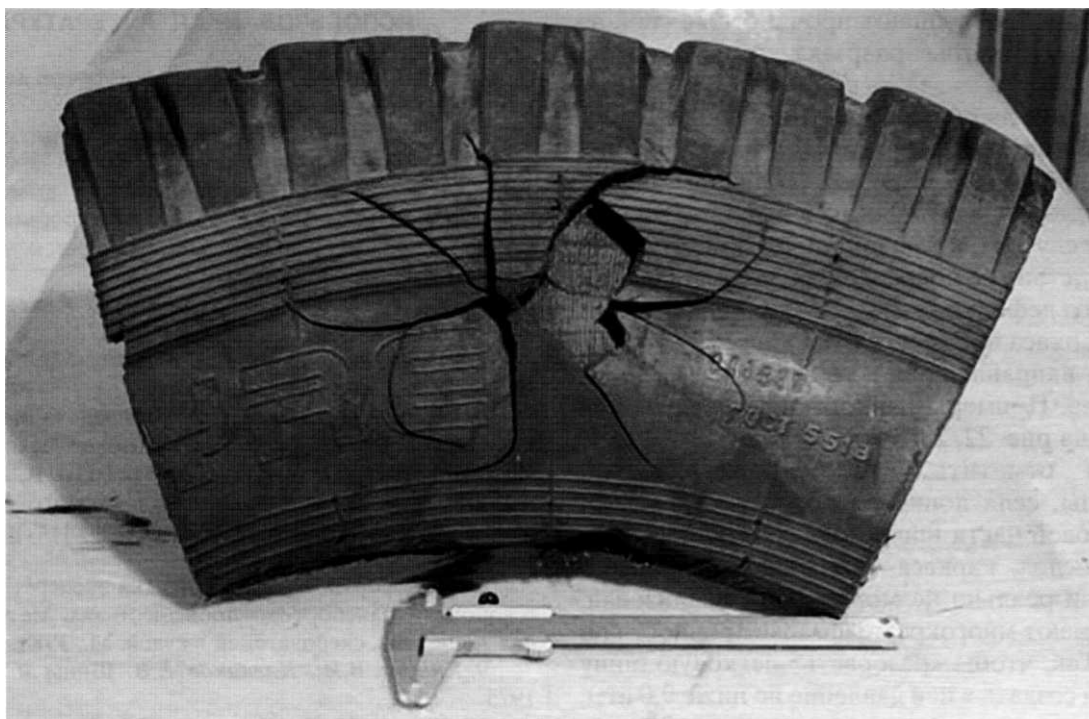


Рис. 22. Разрушение, имеющее вид «пневматического взрыва» камерной шины



Рис. 23. Разрушение по типу «пневматический взрыв» бескамерной шины

внешние усилия превышают прочностные свойства каркаса. Примеры разрыва приведены на рис. 20, 21.

«*Пневматический взрыв*» - разрушение, имеющее внешние признаки разрыва массива резины и следы воздействия внутренних усилий на элементы конструкции шины. Данный вид разрушения возникает в случаях, когда прочность конструкции шины (вследствие ее повреждения, наличия производственного дефекта, физической усталости конструкции каркаса и т.д.) недостаточна для удержания усилий, направленных из внутренней полости шины во вне. Примеры данного вида разрушения приведены на рис. 22, 23.

Следует отметить, что «барометрический взрыв» шины, если понимать под этим термином разрыв боковой части шины (одновременного разрыва: гермослоя, каркаса, боковины) в процессе эксплуатации реально не может быть реализован, т.к. шины имеют многократный запас прочности по давлению. Так, чтобы «разорвать» легковую шину потребуются создать в ней давление не ниже 9,0 атм, а для разрыва грузовой шины - не менее 30 атм. Камерная шина, получает повреждение вида «пневматический взрыв» тогда, когда воздух из разрушенной камеры попадает в пространство между каркасом и боковиной шины, как это имеет место на приведенном выше рис. 22. В данном случае разрыву подвергается боковина шины (слой резины, защищающий каркас с внешней стороны шины).

1. ГОСТ 22374-77 «Шины пневматические. Конструкция. Термины и определения».

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

2. ОСТ 37.001.428-86 «Колеса для пневматических шин. Термины и определения».
3. ОСТ 37.001.429-86 «Колеса для пневматических шин. Ободья неразборные глубокие с формой бортовых краев В, J, К, L. Основные размеры и технические требования».
4. ГОСТ 17697-72 «Автомобили. Качество колеса. Термины и определения».
5. «Правила эксплуатации автомобильных шин». Введенные в действие с 01.02.04 г.
6. Шлепов Ю.А. Экспертное исследование поврежденных шин // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. (Сб. науч. трудов ВНИИСЭ). М.: ВНИИСЭ, 1984.
7. Судебная автотехническая экспертиза. Пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей. М., 1980.
8. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М., 1988.
9. Кнороз В.И., Клеников Е.В. Шины и колеса. М., 1975.
10. Кнороз В.И., Клеников Е.В., Петров И.П. и др. Работа автомобильной шины / Под ред. В.И. Кнороза. М., 1976.
11. Каталог. Дефекты автомобильных шин. Изд. НИИШП. М., 2000.
12. Немтинов М.Д., Печеневский С.И. Автомобильные колеса, детали крепления, вентили, грузы балансировочные. Справочно-метод. пособие по ведению экспертизы шин и колес. М., 2003.

В ПОМОЩЬ
СЛЕДОВАТЕЛЮ,
СУДЬЕ, АДВОКАТУ



Суворов Юрий Борисович
зав. кафедрой транспортной
юриспруденции МАДИ (ГТУ),
профессор,
доктор юридических наук

РОЛЬ И МЕСТО СУДЕБНОЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАЗРЕШЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СПОРА АРБИТРАЖНЫМ СУДОМ

Как известно, судебную дорожно-транспортную экспертизу (СДТЭ) или, как ее иначе называют, судебную автотехническую экспертизу (САТЭ), как правило, назначают и производят по делам о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Но не только по ДТП. Как в гражданском, так и в арбитражном процессах заключения судебных экспертов-автотехников используют в качестве доказательств при рассмотрении транспортных споров, связанных:

- с недоброкачественным автосервисным обслуживанием и ремонтом автотранспортного средства (АТС) (ст. 1065, 1095 ГК РФ и др.);
- с повреждением арендованных АТС (гл. 34, § 3 ГК РФ);
- с нарушением сроков прибытия пассажирского АТС к месту посадки пассажиров (в том числе, при экскурсионном обслуживании), допущенном в связи с возникновением и устранением на линии технической неисправности АТС, угрожающей безопасности, жизни и здоровью пассажиров (ст. 795 ГК РФ).

Споры могут быть связаны с квалификацией осуществляемой лицом деятельности как создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079 ГК РФ, в части отнесения того или иного технического устройства к источнику повышенной опасности). Рассматриваются также споры между страховыми компаниями, инициированные исковыми заявлениями о возмещении вреда в порядке регресса тем из страховщиков, чей страхователь будет признан виновным в причинении вреда (ст. 963, 865, 1081 ГК РФ), и другие споры.

Но все же наиболее востребована СДТЭ, в том числе и в арбитражном процессе, при рассмотрении транспортных споров в случаях, когда нарушение транспортного процесса и, как следствие, невыполнение его участником договорных обязательств в части сохранности, обеспечения сроков доставки груза, пассажира,

багажа и иных обязательств (гл. 40 ГК РФ), связано с возникновением ДТП. Напомним, что согласно Федеральному закону (ФЗ-196 от 25.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения») и Правилам дорожного движения РФ (ПДД РФ) дорожно-транспортным происшествием является событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС, и с его участием, при котором не только погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, но и грузы либо причинен иной материальный ущерб. В зависимости от разновидности и условий транспортного гражданско-правового договора субъектом ответственности за несохранность груза может быть:

- перевозчик груза - с момента принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю либо управомоченному им лицу (ст. 796 ГК РФ);
- транспортный экспедитор - при условии фактического сопровождения груза в процессе перевозки [Устав автомобильного транспорта (УАТ), Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ФЗ-87 от 11.06.2003)];
- арендатор АТС - при условии аренды АТС без экипажа (гл. 34, § 3 ГК РФ);
- грузоотправитель - например, при повреждении груза в процессе его погрузки или при ненадежности закрепления на АТС (ст. 796 ГК РФ, УАТ);
- грузополучатель - например, при повреждении груза в процессе его выгрузки (ст. 796 ГК РФ, УАТ);
- транспортный узел - например, при перевалке груза силами работников узла в процессе смешанного сообщения по подрядному договору (узловому соглашению и т.п. (ст. 799 ГК РФ);
- терминал, в том числе таможенный - например, при повреждении груза в процессе хранения (гл. 47 ГК РФ);

• субагенты - лица, работающие в транспортном процессе на правах стороны договора субэкспедиции (ст. 805 ГК РФ), субаренды (ст. 638, 639 ГК РФ) и иные субагенты (ст. 1009 ГК РФ).

Как известно, в материальном гражданском праве, положения которого являются основанием для предъявления исковых заявлений о возмещении вреда также и в арбитражном судопроизводстве, действуют принципы презюмирования вины перевозчика (ст. 796 ГК РФ) и генерального деликта (ст. 1064 ГК РФ), из которых проистекает бремя доказывания перевозчиком (или иным субъектом, см. выше) отсутствия своей вины в повреждении (уничтожении) груза.

Согласно ст. 401 ГК РФ вина выражается в форме умысла или неосторожности. Неосторожность заключается в отсутствии требуемой при определенных обстоятельствах внимательности, предусмотрительности, заботливости и т.п. При этом различают простую и грубую неосторожность. «При грубой неосторожности нарушаются обычные, очевидные для всех требования, предъявляемые к лицу, осуществляющему определенную деятельность. При простой неосторожности, наоборот, не соблюдаются повышенные требования, предъявляемые к лицу, совершающему какое-либо деяние. Критерием их разграничения могут служить не только различные факторы, характеризующие поведение лица, но и различная степень предвидения последствий в сочетании с различной степенью долженствования такого поведения. При предвидении последствий, соединенном с легкомысленным расчетом избежать их, хотя можно и должно было предвидеть неизбежность вреда, - налицо грубая неосторожность»¹.

Напомним, что при международных автоперевозках, регулируемых Женевской Конвенцией о перевозке грузов по автомобильным дорогам (КДПГ), действует принцип ограничения ответственности автоперевозчика, измеряемой в единицах специального права заимствования (СПЗ), размер которых устанавливается международным валютным фондом (МВФ). Аналогичный принцип установлен для ответственности отечественного транспортного экспедитора, участвующего в международной перевозке (ФЗ № 87). Отличаются они размерами (количеством) единиц СПЗ. Автоперевозчик, выполняющий внутрироссийские перевозки, на данный период несет ответственность за несохранность груза в полном объеме его утраченной или пониженной стоимости, без ограничений.

Все вышеизложенное дает правовые основания и возможности для привлечения СДТЭ в процесс доказывания отсутствия своей вины (в частности, в форме неосторожности) ответственным за сохранность груза лицом, с одной стороны, потерпевшим владельцем груза - для доказывания наличия неосторожности в деяниях ответственного лица, с другой стороны, и арбитром - для установления истины в аргументах

повреждение (уничтожение) груза явилось следствием ДТП, действия виновных участников которого, как известно, квалифицируются неосторожной (неумышленной) виной при любых, юридически наказуемых последствиях, указанное на с. 684 Комментария (изданного под руководством проф. О.Н. Садикова) довольно близко корреспондируется с квалификацией неосторожной вины водителя АТС за нарушение ПДД и правил эксплуатации АТС - по ст. 264 УК РФ и деликтной ответственности эксплуатирующего АТС лица - по гражданско-правовым основаниям.

СДТЭ определяет, имеются ли в действиях водителя АТС несоответствия ПДД РФ и находятся ли они в причинно-следственной связи с наступлением ДТП. В процессе СДТЭ оцениваются действия водителей всех участвовавших в ДТП АТС, выявляются возможные технические связи между ними и наступлением ДТП, определяется фактический механизм ДТП. Невинность в ДТП водителя АТС, установленная судом² на основании заключения судебного эксперта-автотехника об отсутствии в действиях водителя данного АТС, перевозившего груз, отклонения от требований ПДД РФ и правил эксплуатации транспорта, причинно-связанных с наступлением ДТП, в результате которого произошло повреждение (уничтожение) груза, может в дальнейшем послужить основным доказательством невинности в несохранности груза перевозчика или арендодателя (если водитель имел с предприятием перевозчика как собственник автомобиля договор аренды ТС с экипажем). Невинность в ДТП водителя-перевозчика может иметь и другие соответствующие юридические последствия (введение вышеуказанных пределов ограничения ответственности при международной перевозке, возможно, возложение соответствующей ответственности на других субъектов и т.д.).

Напротив, виновность в ДТП водителя АТС, установленная судом на основании заключения судебного эксперта-автотехника, особенно, в тех случаях, когда эксперт определил наличие технической возможности у водителя предотвратить ДТП в возникшей ситуации, которое в дальнейшем суд может квалифицировать в возможность предвидеть и предотвратить ДТП (см. ранее) при условии наличия причинно-следственной связи между этими деяниями и уничтожением (повреждением) груза, как правило, является основополагающим обстоятельством для возложения ответственности в полном объеме на то лицо, которое представляет водитель в данном транспортном процессе.

Примеры использования результатов и выводов из заключений судебных экспертов-автотехников в арбитражном процессе можно найти в изданных в 2001, 2004 г. и др. сборниках документов «Споры при ДТП по материалам судебной и судебно-арбитражной практики».

² При установлении виновного в ДТП гражданский и арбитражный суды, как правило, учитывают, а в ряде случаев и основывают свое решение также на материалах административного производства по данному ДТП, а при наличии уголовного дела - виновность установлена

¹ Комментарий к ГК РФ. Ч. 2. Постатейный, руководитель проф. О.Н. Садиков. М: ИНФРА-М-Норма, 1996. С. 684.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

на пешехода составил менее 10 м?

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

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

где: S_o – значение остановочного пути;

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

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

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

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

Относительно первой ситуации вопросы могут иметь следующую формулировку:

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

² Там же. С. 126.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

К О Л О Н К А С У Д Ъ И ,
С Л Е Д О В А Т Е Л Я ,
А Д В О К А Т А



Ярошик Олег Дмитриевич
адвокат,
зав. филиалом № 30 МОКА АП МО

ЭКСПЕРТНАЯ ПРОВЕРКА И ОЦЕНКА ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП И ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ЕГО УЧАСТНИКОВ

При рассмотрении дел данной категории права адвоката регламентированы ст. 25.3 КоАП РФ. На практике возникают проблемы с допуском адвоката (защитника) к участию в деле. Адвокат в административном процессе допускается с момента составления протокола об АП (ст. 25.5), а протокол составляется после административного расследования (ст. 28.7). Этим доводом часто пользуются работники дознания, запрещая адвокату (защитнику) присутствовать, например, в опросе водителя. В то же время ст. 25.1, ч. 1 КоАП РФ предусматривает, что лицо, в отношении которого ведется производство по делу об АП, вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами в соответствии с настоящим кодексом. В соответствии со ст. 24.1 задачами производства по делам об АП являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом

В административном производстве весьма часто экспертная проверка обстоятельств ДТП отсутствует. По делам, связанным с «жестяжкой», работники ГИБДД заявляют, что у них нет возможности назначать АТЭ и ТТЭ, предлагают обращаться заинтересованным лицам к экспертам самостоятельно, в то же время материалы - схему ДТП, протокол осмотра места происшествия водителю и его защитнику не предоставляют, ссылаясь на КоАП РФ. Это весьма серьезная проблема, которая нарушает права водителя в

административном процессе. Кроме того, принимая решения по жалобам водителей на постановления об административных правонарушениях, руководители ГИБДД, не назначая экспертных исследований, в качестве обоснования приводят свое субъективное мнение о месте столкновения, характере повреждений на ТС, расположении автомобилей на проезжей части, что требует безусловного экспертного исследования. В результате водители обращаются с жалобами на постановления и решения ГИБДД по делам об АП в суд, который как правило, назначает экспертизу.

Другая проблема - это непредоставление эксперту необходимых исходных данных, либо предоставление неверных исходных данных. Так, по делу Цвирко на разрешение эксперта было поставлено семь вопросов, и не на один из них эксперт ответа не дал. Не было представлено данных режима работы светофора, места столкновения ТС, времени проезда автомобиля до места столкновения. Формально ходатайство защитника было удовлетворено, впоследствии работники отделения административной практики пояснили, что у них нет ни времени, ни возможности эти исходные данные истребовать. В этой связи следует подчеркнуть, что декриминализация признака ч. 1 ст. 264 УК РФ также нарушает права участников административного производства, так как некоторые данные, необходимые эксперту, можно получить лишь следственным путем, а КоАП РФ такой возможности не предусматривает, в результате чего многие решения по делам о ДТП являются необоснованными, а значит незаконными.

По мнению автора, основными проблемами защиты участников ДТП в административном и уголовном производстве являются:

- отсутствие экспертной проверки обстоятельств ДТП и дорожно-транспортной ситуации;
- назначение экспертизы без выяснения всех необходимых вопросов;
- непредставление эксперту всех исходных данных;
- предоставление эксперту заведомо неправильных исходных данных, назначение экспертизы, когда участники ДТП имеют статус свидетеля, в связи с чем они лишены возможности реализовать свои права при назначении и производстве экспертизы, что по нашему мнению, влияет на объективность выводов;
- принятие процессуального решения на основании показаний свидетеля одной стороны при формальной экспертной проверке дорожно-транспортных ситуаций;
- фальсификация протокола осмотра, схемы к нему и протокола осмотра ТС должностными лицами, например данных о следах торможения, осыпи стекла, грунта;
- уничтожение вещественных доказательств, например автомобиля для отсутствия возможности проведения ТТЭ;
- утрата ходатайств участников ДТП о необходимости проведения осмотра ТС;
- проведение экспертного осмотра в отсутствие заинтересованных лиц, несмотря на наличие письменного их ходатайства, с последующим назначением экспертизы в ЭКО УВД, что в некоторых случаях предопределяет выводы экспертизы;
- проведение экспертизы в ЭКО УВД, несмотря на необходимость экспертного исследования в другом учреждении;
- проведение следственного эксперимента (проверки показаний на месте) в отсутствие водителя в других погодных (метеорологических), дорожных условиях с целью получения исходных данных, необъективно отражающих обстоятельства ДТП с последующим назначением экспертизы с целью получения выводов, свидетельствующих о виновности в ДТП определенного лица;
- отсутствие проверки показаний участников и очевидцев ДТП с помощью следственного эксперимента с целью объективного установления обстоятельств происшествия. Предоставление эксперту заведомо неправильных исходных данных;
- устранение противоречий в показаниях участников и очевидцев ДТП проведением очных ставок;
- невыполнение прямых указаний руководства либо формальное их выполнение, в том числе о назначении экспертизы;

- оценка дорожно-транспортной ситуации следствием в интересах одного из участников ДТП, когда показания других участников происшествия и даже очевидцев зачастую безмотивно отвергаются даже без объяснения причин и проверки их показаний следствием и экспертным путем;

- непредставление схемы ДТП водителю и его защитнику, отсутствие допроса водителя по предъявленной схеме и протоколу осмотра места происшествия;
- непроведение следственного эксперимента с участием эксперта, которому поручено производство экспертиз;
- проведение экспертом, которому назначена АТЭ, по его инициативе так называемого экспертного осмотра в отсутствие следователя и получение выводов, которые относятся к ТТЭ, т.е. проведение исследования экспертом, который выходит за пределы своих процессуальных полномочий.

Вниманию читателя представлено ходатайство защиты по уголовному делу Соболева, в котором отражены все вышеперечисленные проблемы. По настоящему делу были проведены три АТЭ, которые не дали ответа о месте столкновения ТС. В основу предъявленного Соболеву обвинения были положены весьма сомнительные показания двух свидетелей, один из которых был явно заинтересован в исходе дела.

«25.11.2006 г. произошло ДТП с участием водителя Соловьева, в результате которого последний погиб, а пассажирке его автомобиля Журавлевой причинен тяжкий вред здоровью.

По мнению следствия, мною нарушены требования Правил дорожного движения, которые выразились в том, что я не учел дорожные и метеорологические условия, а также видимость в направлении движения, в результате чего пересек линию, разделяющую транспортные потоки противоположных направлений, и выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с автомобилем под управлением Соловьева, что повлекло тяжкие последствия.

Вышеизложенное обвинение не соответствует материалам уголовного дела, противоречит им и, более того, опровергается некоторыми материалами дела, в связи с чем является преждевременным, незаконным и необоснованным.

Такая ситуация объясняется тем, что расследование уголовного дела осуществляется предвзято, односторонне, с грубыми процессуальными нарушениями, которые свидетельствуют о том, что следствие проводится исключительно в интересах представителей Соловьева и Журавлевой. Так, первый следователь по делу пришел ко мне домой со «своим адвокатом», которого он мне настоя-

тельно рекомендовал, и который, по его заявлению, должен был обеспечить соблюдение процессуальных норм. Мне до сих пор неизвестно, какие меры приняты по этому объяснению, однако судя по дальнейшим действиям работников прокуратуры гарнизона - никаких.

По уголовному делу вторым следователем утрачены некоторые следственные документы, связанные с назначением и производством экспертиз. О назначении экспертиз мне объявлялось под протокол тогда, когда постановления о назначении экспертиз и уголовное дело уже были направлены экспертам. С постановлениями о назначении экспертиз и заключениями экспертов я знакомился дважды - уже третьим следователем, и при этом первоначальные протоколы были утеряны. Так, в материалах дела имеется сопроводительная за исх. № 133 от 24.01.07 г. начальнику экспертного учреждения о направлении протокола ознакомления меня и адвоката с постановлением о назначении АТЭ, однако этот протокол в материалах дела отсутствует. Я готов представить копию этого протокола с зафиксированным моим заявлением (приложение № 2 - ксерокопия второго листа протокола ознакомления), в котором указано, что согласно схеме ДТП расстояние от переднего моста Джипа (после столкновения) до обочины полосы движения ВАЗ составляет 7,6 м, а не 6,5 м, что означает, что колеса джипа находятся на своей полосе. Ось симметрии осыпи грязи параллельно разделительной полосе находится на расстоянии 0,55 м от разделительной полосы, что свидетельствует о столкновении на полосе движения Джипа... *(и далее по тексту)*.

Таким образом, при проведении исследования эксперты были лишены возможности ознакомиться с моими ходатайствами в этой части, имеющими существенное значение. Нарушение моих процессуальных прав в этой связи влечет признание заключений экспертов недопустимым доказательством по уголовному делу и исключению этих доказательств из совокупности имеющихся. Очевидно, в результате именно этих нарушений эксперты - автотехники не смогли прийти к ясным, понятным и обоснованным выводам по месту столкновения ТС.

Таким образом, обстоятельства ДТП по настоящее время должной экспертной оценки не подвергались.

Кроме того, изучение схемы ДТП с указанными размерами позволяет прийти к выводу о том, что большая часть зафиксированной осыпи находится на полосе движения моего автомобиля (приложение № 3 - ксерокопия схемы с учетом сопоставления замеров, окрашена красителем желтого цвета), что подтверждает, что центр осыпи (если его принять за место

столкновения) находится на полосе движения Джипа. Масляное пятно от коробки АКПП находится полностью на полосе движения Джипа (обозначено цифрой 5 на схеме ДТП), переднее левое крыло находится на полосе движения Джипа, и наконец автомобиль ВАЗ находится на расстоянии около 50 м от места столкновения в кювете, что свидетельствует о значительной скорости его движения.

Вышеизложенное обстоятельство опровергает доводы обвинения о том, что согласно схемы ДТП столкновение указанных автомобилей произошло на полосе движения автомобиля ВАЗ, т.е. по отношению к автомобилю Джип - на встречной полосе движения, на расстоянии 6,8 м от обочины полосы движения автомобиля ВАЗ, а автомобиль Джип передней осью находился на встречной полосе перпендикулярно дороге на расстоянии 6,5 м от обочины полосы движения автомобиля ВАЗ, как указано в постановлении о назначении дополнительной АТЭ.

В постановлении же о назначении повторной АТЭ указано, что столкновение произошло на полосе движения автомобиля ВАЗ, т.е. по отношению к автомобилю Джип - на встречной полосе движения, на расстоянии 6,8 м от обочины полосы движения автомобиля ВАЗ. Автомобиль Джип левым колесом передней оси находился на своей полосе попутного движения на расстоянии 7,6 м от обочины полосы движения автомобиля ВАЗ. Правой передней частью автомобиль Джип находился на полосе встречного движения на расстоянии 6,5 м от обочины полосы движения автомобиля ВАЗ. Подобные, уже заданные эксперту в качестве исходных выводы о моей виновности, весьма противоречивые, вызывают у меня недоумение.

Следственный эксперимент от 3 апреля 2007 года, проведенный в дневное время, т.е. в условиях, несоответствующих обстоятельствам ДТП, не может быть признан допустимым доказательством по основаниям, изложенным на 2-й странице протокола, где зафиксированы мои пояснения по обстоятельствам ДТП. Получается, что один эксперимент следователь проводит в дневное время, а в проведении другого, невыгодного обвинению, отказывает по надуманным основаниям, которые мною изложены в настоящем заявлении.

Кроме того, следователем умышленно указаны исходные данные, не соответствующие действительности, что свидетельствует о заинтересованности следствия в исходе дела. Так, указание видимости - туман 250-500 м, полученных из филиала ФГУ ГАМЦ Росгидрометра АМСГ Быково,

безусловно повлияло на выводы экспертизы. Однако эта видимость - один километр от земли - для Аэрофлота и к дорожно-транспортной ситуации и Правилам дорожного движения никакого отношения не имеет. Между тем на схеме ДТП видимость при ближнем свете фар указана 25-30 м. Именно эти данные обязан учитывать следователь и предоставлять их эксперту в качестве исходных. Следователь выносит постановление от 16.02.2007 г. о частичном отказе в удовлетворении в этой части ходатайства, которое свидетельствует либо о его профессиональной некомпетентности, либо о его заинтересованности в исходе дела в интересах других лиц.

Кроме того, в этом же постановлении следователь указывает буквально следующее: «Заявленное ходатайство о проведении проверки показаний свидетеля обвинения на месте удовлетворению не подлежит, так как *данное следственное действие обязательным не является, воспроизвести исходные погодные условия* по состоянию на 25 ноября 2006 г. *не представляется возможным*».

Подобный довод следствия не выдерживает никакой критики ни с точки зрения установления истины и обстоятельств ДТП, ни с точки зрения закона.

При отсутствии экспертных выводов о месте столкновения ТС, противоречивых показаний о том - кто из водителей совершил выезд на встречную полосу движения, при наличии показаний единственного свидетеля обвинения, который скрылся и появился на месте происшествия спустя 1,5 часа и заявил, что он видел в зеркало заднего вида движение автомобиля в условиях ДТП (ограниченная видимость, темное время суток и т.д.), в связи с чем его показания весьма сомнительны, следователь обязан провести следственный эксперимент на видимость в погодных и дорожных условиях, соответствующих обстоятельствам данного ДТП.

Практика расследования дел о дорожных происшествиях свидетельствует о том, что следователи месяцами ждут именно тех погодных условий, которые необходимы для того, чтобы объективно проверить показания очевидцев и участников ДТП. Или может быть у следователя иные требования, которые обеспечивают расследование в интересах заинтересованных лиц? Тем более, что в экспертной практике указывается, что свидетельские показания, как правило неточны, что объясняется следующими причинами:

- стрессовым состоянием участников ДТП;
- кратковременностью процесса столкновения;
- отсутствием в зоне ДТП неподвижных предметов, по которым водители и пассажиры могут зафиксировать в памяти место столкновения;

- произвольным или умышленным искажением обстоятельств дела свидетелями;
- отсутствием свидетелей.

При таких обстоятельствах к показаниям свидетеля необходимо относиться критически, и положение места столкновения ТС определять, исходя из показаний очевидцев ДТП, без тщательной проверки их показаний, неправильно, необоснованно и незаконно. Кроме того, следствие не приняло мер к проверке возможных отношений - дружеских, служебных или иных между водителем Соловьевым и свидетелем обвинения.

В основу обвинения положены показания свидетеля, которые вызывают серьезные сомнения в своей достоверности, а с учетом заявлений других очевидцев ДТП, которые в материалах дела отсутствуют, а также моих доводов, в том числе о фальсификации материалов дела и обстоятельств его расследования, само дело нуждается в тщательной проверке с учетом всех обстоятельств. Показания второго свидетеля обвинения также следствием объективно непроверены, а потому - сомнительны. Иные доказательства моей виновности отсутствуют. При наличии столь серьезных противоречий в показаниях участников и очевидцев ДТП для вывода о виновности одного из водителей решающее значение имеют заключения проведенных по делу экспертиз.

Я убежден в том, что если бы следствием не были отклонены мои ходатайства как необоснованные, объективно были бы проверены все мои доводы, тогда не произошло привлечение меня к уголовной ответственности. Таким образом, мои доводы не противоречат обстоятельствам ДТП и имеют обоснованную аргументацию и подтверждаются доказательствами. Неустранимые же по настоящее время следствием противоречия лишь подтверждают мои доводы.

Проведенные экспертные исследования не дают ответа на вопрос о месте столкновения ТС, однако следователь, не обладая специальными познаниями в области автотехники, присвоил себе функции эксперта, которые в этой части опровергают выводы следствия о моей виновности.

По настоящее время следователь не проверил мои доводы, свидетелей защиты не допросил, и не дал никакой оценки важным, имеющим значение для дел обстоятельствам, и при этом предъявил мне обвинение в совершении преступления, основываясь лишь на показаниях двух свидетелей, которые не могут быть достоверными с учетом условий и обстоятельств происшествия.

В ходе расследования настоящего дела следствием также было утрачено объяснение свидетеля Леонова, которое он давал в ГИБДД, что может быть подтверждено. На мой вопрос следователь пояснил, что этот свидетель в материалах дела отсутствует. Ранее я заявлял ходатайство о его допросе, которое оставлено без рассмотрения. Третий следователь по делу пояснил, что в деле находятся те материалы, которые он получил.

Почему документы в отношении Леонова утрачены? Почему он до сих пор не допрошен? Может быть потому, что этот очевидец, не заинтересованный в исходе дела, полностью опровергает версию обвинения. Кроме того, по делу по обстоятельствам ДТП не допрошены по настоящее время свидетели Богачевы, о допросе которых я ранее заявлял ходатайство. Этот же следователь допрашивал мою жену по месту жительства в период ее пребывания на больничном, заявляя, что при ее отказе от дачи показаний он возбудит уголовное дело и направит его в Бабушкинскую прокуратуру г. Москвы. При этом он не желал слышать никаких доводов и возражений. Он же вызывал меня чуть ли не ежедневно в тот период, когда я находился на больничном и испытывал серьезные проблемы со здоровьем, что подтверждается документально. Подобные действия следователя свидетельствуют о его заинтересованности в исходе дела как минимум из ложно понятых интересов службы.

Односторонность и предвзятость расследования подтверждается также следующими обстоятельствами.

В постановлении о назначении повторной судебной автотехнической экспертизы следователь указывает, что 25 ноября 2006 г. около 18 час 20 мин водитель Соболев Г.С., управляя автомобилем «Джип Гранд-Чероки» государственный регистрационный знак В 726 ХО 99 («ДЖИП») двигался по автотрассе «УРАЛ» в направлении г. Москва с четырьмя пассажирами. В районе 66 км + 970 м указанной автодороги Соболев Г.С., в нарушение Правил дорожного движения РФ, выехав на полосу встречного движения, совершил столкновение с автомобилем «ВАЗ-21150», государственный регистрационный знак М 422 ТР 90 («ВАЗ») под управлением Соловьева Н.Н., который двигался с двумя пассажирами. В результате дорожно-транспортного происшествия водитель Соловьев Н.Н. скончался, а водитель Соболев Г.С. и пассажиры указанных автомобилей получили телесные повреждения разной степени тяжести. Из вышеуказанного следует, что следователь для себя уже решил, что столкновение произошло на стороне движения автомобиля ВАЗ. Тогда зачем было назначать повторную

судебную автотехническую экспертизу и ставить на разрешение эксперта следующий вопрос: 1) где относительно границ проезжей части находится место столкновения автомобилей «Джип Гранд-Чероки» и «ВАЗ-21150»? Это свидетельствует о предвзятости стороны обвинения на момент вынесения этого постановления. Такой формулировкой установочной части своего постановления следователь как бы указывает эксперту на предопределенность результата экспертного исследования, что является недопустимым.

Согласно этому же процессуальному документу (постановлению о назначении экспертизы) указанное дорожно-транспортное происшествие произошло вне населенного пункта, в темное время суток, на неосвещенном участке дороги, в условиях тумана на мокром дорожном покрытии. В этом же процессуальном документе следователь приводит содержание показаний свидетеля обвинения, которым, автомобиль ВАЗ двигался за автомобилем под управлением свидетеля и он видел, что столкновение автомобиля ДЖИП и ВАЗ произошло на стороне движения автомобиля ВАЗ. Каким образом свидетель, управляя автомобилем «Фольксваген-Пассат», двигаясь со скоростью 70 км/час, т.е. около двадцати метров в секунду, мог в темное время суток на неосвещенном участке дороги, в условиях тумана и моросящего дождя видеть, что происходит на участке дороги, который он проехал на большой скорости, и увидеть, что столкновение произошло на стороне движения автомобиля ВАЗ? Тем более, что зеркала заднего вида на автомобиле марки «Фольксваген-Пассат» в вышеуказанной дорожно-транспортной ситуации конструктивно не позволяют определить расположение места столкновения автомобилей ДЖИП и ВАЗ относительно краев проезжей части дороги или других ее элементов. Для следователя это не обязательно. Для него все ясно и понятно. Вместо того чтобы провести проверку показаний свидетеля обвинения на месте, согласно нормам ст. 194 УПК РФ, в целях установления обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела и проверить показания свидетеля на месте совершения данного дорожно-транспортного происшествия следователь принимает их в качестве абсолютно достоверного доказательства. Это также свидетельствует о предвзятости стороны обвинения, что находится в явном противоречии с нормами и требованиями УПК РФ. Именно поэтому следователь не желает проводить следственный эксперимент, беспринципно утверждая, что

данное следственное действие обязательным не является, и воспроизвести погодные условия не представляется возможным.

* * *

Ходатайство защиты было удовлетворено. Следователь вынес постановление о назначении комплексной экспертизы, однако указал в нем, дословно те исходные данные, которые ранее были изложены в постановлениях о назначении трех уже проведенных АТЭ. Этот вопрос имел принципиальное значение для исхода дела, так как в постановлении о назначении экспертизы показания свидетеля защиты указаны не были, эксперимент также не проводился, а видимость была указана по справке метеоцентра аэропорта, а не по данным, зафиксированным в протоколе осмотра. Последняя также имела важное значение для дела, так как среди других эксперту был поставлен вопрос:

• возможно ли, с водительского места автомобиля, двигавшегося со скоростью 70 км/ч, т.е. около 20 м в сек., в темное время суток на неосвещенном участке дороги, в условиях тумана и морозящего дождя видеть, что столкновение ТС произошло на стороне движения автомобиля ВАЗ. Позволяют ли зеркала заднего вида на автомобиле свидетеля обвинения в вышеуказанной ДТС определить расположение места столкновения ТС относительно краев проезжей части дороги или других ее элементов?

В результате следователь вынес так называемое постановление о дополнении уже назначенной экспертизы, что требованиями УПК вообще не предусмотрено. Односторонность следствия и его заинтересованность проявились также и во время допроса свидетеля защиты, кстати, сотрудника милиции, в связи с чем защитой было сделано заявление о недопустимости действий следователя. 07.08.2007 г. следователь, допрашивая свидетеля Леонова, в течение часа оказывал на свидетеля защиты недопустимое психологическое воздействие, подвергая сомнению правдивость его показаний и сомневаясь в его искренности, требуя от него дачи необходимых обвинению показаний и необъективно и неправильно фиксируя эти показания в протоколе допроса. При этом следователь заявлял о том, что четыре проведенные по делу экспертизы не дали ответа на вопрос о месте столкновения ТС, в связи с чем свидетель дает ложные показания, за которые он будет нести уголовную ответственность. Между тем, известно, что по делу проведены три экспертизы. Четвертая комплексная экспертиза по ходатайству обвиняемого Соболева Г.С. назначена и, уголовное

дело уже находится у экспертов, которым протокол допроса свидетеля Леонова не предоставлен.

Вышеизложенные обстоятельства свидетельствуют о необъективности, односторонности следствия в собирании и оценке доказательств, что является недопустимым. В замечаниях к протоколу допроса свидетель собственноручно пояснил, что ДТП произошло на полосе движения Джипа, что опровергает зафиксированный следователем ответ свидетеля в протоколе допроса (вопрос зафиксирован следующим образом: уточните, видели ли Вы непосредственно момент столкновения указанных автомобилей, ответ зафиксирован: нет). Вышеизложенные обстоятельства вызывают у защиты непонимание методов и тактики проведения допроса и поведения следователя. Очевидно, в этом проявляются заинтересованность следователя в исходе дела.

Защита письменно обратила внимание следователя на предвзятость выяснения обстоятельств дела, давление на свидетеля и неточный протокол допроса свидетеля, несоответствующий его показаниям. Кроме того, во время допроса следователь не вел его протокол, однако потом лишь исправлял набранный на компьютере текст, что дает основания защите полагать, что следователем уже были зафиксированы текст протокола допроса, вопросы следователя и ответы допрашиваемого свидетеля, что также является недопустимым. Очевидно, именно этим объясняется предвзятость следователя, его уход из кабинета «советоваться», после чего он потребовал возобновления протокола допроса, который уже был подписан сторонами.

Адвокат просил прокурора учесть вышеизложенные обстоятельства и обеспечить объективное выяснение обстоятельств ДТП. Экспертное исследование полностью подтвердило доводы обвинения и защиты. Дело в отношении Соболева было прекращено.

* * *

Другим примером необъективности следствия являются его действия при проведении эксперимента, в связи с чем адвокатом было заявлено ходатайство *о признании доказательств недопустимыми и проведении следственного эксперимента*. 19.11.07 г. при проверке на месте ДТП показаний подозреваемой Одировой были установлены лишь два параметра - расстояние 6.30 и 5 м (возможно меньше), с которых Одирова видела пешехода, находившегося на газоне у проезжей части. Защитой были поданы замечания, зафиксированные в протоколе следственного действия. По настоящее

время не установлено время, затраченное пешеходом до его контакта с движущимся ТС, расстояние, которое проследовал пешеход, скорость движения ТС в момент возникновения опасности. Были получены только субъективные данные со слов водителя - женщины, находившейся в состоянии стресса в связи с ДТП и проходящей соответствующий курс лечения. Таким образом, не определены основные показатели, необходимые эксперту-автотехнику для расчетов.

При таких обстоятельствах выводы назначенные АТЭ не будут объективными. Защите непонятны действия следователя на месте ДТП, который показывая свою заинтересованность в исходе дела, стремился провести эксперимент в отсутствие адвоката, о чем заявила Одирова, а впоследствии изолировал водителя от адвоката, оставив ее одну, настойчиво заявляя водителю, что она видела пешехода на расстоянии, значительно большем, чем она утверждала, в том числе и в ходе допроса в качестве подозреваемой в отсутствие защитника. Адвокат просил:

1) исключить протокол следственного действия - проверки показаний из совокупности доказательств;

2) дать указание о проведении следственного эксперимента с участием эксперта-автотехника, которому назначена АТЭ.

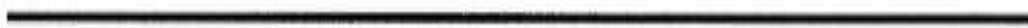
Другая проблема - противоречия в заключениях экспертиз. Очевидно, причина противоречий заключается в разной квалификации экспертов, предоставлении им различных исходных данных и в нежелании отдельных следователей предоставлять экспертам все исходные данные. В судебной практике нередки случаи, когда эксперт, выступая в качестве специалиста, а впоследствии выполняя экспертизу, назначенную судом, располагая одними и теми же исходными данными

приходит к противоположным выводам. Так, по делу Балашовой эксперт пришел к противоположным выводам, не объясняя причин своих противоречий. При этом исследование проводилось двумя экспертами, тогда как назначенная судом экспертиза - лишь одним из них. Допрошенный в судебном заседании эксперт пояснил, что несмотря на предоставление ему материалов дела в полном объеме суд в постановлении о назначении экспертизы не указал необходимые ему исходные данные. Именно этим эксперт объяснил причины противоречий в своих выводах. Отвечая на вопросы суда, эксперт полностью подтвердил свои первоначальные выводы о невинности Балашовой.

Другая проблема в экспертной практике, которая непосредственно касается законных прав и интересов водителей, заключается в том, что практически все эксперты не берут на себя ответственность давать оценку действиям водителя, заявляя, что решение вопросов о правомерности действий, причинной связи возникновения ДТП и нарушений водителями ПДД выходят за пределы компетенции эксперта-автотехника, так как имеют юридический характер и их разрешение является прерогативой следствия и суда. Очевидно, речь в этом случае идет о расширении возможностей экспертизы.

Таким образом по делам административных правонарушений основные проблемы - это отсутствие экспертной проверки и оценки обстоятельств ДТП, либо ненадлежащая оценка этих обстоятельств. По уголовным делам - весьма вольная трактовка следствием (зачастую и судом) требований ст. ст. 57, 195, 198, 199 и других главы 27 УПК РФ - «Производство судебной экспертизы».

Э К С П Е Р Т Н А Я
П Р А К Т И К А





Пелишенко Антон Геннадьевич
эксперт Пермской АСЭ
Министерства юстиции
Российской Федерации

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В МОМЕНТ УДАРА ПО ПОКАЗАНИЯМ ЕГО СПИДОМЕТРА

В практике встречаются случаи, когда у следствия возникает необходимость оценить скорость движения транспортного средства перед столкновением, но следы колес в месте происшествия отсутствуют, поэтому эксперт на поставленный вопрос дает вывод о невозможности его решения. Тем не менее, при столкновениях транспортных средств (особенно при встречном столкновении на большой скорости) после удара происходит остановка двигателя, а также разрушение аккумуляторной батареи, так как аккумуляторная батарея зачастую находится в передней части моторного отсека. В этом случае появляется возможность оценить скорость движения транспортного средства по показаниям его спидометра оснащенного шаговым электродвигателем.

Современные транспортные средства, в частности отечественные автомобили модельных семейств «Лада-110», «Самара-2», «Калина» и «Chevy-Niva», оснащаются так называемой электронной панелью (электронной комбинацией приборов), которая присоединяется к контролируемым системам только с помощью жгутов электропроводки, трос спидометра, как таковой, на этих автомобилях отсутствует. Установка таких панелей приборов типа 110.008/839/001 началась с семейства автомобилей ВАЗ-2110. Данные панели приборов включают в себя спидометр, счетчик общего и суточного пробега автомобиля (одометр) с жидкокристаллическим индикатором, тахометр, указатель уровня топлива, указатель температуры, контрольные лампы и лампы освещения шкал.

Работой приборов такой панели управляет специальный электронный модуль, в который поступают сигналы от соответствующих датчиков. Механизмы указателей температуры и уровня топлива имеют магнитоэлектрический тип. Стрелки тахометра и спидометра приводятся в действие шаговыми электродвигателями. Соответственно, если на управляющий модуль панели приборов такого типа перестанет поступать электроток, то стрелки указателя уровня топлива и указателя температуры охлаждающей жидкости вернутся в исходное положение под действием пружин, так как обмотки электромагнитов их привода будут обесточены. Стрелки тахометра и спидометра после прекращения подачи управляющего тока на шаговые электродвигатели останутся в своем положении, так как стрелки этих приборов могут быть возвращены в исходное положение (в положение «ноль») только с помощью шаговых электродвигателей. Поэтому, если после удара у таких автомобилей разрушается аккумуляторная батарея и останавливается двигатель, то на спидометре комбинации приборов будет зафиксировано значение скорости, соответствующее скорости в момент удара, т.е. в момент разрыва электрической цепи питания управляющего модуля.

При поставке на конвейер комбинация приборов проверяется в соответствии с техническими условиями на поставку на специализированном стенде. При проверке спидометра комбинации приборов на нем выставляются несколько завышенные показания по сравнению с фактической

(номинальной) скоростью автомобиля. Так, у автомобилей семейства «ВАЗ-2110» с панелью приборов 110.008/839/001 фактическому значению скорости 80,0 км/ч соответствует значение скорости на спидометре составляющее от 81,4 до 85,0 км/ч. Следовательно, если на такой панели приборов будет зафиксировано значение «80», то фактическая скорость движения автомобиля в момент удара будет несколько менее данного значения.

Изложенные теоретические обоснования нашли свое подтверждение в следующей практике экспертов отдела САТЭ Пермской ЛСЭ Минюста России.

Пример № 1

21 июля 2006 г. в Пермскую ЛСЭ Минюста России при постановлениях следователя прокуратуры города Гремячинска Пермского края Худякова В.Н. от 20 июля 2006 г. поступили материалы уголовного дела № 215 для производства судебной транспортно-трасологической и автотехнической экспертизы №№ 43/509, 45/141. В распоряжение эксперта следствием были предоставлены автомобили Nissan-Liberty гос. номер

О 708 НГ4⁹_{ТС}, ВАЗ-2115 гос. номер Н 634 СМ⁵_{ТС} и ВАЗ-2108 гос. номер С 860 НУ⁶_ш, находящиеся по месту хранения в городе Гремячинске.

Обстоятельства дорожно-транспортного происшествия (из постановления):

13 июля 2006 г. около 22 : 00 на перекрестке автомобильной дороги «Кунгур-Соликамск» и улицы Станционной города Гремячинска произошло столкновение автомобиля Nissan-Liberty под управлением водителя Вальмана А.А. с автомобилем ВАЗ-2115 под управлением водителя Шаринова Ю.Ю. Автомобиль Nissan-Liberty перед столкновением с автомобилем ВАЗ-2115 выехал на автомобильную дорогу «Кунгур-Соликамск» с улицы Станционной со стороны станции Баская, т.е. с второстепенной дороги на главную. Автомобиль ВАЗ-2115 двигался по автомобильной дороге «Кунгур-Соликамск» со стороны города Соликамска в направлении города Чусового. После столкновения автомобилей Nissan-Liberty и ВАЗ-2115 автомобиль ВАЗ-2115 откинуло на полосу встречного движения, где произошло его столкновение со встречным автомобилем ВАЗ-2108 под управлением водителя Лукьященко А.Д., который двигался по автомобильной дороге «Кунгур-Соликамск» со стороны города Чусового в направлении города Соликамска. Место происшествия находится в зоне действия дорожных знаков: 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч», установленных с обеих сторон перекрестка по автомобильной дороге

«Кунгур-Соликамск». В ходе дорожно-транспортного происшествия водитель автомобиля ВАЗ-2115 Шаринов Ю.Ю. погиб, пассажиры автомобилей ВАЗ-2108 и ВАЗ-2115 получили телесные повреждения различной тяжести.

Следы торможения автомобиля ВАЗ-2115 на автомобильной дороге «Кунгур-Соликамск» обнаружены не были. Пассажир автомобиля ВАЗ-2115 перед происшествием спал, поэтому не мог пояснить, с какой скоростью двигалось это транспортное средство. Водитель автомобиля Nissan-Liberty Вальман А.А. показал, что скорость движения автомобиля ВАЗ-2115 перед происшествием превышала установленное ограничение 40 км/ч, но конкретное ее значение он показать затрудняется, так как перед столкновением отвлекся от наблюдения за дорогой.

Осмотр автомобиля ВАЗ-2115 проводился мной в присутствии следователя и двух понятых с оформлением типового протокола осмотра транспортного средства. В ходе осмотра автомобиля ВАЗ-2115 было установлено, что стрелки комбинации панели его приборов находятся в следующем положении: тахометр - выше «20», спидометр - «80», температуры системы охлаждения двигателя - ниже «50», уровня топлива в бензобаке - ниже «0» (см. фото 1 и 2). После осмотра панели приборов автомобиля ВАЗ-2115 последняя была мной демонтирована для более подробного изучения, в протоколе осмотра была сделана соответствующая запись об ее изъятии.

При внешнем осмотре панели приборов было установлено, что она произведена фирмой VDO и имеет заводской номер 88233722004-2115, т.е. является так называемой электронной панелью приборов. Изложенные выше теоретические обоснования позволили мне сделать вывод, что фактическая скорость движения автомобиля ВАЗ-2115 в момент удара была несколько менее, чем зафиксированное на его спидометре значение «80 км/ч». Таким образом, скорость движения автомобиля ВАЗ-2115 превышала установленное в месте происшествия ограничение допустимой скорости движения транспортных средств «не более 40 км/ч».

Пример № 2

3 августа 2006 г. в Пермскую ЛСЭ Минюста России при постановлении следователя СУ при УВД Соликамского городского округа и Соликамского муниципального района Пермского края Волинщикова А.А. от 31 июля 2006 г. поступили материалы уголовного дела № 2413 для производства судебной автотехнической и транс-

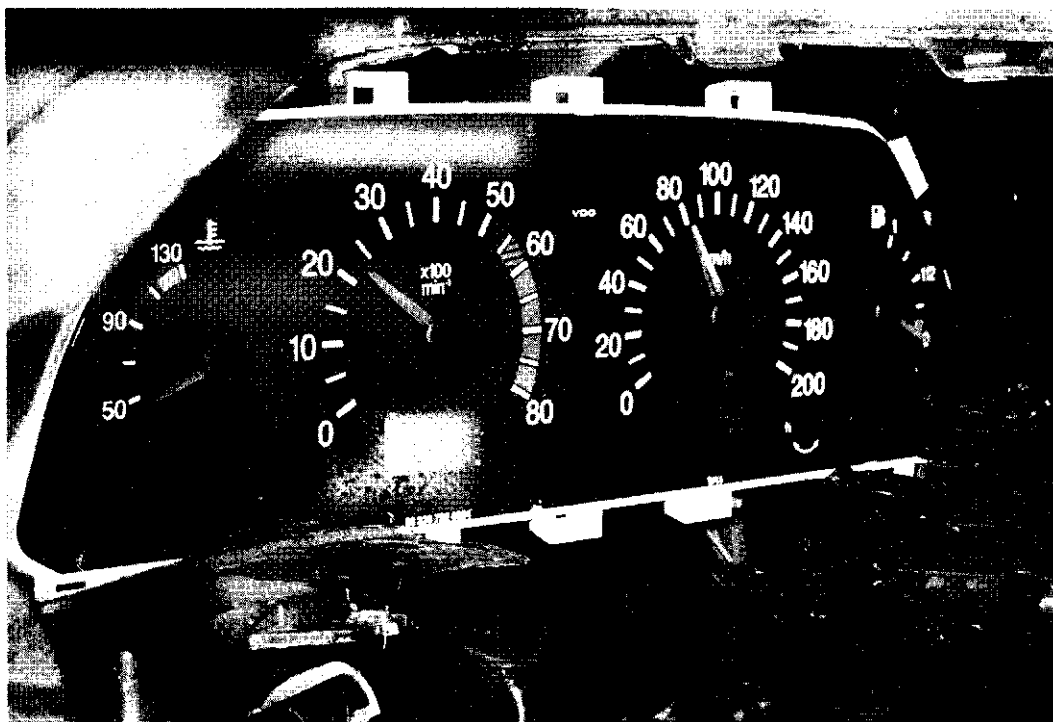


Фото 1. Комбинация приборов автомобиля VAZ-2115. Вид спереди слева, стекло демонтировано

портно-трасологической экспертизы №№ 43/527, 45/146. В распоряжение эксперта следствием был предоставлен CD-диск с фотографиями, выполненными в ходе проведения осмотра автомобилей VAZ-21120 и VAZ-21083, являющийся вещественным доказательством по делу.

Обстоятельства дорожно-транспортного происшествия (из постановления):

9 июня 2006 г. около 19:20 на 25 км автомобильной дороги «Соликамск-Красновишерск» Соликамского муниципального района Пермского края произошло столкновение автомобиля

VAZ-21120 гос. номер **H 033 HMR⁹ US** ПОД управлением водителя Белкина с автомобилем VAZ-21083 под управлением водителя Майкарае-ва. Автомобили VAZ-21120 и VAZ-21083 перед столкновением двигались во встречном направлении. Следы колес автомобиля VAZ-21120 на автомобильной дороге «Соликамск-Красновишерск» обнаружены не были. Скорость движения автомобиля VAZ-21120 перед происшествием составляла 90 км/ч (со слов водителя Белкина). Проведение автотехнической и транспортно-трасологической экспертизы было поручено эксперту Пермской ЛСЭ Минюста России Апкину **Р.М.**

Из материалов дела следует, что в ходе осмотра автомобиля VAZ-21120, проведенного следователем в присутствии двух понятых и специалиста отделения ЭКЦ при УВД Соликамского ГО и Соликамского **МР** Пермского края на месте происшествия было установлено, что стрелка его спидометра после столкновения находится в положении «90» (см. фото 3 и 4). Изложенные выше теоретические обоснования позволили эксперту сделать вывод, что фактическая скорость движения автомобиля VAZ-21120 в момент удара была несколько менее, чем зафиксированное на его спидометре

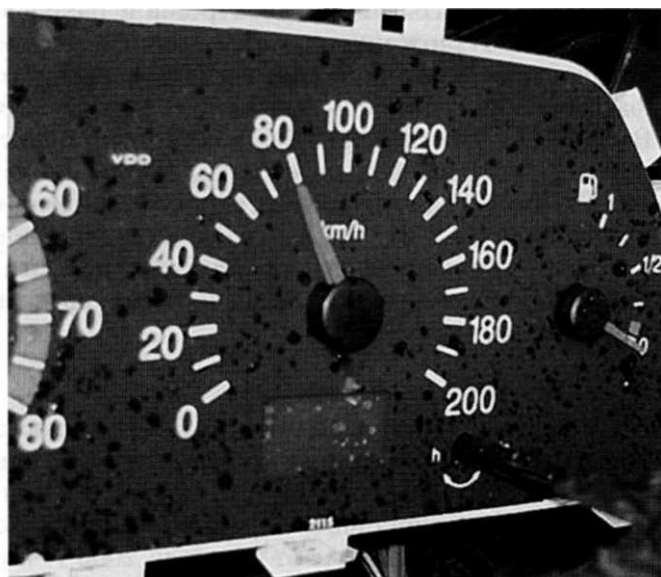


Фото 2. Спидометр комбинации приборов автомобиля VAZ-2115



Фото 3. Вид на спидометр автомобиля VAZ-21120 со стороны задней части салона

значение «90 км/ч», т.е. скорость движения автомобиля VAZ-21120 соответствовала установленному в месте происшествия ограничению допустимой скорости движения транспортных средств «не более 90 км/ч».

Имеющаяся экспертная практика Пермской ЛСЭ Минюста России позволяет автору рекомендовать данную методику для



Фото 4. Комбинация приборов автомобиля VAZ-21120

дальнейшей апробации и теоретической разработки. Также автор рекомендует экспертам и следователям, производящим осмотр поврежденных транспортных средств, обязательно осматривать их приборные панели и акцентировать свое внимание на показаниях спидометров.



Лазарев Михаил Владимирович
старший эксперт Ульяновской
ЛСЭ, кандидат технических наук

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СКОРОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ДОСТАТОЧНОЙ ДЛЯ ОПРОКИДЫВАНИЯ ДРУГОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

В экспертной практике встречаются случаи, когда на разрешение автотехнического эксперта ставится вопрос об определении скорости транспортного средства, достаточной для опрокидывания другого транспортного средства при их столкновении. Методика решения данного вопроса изложена В.А. Бекасовым и др. в книге «Автотехническая экспертиза» [1]. В качестве примера там рассматривается столкновение трамвайного поезда, состоящего из трех вагонов, с автомобилем ГАЗ-51. Скорость определяется по подъему центра тяжести автомобиля, при этом в качестве методической основы решения вопроса используется закон сохранения энергии.

Однако имеющиеся в данном примере расчеты весьма сложны для их восприятия многими экспертами, особенно обучавшимися в средней школе и вузах после 1980 г. Так, масса трамвайного поезда в данной работе выражена в кгс • сек²/м, а вес выражен в килограммах. Размерность килограмм-сила-секунда в квадрате на метр (кгс ■ сек²/м), называемая технической единицей массы (т.е.м.) или инертной, применялась в системе единиц механических величин МКГСС, впервые предложенной в начале XX в. и часто называвшейся технической системой единиц. Одна техническая единица массы соответствовала 9,80665 кг. Техническая система единиц имела ряд недостатков: отсутствие эталона килограмм-силы; значительные погрешности воспроизведения единиц силы (значительно большие, чем при воспроизведении единицы массы): образование производных величин с участием веса вместо

массы, что приводило к частому смешению понятий «массы» и «веса»; ошибочное использование на практике обозначения «кг» вместо «кгс» и др.

Указанные недостатки системы МКГСС привели к тому, что на 9-й Генеральной конференции по мерам и весам (ГКМВ), созываемой Международным комитетом мер и весов в Париже, было принято решение о категорическом отказе от системы МКГСС [4]. С 1 января 1980 г. был введен стандарт СЭВ 1052-78 «Метрология. Единицы физических величин» в качестве государственного стандарта СССР. В системе СИ масса тела измеряется в килограммах, а вес тела и сила - в ньютонах (Н). Производной единицей, применяемой для измерения работы и энергии, является Джоуль (1 Дж = 1 Н • м; 1 Н = кг • м/с²).

Взяв за основу предложенную В.А. Бекасовым методику расчета, проведем расчет скорости, при которой произойдет опрокидывание а/м ВАЗ-2110 при его столкновении с а/м ГАЗ-24 «Волга». При этом все величины параметров, входящих в расчетные формулы, принимаем в системе СИ. Расчет проводим из условия, что в автомобилях находились только водители (массу каждого из них принимаем равной 75 кг).

Также следует отметить, что одной из трудностей, с которой встречаются эксперты при решении данного вопроса, является отсутствие сведений о расположении высоты центра масс для автомобилей, не указанных в Приложении 3 «Свода» [5]: в издаваемых в открытой печати

технических справочниках этот параметр не указывается.

По информации научно-технического центра ОАО «АВТОВАЗ» (исх. № 30000-49/427 от 2 марта 2004 г., представлен в Ульяновскую ЛСЭ Минюста России в качестве ответа на запрос эксперта), центр масс автомобиля ВАЗ-2110 в снаряженном состоянии находится на высоте 550 мм от плоскости дороги и на расстоянии 1024 мм от оси передних колес. При полной нагрузке эти параметры соответственно 600 мм и 1201 мм. Из литературных источников, а также руководствуясь указанной выше информацией завода-изготовителя а/м ВАЗ-2110, находим:

$m_{a1} = 1020$ кг - снаряженная масса а/м ВАЗ-2110 [6]; с учетом массы водителя: $m_x = 1020 + 75 = 1095$ кг;

$A = 0,56$ м - расположение высоты центра масс а/м ВАЗ-2110 при наличии в нем водителя (в промежуточном массовом состоянии автомобиля координаты центра масс находятся в пределах приведенных значений);

$B = 1,37$ м - колея задних колес а/м ВАЗ-2110 [6];

$m_{a2} = 1420$ кг - снаряженная масса а/м ГАЗ-24 «Волга» [3]; с учетом массы водителя: $m_2 = 1420 + 75 = 1495$ кг.

У а/м ВАЗ-2110 расстояние от центра тяжести до точки контакта левого заднего колеса с дорогой (в проекции на поперечную вертикальную плоскость) составит:

$$X = \sqrt{\left(\frac{B}{2}\right)^2} + h_g^2 = \sqrt{\left(\frac{1,37}{2}\right)^2} + 0,56^2 = 0,88 \text{ м.}$$

Опрокидывание автомобиля ВАЗ-2110 на левую боковую сторону произойдет при условии, если его центр масс, перемещаясь по радиусу $X = 0,88$ м относительно неподвижного в поперечном направлении левого колеса, окажется поднятым на высоту:

$$h = X - h_g = 0,88 - 0,56 = 0,32 \text{ м.}$$

Затраченная при этом работа а/м ГАЗ-2410 «Волга» на опрокидывание а/м ВАЗ-2110 будет равна:

$$A = m_1 \cdot g \cdot h = 1095 \cdot 9,81 \cdot 0,32 = 3437,4 \text{ Дж (Джоуль),}$$

где $g = 9,81 \text{ м/с}^2$ - ускорение свободного падения.

С другой стороны, эта работа, как минимум, должна равняться кинетической энергии движущегося а/м ГАЗ-24 «Волга», чтобы при столкновении данный автомобиль мог опрокинуть а/м ВАЗ-2110 на бок. Кинетическая энергия определяется как половина произведения массы тела

Если исходить из условия, что вся кинетическая энергия а/м ГАЗ-24 «Волга» была израсходована на опрокидывание а/м

на квадрат его скорости:

$$E_k = \frac{m_2 \cdot V_2^2}{2}.$$

ВАЗ-2110, т.е. $A = E_k$, то скорость движения а/м ГАЗ-24 «Волга» определится равной:

$$V_2 = \sqrt{\frac{2 \cdot A}{m_2}} = \sqrt{\frac{2 \cdot 3437,4}{1495}} = 2,14 \text{ м/с, что соответ-}$$

ствует $\sim 7,7 \text{ км/ч.}$

Данное значение скорости получено из условия, что вся кинетическая энергия а/м ГАЗ-24 «Волга» была израсходована на опрокидывание а/м ВАЗ-2110. В действительности столкновения легковых автомобилей, при которых происходит опрокидывание одного из них, неизбежно сопровождаются образованием на них значительных механических повреждений: кузов легкового автомобиля никак не соответствует понятию «абсолютно твердое тело». Поэтому в рассматриваемом примере часть кинетической энергии а/м ГАЗ-24 «Волга» была затрачена на образование механических повреждений на обоих автомобилях. Определить затраты кинетической энергии, израсходованные на образование повреждений при столкновении автомобилей, не представляется возможным из-за отсутствия научно-разработанной и апробированной методики подобных исследований [2]. Поэтому полученное значение скорости 7,7 км/ч является явно заниженным, соответствующее случаю остановки автомобилей у места столкновения без образования на них механических повреждений. Таким образом, в рассматриваемом случае можно лишь утверждать, что скорость а/м ГАЗ-24 «Волга» была более 7,7 км/ч.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бекасов В.А. и др.* Автотехническая экспертиза. М.: Юрид. лит., 1967.
2. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. 2. М.: ВНИИСЭ, 1980.
3. Краткий автомобильный справочник. М.: 1982. НИИАТ.
4. *Стоцкий Л.Р.* Физические величины и их единицы. М.: Просвещение, 1984.
5. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М.: ВНИИСЭ, 1993.
6. Краткий автомобильный справочник. Т. 3. Легковые автомобили. Ч. 2; М.: Компания «Автополис-Плюс», НПСТ «Трансконсалтинг», 2004.



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

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

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

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

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

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», а так же в соответствии с Правилами дорожного движения -дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб³. Наличие такого ущерба зачастую является основным условием возникновения гражданского спора. Однако автомобиль также может оказаться средством административного правонарушения или уголовно наказуемого преступления. Выделяя предметы, которые служили орудиями преступления, сохранили на себе следы преступления, а также те, на которые были направлены преступные действия, УПК РФ относит к вещественным доказательствам и

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷ ...

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

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

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



**Григорян
Варздат
Гевондович**

зав. лабораторией судебной автотехнической экспертизы РФЦСЭ при Министерстве юстиции Российской Федерации, кандидат технических наук



**Малаха
Владимир
Владимирович**

ведущий эксперт лаборатории судебной автотехнической экспертизы РФЦСЭ при Министерстве юстиции Российской Федерации

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА СТОЛКНОВЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (анализ методик решения вопроса)

Невозможно переоценить значение установления места столкновения транспортных средств (ТС) для оценки действий водителей, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии (ДТП). Место столкновения ТС является одним из признаков объективной стороны состава преступления в уголовном праве и правонарушении в административном праве.

Объективная сторона состава ст. 264 УК РФ и ст. 12.24 КоАП РФ образуется рядом признаков. Признаки объективной стороны состава преступления (правонарушения) делятся на основные и дополнительные. К основным (обязательным) признакам относится общественно опасное деяние в форме действия-бездействия, которое является обязательным признаком объективной стороны любого состава, как материального, так и формального. Все остальные признаки объективной стороны состава являются дополнительными. К ним относятся время, место, причинная связь, общественно опасные последствия и т.п.

В то же время в материальных составах дополнительные объективные признаки могут являться обязательными. Так, в объективную сторону состава ст. 264 УК РФ (12.24 КоАП РФ) входят три обязательных признака, два из которых являются дополнительными:

- общественно опасное деяние (в форме действия - бездействия);
- причинная связь;
- общественно опасные последствия (тяжкий вред здоровью или смерть лица ст. 264 УК РФ или средний, легкий вред здоровью и материальный ущерб - ст. 12.24 КоАП РФ).

Кроме того, в объективную сторону состава ст. 264 и 12.24 как дополнительные признаки входят такие признаки, как время, характеристика места происшествия, характеристика транспортного средства, видимость, атмосферные условия, состояние дороги.

1. Время совершения ДТП - час, день недели, время года, время суток (светлое, темное), сумерки (время связано с атмосферными условиями и освещенностью и видимостью).
2. Атмосферные условия (ясно, дождь, снег) и освещение - искусственное, наружное (установленное на МГО и т.п.) или в свете фар автомобиля.
3. Марка, модель и техническое состояние транспортного средства, его загрузка (число пассажиров и масса груза).
4. Повреждения транспортного средства.
5. Дорожные условия (тип покрытия: асфальт, асфальто-бетон, гравий, щебенка, грунтовое), состояние покрытия - сухое, мокрое, снег, продольный профиль (горизонтальный, уклон со спуском, уклон с подъемом), поперечный уклон, планировочная схема (прямой участок, кривая в плане, перекресток); геометрические размеры проезжей части, обочин, тротуаров.
6. Вещная (следовая) обстановка на дороге после столкновения транспортных средств:
 - конечное положение поврежденных транспортных средств в координатах дороги или выпавших из них тел и отделившихся агрегатов;
 - следы, оставленные на дороге колесами ТС до, во время и после столкновения, их характер и механизм образования (следы торможения, качения, заноса);

- следы, оставленные поврежденными или отделившимися деталями или частями транспортных средств;
- следы осыпей грунта, отделившихся осколков ветровых стекол или приборов освещения.

Следует отметить, что из числа указанных выше дополнительных признаков объективной стороны только часть непосредственно может характеризовать место столкновения: в первую очередь, это признаки, образующие вещную обстановку места дорожно-транспортного происшествия, а также характеризующие транспортные средства (прежде всего их механические повреждения). Все признаки объективной стороны, как правило, процессуально закрепляются в первичных материалах, составленных на основании протоколов осмотров: протокол осмотра места ДТП, схема и фотоснимки к нему, протоколы осмотра транспортных средств, справка о ДТП. Если эти материалы получают оценку следствия, то при проведении автотехнической и транспортно-трасологической они могут быть источником исходных данных, положенных в основу решения вопроса о месте столкновения.

Характеризуя дополнительные признаки объективной стороны состава следует отметить, что в первичных документах (в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия и схеме к нему) в отдельных случаях указывается расположение места столкновения, установленное либо самими лицами, проводившими осмотр, либо со слов водителей-участников ДТП. Такую практику нельзя признать правильной, поскольку установление места столкновения требует проведения специального исследования.

В пространстве место столкновения является проекцией места первичного контакта на транспортных средствах на покрытие дороги; во времени - характеризуется началом столкновения (началом контакта) транспортных средств. Таким образом, место столкновения определяется двумя группами объективных признаков:

а) признаками, характеризующими повреждения транспортных средств (в первую очередь, первичными повреждениями или, как их еще называют, первичными парными повреждениями);

б) признаками, характеризующими вещную (следовую) обстановку места дорожно-транспортного происшествия (положение ТС после удара, следы колес ТС, осыпи грунта и стекол, а также элементы дороги).

Опосредованно признаками, характеризующими место столкновения, как элемент процесса ДТП, являются время,

дорожное обустройство, особенности ТС и многие другие признаки объективной стороны преступления (правонарушения). Такой подход к решению этой экспертной задачи показывает, что место столкновения ТС не может и не должно устанавливаться фрагментарно, т.е. на основании исследования лишь вещной (следовой) обстановки места ДТП, а должно являться предметом полной реконструкции механизма дорожно-транспортного происшествия, включающей в себя наиболее полный и всесторонний анализ подавляющего числа признаков объективной стороны преступления (правонарушения), в первую очередь, анализа повреждений ТС и вещной обстановки места ДТП. В экспертной практике автотехнической экспертизы РФЦСЭ (ранее ВНИИСЭ) методы трасологической экспертизы стали применяться с середины 70-х годов прошлого века, по мере все чаще возникавшей необходимости у следствия и суда решения вопросов о месте столкновения ТС с использованием автотехнических и трасологических познаний. Можно считать, что с того же времени в экспертную практику начала входить транспортно-трасологическая экспертиза, в основу которой были положены как методы трасологического исследования, так и традиционные методы автотехнической экспертизы.

Первым методическим пособием, наиболее полно обобщившим накопленный опыт ВНИИСЭ (ныне РФЦСЭ), явилось пособие «Судебная транспортно-трасологическая экспертиза», подготовленная сотрудниками лаборатории трасологической экспертизы ВНИИСЭ (руководитель авторского коллектива Х.М. Тахо-Годи, ответственный редактор Ю.Г. Корухов), вышедшее в 1977 г. В 1980 г. во ВНИИСЭ вышло пособие «Судебная автотехническая экспертиза», где эксперт-автотехник Кристи Н.М. впервые наиболее полно представил разработанные методы транспортно-трасологической экспертизы с полноценным использованием методов автотехнической экспертизы (часть 2 пособия «Судебная автотехническая экспертиза», гл. 7). И, наконец, подытожил эти работы выход методического пособия «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях» (ВНИИСЭ, 1988 г.), в котором наиболее полно представлены методы транспортно-трасологической, автотехнической и судебно-медицинской экспертиз исследования ДТП.

В указанных работах методика решения вопроса о месте столкновения ТС выделена в отдельный раздел. В работах не подчеркивается взаимосвязь между исследованием по установлению места столкновения ТС и исследованием по установле-

нию механизма контактирования ТС по повреждениям.

В экспертной практике до сего времени существует мнение, что вопрос о месте столкновения ТС может решаться обособленно от решения вопроса о механизме столкновения (контакта) ТС. Это выражается в том, что до сего времени следствием и судом перед экспертизой ставится лишь один вопрос - о месте столкновения ТС, и этот вопрос разрешается экспертами с учетом наличия осыпей грунта или осколков стекол, отделившихся от ТС при столкновении, без анализа других объективных признаков, характеризующих ДТП (в частности, без исследования механизма контакта ТС). В настоящее время такую экспертную практику нельзя признать обоснованной и отвечающей современным требованиям.

Современные требования к транспортно-трасологической экспертизе выражаются в том, что даже при таком подходе к анализу дорожно-транспортной ситуации (ДТС) со стороны следствия или суда, многие эксперты не ограничиваются фрагментарной реконструкцией ДТС (решением только вопроса о месте столкновения), а проводят полную реконструкцию ДТС, включающую исследование повреждений ТС и установление механизма столкновения, в процессе которой и решается вопрос о месте столкновения. По мнению авторов данной статьи нельзя признать правильным выделение в отдельные, не связанные друг с другом параграфы методик механизма столкновения ТС и места столкновения ТС, проведенное в пособии «Судебная автотехническая экспертиза (ч. 2, изд. 1980 г.)». В данном пособии методика «Определение места столкновения» (§ 6) выступает совершенно самостоятельно, без каких-либо ссылок на необходимость обязательного предварительного исследования повреждений ТС и установления механизма контактирования. Вот выдержка из пособия (§ 6):

«Для установления или уточнения расположения ТС в момент их столкновения эксперту необходимы также объективные данные:

- о следах, оставленных ТС на месте происшествия, об их характере, расположении, протяженности;
- о следах (трассах), оставленных отбрасываемыми при столкновении объектами: частями ТС, отделившимися при ударе, выпавшим грузом и др.;
- о расположении участков скопления отделившихся от ТС мелких частиц: опавшей земли, грязи, осколков стекол, участков разбрызгивания жидкостей;
- о расположении после столкновения ТС и объектов, отброшенных при столкновении;
- о повреждениях ТС.

В большинстве случаев эксперт располагает лишь некоторыми из перечисленных данных.

Следует отметить, что как бы добросовестно ни фиксировалась обстановка на месте происшествия лицами, не имеющими опыта производства автотехнических экспертиз (или незнакомыми с методикой экспертного исследования), неизбежны упущения, которые нередко являются причиной невозможности установления места столкновения. Поэтому очень важно, чтобы осмотр места происшествия производился с участием специалиста».

В указанном тексте упоминаются как объективные данные - сведения «о повреждениях ТС». Однако по смыслу изложенного ясно, что автор рассматривает решение вопроса об определении места столкновения ТС как совершенно самостоятельное исследование, не связанное с исследованием механизма контактирования ТС.

По мнению авторов данной статьи такой односторонний подход не может во всех случаях дать обоснованные выводы по экспертной оценке ДТП в целом. Примером недопустимости одностороннего подхода к оценке элементов ДТП может являться случай, рассмотренный в учебнике «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий» (М., 1989 г., В.А. Иларионов) (все по тексту учебника):

«Положение автомобилей в момент удара часто определяют путем следственного эксперимента по деформациям, возникшим в результате столкновения. Поскольку такой эксперимент провести довольно сложно, иногда вычерчивают в масштабе схемы автомобили и, нанеся на них поврежденные зоны, определяют угол столкновения графически.

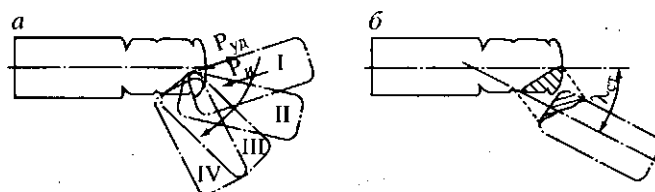


Рис. 1. Внецентренное столкновение автомобилей: а) процесс столкновения; б) неправильное определение угла $\lambda_{ст}$

Эти методы дают хорошие результаты при экспертизе встречных перекрестных столкновений... При косых и угловых столкновениях... автомобили перемещаются друг относительно друга. Это приводит к проскальзыванию контактирующих частей и дополнительным их деформациям. В качестве примера (рис. 1, а) показано внецентренное столкновение легкового и грузового автомобилей. Автомобиль, вращаясь, последовательно занимает положения I.. IV, что приводит к возник-

новению обширной зоны деформаций обоих транспортных средств (грузовой автомобиль условно считаем неподвижным). Если определять угол X , описанными выше методами (рис. 1, б), можно прийти к неверному выводу о том, что автомобили в начальный момент удара были расположены под углом около 35° ».

По мнению авторов данной статьи этот пример не только указывает на необходимость всестороннего анализа взаимодействия ТС при столкновении, но имеет непосредственное влияние на последующую оценку вещной обстановки места ДТП, а тем самым и на исследования по определению места столкновения ТС и установление траекторий ТС до, во время и после столкновения. Таким образом, еще раз следует подчеркнуть, что установление места столкновения ТС не может являться «частным» вопросом в общем механизме развития ДТП. Этот вопрос должен разрешаться во взаимосвязи с другими признаками объективной стороны состава преступления (правонарушения) в их совокупности. Единственным «инструментом», который может объединить все стадии исследования столкновения, является реконструкция механизма ДТП в полном объеме. Только реконструкция механизма ДТП в полном объеме может гарантировать обоснованные выводы по всем вопросам, связанным с ДТП, в том числе и установление места столкновения ТС. Учитывая такое положение, назрела настоятельная необходимость обобщения практики судебных транспортно-трасологических экспертиз, которая не проводилась уже много лет. В то же время достижение единообразия в подходах к решению вопроса о месте столкновения ТС лежит через проведение реконструкции механизма ДТП, методы которой представлены в методической литературе по транспортной трасологии. Полная реконструкция механизма ДТП дает возможность исследовать как по отдельности, так и в совокупности, все объективные признаки преступления (правонарушения), используя ее различные виды.

Согласно методическому пособию «Судебная транспортно-трасологическая экспертиза» (ВНИИСЭ, 1977 г.) (все по тексту работы) «объектом экспертной реконструкции является обстановка места дорожно-транспортного происшествия, связанные с ней обстоятельства дела и некоторые фактические данные. В дорожно-транспортном происшествии можно выделить 3 основных этапа:

- создание аварийной ситуации на дороге;
- кульминационный момент - контакт объектов, участвующих в столкновении;
- движение объектов после столкновения до окончательной их остановки.

О создании аварийной обстановки свидетельствуют следы резкого изменения направления движения транспортного

средства, следы «юза», заноса, опрокидывания и др., которые располагаются перед следами столкновения.

К следам столкновения относятся, как известно, следы воздействия на столкнувшихся объектах и на дороге - осыпь груза и грязи, стекла, вода, масло, части одежды, пятна крови, притертые следы обуви, начало следов волочения, наезда и следы колес.

Следами, характеризующими движение объектов после столкновения, являются следы волочения, опрокидывания, заноса, изменения направления движения транспортных средств после контакта, следы движения отделившихся деталей и частей столкнувшихся объектов.

Совокупность перечисленных следов и объектов, участвовавших в столкновении, составляет вещную обстановку места дорожно-транспортного происшествия, подлежащую реконструированию.

Субъектом реконструкции является эксперт».

Таким образом, в данном случае реконструкция как бы не предусматривает исследование повреждений транспортных средств, проведение которого, безусловно, необходимо.

Только в следующем разделе работы отмечено (все по тексту работы):

«Реконструирование обстановки применяется как при решении вопросов идентификационного характера, касающихся механизма столкновения, так и не идентификационных вопросов:

- в каком месте произошло столкновение;
- на какой стороне проезжей части дороги произошло столкновение;
- как располагались транспортные средства по отношению к осевой линии дороги;
- каков угол взаимного расположения транспортных средств в момент столкновения;
- какими частями транспортные средства соприкасались при первоначальном контакте;
- в какой последовательности образованы повреждения на транспортных средствах;
- каково направление и характер движения транспортных средств после столкновения?

Для решения перечисленных вопросов, прежде всего, необходимо установить, какими частями столкнулись транспортные средства, поскольку с этим тесно связаны определение угла взаимного расположения транспортных средств и установление факта опрокидывания.

Решение вопроса об угле взаимного расположения транспортных средств требует проведения фрагментарного реконструирования для сопоставления транспортных средств по повреждениям».

В этой части работы не только относят к реконструкции исследование повреждений ТС, но считают и это необходимым и предшествующим решению вопроса о месте столкновения ТС. В указанной работе рассматриваются и различные виды реконструкции (все по тексту работы):

«Реконструкция может быть полной и фрагментарной.

При полной реконструкции воссоздаются все признаки обстановки места происшествия, при фрагментарной - некоторые элементы обстановки, например, положение транспортных средств в момент контакта, положение потерпевшего и т.п.

Реконструирование может быть материальным и мысленным.

Материальное реконструирование осуществляется в виде макетирования и натурной реконструкции.

Натурная реконструкция проводится с помощью транспортных средств, участвующих в происшествии, либо транспортных средств аналогичных моделей и марок.

Мысленное реконструирование - это совокупность отражений наглядных образов, чувственных восприятий, возникающих у субъекта реконструкции в результате ознакомления с определенными предметами и документами и логических построений. Мысленная реконструкция позволяет уяснить ряд моментов, связанных с механизмом происшествия, мотивы преступления и др.

Мысленное реконструирование может быть как самостоятельным приемом исследования, так и предшествовать материальному реконструированию. Как самостоятельный прием исследования оно базируется на научных познаниях и практическом опыте эксперта.

При мысленной реконструкции эксперт может применять графическое воспроизводство, которое чаще всего используется для решения вопросов, связанных с установлением места столкновения и траекторий ТС.

Порядок проведения графического воспроизводства изложен в той же работе «Судебная транспортно-транспортно-транспортная экспертиза», где указано следующее (все по тексту работы):

«Эксперт наносит на схему в определенном масштабе (1 : 100) изображения транспортных средств и следов их колес, отмечает положение потерпевших, а также различных предметов и частей транспортных средств, зафиксированных в протоколе осмотра и прилагаемой к нему схеме места происшествия.

Схема составляется по каждой из выдвигаемых версий. Исходной является схема, составленная на основании материалов уголовного дела. Вычерчивая схемы, нельзя

отступать от установленных материалами уголовного дела данных. Например, проверяя версии о положении транспортных средств по отношению к осевой линии, можно менять их положение на схеме, но только в соответствии со следами, которые зафиксированы в протоколе осмотра места происшествия. Так, при наличии на месте происшествия тормозного следа автомобиль на схеме вычерчивается на месте окончания тормозного следа, а не в начале его или в середине. (Определить, передними или задними колесами оставлен след в конце торможения можно по базовой линии.)

Если в процессе проверки версий по какому-либо вопросу отпали все, за исключением одной, и она полностью сочетается с исходными данными и вытекает из них, ее следует считать истинной. Таким образом, путем графического анализа можно без проведения дополнительных исследований в категорической форме решать вопросы, связанные с установлением механизма дорожно-транспортного происшествия».

Что касается макетной реконструкции, то в указанной выше работе ее следует проводить с соблюдением следующих условий (все по тексту работы):

«Макетирование производится с помощью специально изготовленных макетов, на которых условно в масштабе воспроизводится дорожная обстановка. При макетировании транспортные средства заменяются миниатюрными моделями, которые свободно перемещаются по условно обозначенному дорожному покрытию. Легко стираемыми красителями на макете наносятся следы транспортных средств.

Предметы вещной обстановки можно изготовить в виде миниатюрных трафаретов. При макетировании, так же как и графическом изображении, масштаб выдерживается только по длине и ширине.

Макетная реконструкция при воспроизведении какой-либо ситуации - не разновидность экспертного эксперимента, поэтому она не должна включать в себя производство экспериментов. Здесь обстановка происшествия воспроизводится весьма приближенно, без учета весов, скоростей транспортных средств и степени их загруженности, характера покрытия дороги, погодных условий и ряда других обстоятельств.

Использование макетирования для проверки экспертных версий может сопровождаться составлением схем, фотографированием».

Следует отметить, что вышеуказанные методические рекомендации, разработанные в 70-е годы прошлого столетия, не утратили актуальности и в настоящее время.

Сегодня средства для проведения мысленной реконструкции и графического воспроизводства существенно расширились за счет развития компьютерной техники и применения ее в экспертной практике. Помощь экспертам в анализе дорожно-транспортных ситуаций могут оказать ряд разработанных компьютерных программ, связанных с анализом ДТП.

Таким образом, обоснованным следует считать установление места столкновения ТС только в процессе проведения полной реконструкции механизма ДТП.

По мнению авторов данной статьи, сама практика проведения транспортно-трасологических экспертиз сформировала структуру исследования объективных признаков, характеризующих такой вид ДТП, как столкновение ТС, куда входит и установление места столкновения ТС (фрагментарная реконструкция):

1. Исследование повреждений ТС, участвовавших в столкновении, куда входит:

а) установление, какими частями произошел первичный контакт с ТС (выявление парных следов) при столкновении и угла между их продольными осями в этот момент;

б) механизм контактирования ТС в процессе столкновения до выхода из контакта, характер и направление действия сил при этом; направление перемещения ТС после выхода из контакта (после окончания столкновения);

в) оценка относительных скоростей ТС;

г) классификация столкновения ТС.

2. Исследование вещной обстановки места ДТП, куда входит:

а) установление механизма образования следов колес ТС, следов в виде осыпей грунта, осколков стекол, отделившихся частей и деталей ТС.

3. На основании фрагментарной реконструкции проведение полной реконструкции механизма ДТП, куда входит:

а) установление траекторий движения ТС до столкновения с учетом проведения математических расчетов (первая стадия столкновения);

б) установление траекторий перемещения ТС в процессе контактирования при столкновении (вторая стадия столкновения);

в) установление траекторий перемещения ТС после выхода из контакта (третья стадия столкновения).

При проведении исследования предпочтение следует отдавать натурной реконструкции. Однако в полном объеме натурную реконструкцию можно провести только в том случае, если на экспертизу представлены оба ТС, участвовавшие в

столкновении. В тех случаях, когда на исследование не могут быть представлены все ТС, участвовавшие в происшествии, то и в этом случае натурная реконструкция не исключается. Так, отсутствие одного из ТС можно восполнить ТС аналогичной модели и марки, предварительно отметив на ТС повреждения, имевшиеся на участвовавшем в происшествии ТС и зафиксированные в протоколе осмотра или на фотоснимках.

Как отмечено в пособии «Судебная транспортно-трасологическая экспертиза» (изд. 1977 г.), «натурная реконструкция может быть проведена в тех случаях, когда на экспертизу представлены транспортные средства, участвовавшие в происшествии. Натурная реконструкция может быть осуществлена как непосредственно на месте дорожно-транспортного происшествия, так и на другом, аналогичном по дорожной обстановке, месте.

Если при проведении реконструкции нельзя использовать транспортные средства, участвовавшие в происшествии, эксперт вправе заменить их другими аналогичных моделей и марок. В этих случаях на них должны быть отмечены повреждения, имевшиеся на участвовавших в происшествии автомобилях и зафиксированные в протоколах осмотра».

Реконструкция механизма ДТП может успешно проводиться с использованием фотоснимков ТС, что доказывает экспертная практика.

Могут иметь случаи проведения, как бы «смешанной» реконструкции, когда повреждения одного ТС исследуются натурно, а другого ТС - по фотоснимкам, и в заключении полученные данные ложатся в основу мысленной реконструкции с использованием графического воспроизводства. Следуя предложенному порядку проведения исследования при реконструкции механизма ДТП, надо отметить, что порядок проведения осмотра и натурального исследования поврежденных ТС достаточно полно представлен в пособии «Судебная транспортно-трасологическая экспертиза» (изд. 1977 г.), где отмечено следующее (все по тексту того же пособия):

«Анализ следов контактного воздействия начинается с осмотра следов на транспортных средствах. Осмотр транспортных средств лучше всего производить на улице, на свободной широкой площадке при ярком солнечном освещении. Если это невозможно, осмотр может быть проведен и при искусственном освещении в гараже. Во время осмотра отдельных следов для подсветки пользуются ярким карманным фонарем.

Предварительный осмотр начинается с осмотра общего вида транспортных средств. Сначала эксперт определяет их вид и модель, цвет, габаритные размеры, отмечает степень загрузки,

обращает внимание на загрязненность объектов. Устанавливается, с какой стороны располагаются наиболее обширные повреждения, какие детали и части подверглись наиболее значительной деформации и вышли из строя, проводится примерное разграничение следов на статические и динамические. Особо учитываются те следы, которые могут дать наибольшую информацию.

Данные экспертного осмотра фиксируются в исследовательской части заключения. Следы должны быть сфотографированы и фотографии приложены к заключению. Фотоснимки должны давать представление об общем состоянии транспортных средств, локализации следов, их форме, размерах.

После предварительного осмотра эксперт приступает к раздельному исследованию объектов. Для более тщательного изучения всех повреждений на объекте рекомендуется мысленно разделить его на ряд зон, например: передняя часть автомобиля - бампер, облицовка радиатора, фары, габаритные и стояночные фонари... Отдельно фиксируются утраченные детали и части. Обследуя автомобиль в намеченной последовательности, эксперт должен учесть все обнаруженные повреждения и следы (вмятины, царапины, задиры и др.)... Относительно каждого повреждения в заключении указываются его месторасположение, форма, размеры и высота следа, т.е. расстояние от дорожного покрытия.

Закончив раздельное исследование транспортных средств и получив достаточно полное представление о повреждениях, имеющихся на них, и о механизме их образования, эксперт приступает к сравнительному исследованию (сопоставлению) повреждений на транспортных средствах.

Если повреждения на одном автомобиле не соответствуют по локализации, расстоянию от дорожного покрытия (с учетом загрузки автомашины) и характеру повреждений на другом автомобиле, имеются основания для вывода об отсутствии контакта между ними».

Следующим этапом реконструкции является исследование вещной обстановки места ДТП. Исследование следует начинать с общей оценки материалов, характеризующих вещную обстановку, т.е. первичного протокола осмотра места ДТП, схемы и фотоснимков к нему. В первую очередь, следует обратить внимание на то, составлена ли «схема ДТП» с соблюдением масштаба и нет ли противоречий в характеристиках места ДТП, между схемой ДТП и его фотоснимками. Если появились сомнения в том, что «схема ДТП» составлена без учета планировки данного участка дороги или перекрестка, эксперту в соответствии с процессуальным

законодательством следует затребовать у следствия или суда «выкопировку» данного участка дороги на момент совершения ДТП, содержащей планировочную схему с указанием размеров, нанесенной разметкой и т.п. Либо предложить следствию или суду произвести выезд на место, где произошло ДТП, и его осмотр с оформлением соответствующих материалов (протокола и схемы), если есть сведения, что данный участок дороги после ДТП не претерпел изменений.

Полученные данные используются для построения схемы ДТП в масштабе. Необходимость построения экспертом схемы возникает и в том случае, если «схема ДТП» составлена без масштаба. При построении схемы в масштабе эксперт переносит на нее все элементы вещной обстановки места ДТП, т.е. следы колес, следы царапин или выбоин, оставленных деталями ТС, следы в виде осыпей грунта и осколков стекол, конечные положения ТС (все это также наносится на экспертную схему с соблюдением масштаба). Только такой подход по мнению авторов данной статьи позволяет объективно воспринимать и оценивать «схему ДТП» и вещную обстановку места ДТП.

Анализ вещной обстановки места ДТП следует проводить с учетом результатов исследования повреждений ТС и механизма их контактирования, что необходимо для устранения противоречий в этих объективных данных по ДТП. В свою очередь, и результаты исследования по механизму контактирования следует «корректировать» с результатами оценки вещной обстановки места ДТП. В первую очередь, это может касаться уточнения «угла столкновения», а также механизма взаимного контакта ТС (направление разворотов и т.п.). Кроме того, таким образом уточняется классификация вида столкновения ТС (встречное, попутное, блокирующее, эксцентричное и т.п.).

По существу с совокупной оценки результатов повреждений ТС и анализа и механизма их контакта и вещной обстановки места ДТП (результатов фрагментарной реконструкции) начинается полная реконструкция механизма ДТП, в процессе которой и устанавливается место столкновения.

Последнее еще раз подчеркивает, что вопрос о месте столкновения, поставленный перед экспертом, не может решаться в отрыве от результатов оценки остальных объективных признаков состава преступления.

В методической литературе подробно изложены методики установления места столкновения, а также признаки, определяющие место столкновения ТС. При этом из числа признаков выделены основные признаки. Согласно пособию «Судебная

автотехническая экспертиза» (ч. 2, изд. 1980 г.) к основным признакам, по которым можно определить место столкновения отнесены (далее по тексту пособия):

- «резкое отклонение следа колеса от первоначального направления, возникающее при эксцентричном ударе по транспортному средству или при ударе по переднему колесу;
- поперечное смещение следа, возникающее при центральном ударе и неизменном положении передних колес. При незначительном поперечном смещении следа или незначительном его отклонении эти признаки можно обнаружить, рассматривая след в продольном направлении с малой высоты;
- следы бокового сдвига незаблокированного колеса, возникающие в момент столкновения в результате поперечного смещения ТС или резкого поворота передних колес. Как правило, такие следы малозаметны;
- прекращение или разрыв следа юза. Происходит в момент столкновения в результате резкого нарастания нагрузки и нарушения блокировки колеса или отрыва колеса от поверхности дороги;
- след юза одного колеса, по которому был нанесен удар, заклинивший его (иногда лишь на короткий промежуток времени). При этом необходимо учитывать, в каком направлении образовался этот след исходя из расположения ТС после происшествия;
- следы трения деталей ТС о покрытие при разрушении его ходовой части (при отрыве колеса, разрушении подвески). Начинаются обычно у места столкновения;
- следы перемещения обоих ТС. Место столкновения определяется по месту пересечения направлений этих следов с учетом взаимного расположения ТС в момент столкновения и расположения на них деталей, оставивших следы на дороге».

Характеризуя основные признаки, автор раздела Н.М. Кристи указывает на то, что «в большинстве случаев перечисленные признаки малозаметны, и при осмотре места происшествия зачастую их не фиксируют (или фиксируют недостаточно точно). Поэтому в тех случаях, когда установление точного расположения места столкновения имеет существенное значение для дела, необходимо провести экспертное исследование места происшествия».

Выделение следов-трасс на покрытии дороги как основных признаков места столкновения ТС вполне обосновано, так как следы позволяют установить безусловные траектории движения ТС в координатах дороги, а «место пересечения» этих траекторий и является местом столкновения. В какой-то степени

это можно отнести к определению места столкновения по трассам, оставленным отброшенными объектами. Автор пособия указывает:

«В некоторых случаях место столкновения может быть установлено по направлению трасс, оставленных на дороге объектами, отброшенными при столкновении.

Для определения места расположения ТС в момент столкновения по следам, оставленным отброшенными объектами, в сторону предполагаемого места столкновения следует провести линии, являющиеся продолжением направления этих следов. Место пересечения этих линий определит место удара (место отделения от ТС объектов, оставивших следы)».

В то же время в пособии отмечается, что «место столкновения ТС может быть установлено по оставленным отброшенными объектами следам в тех случаях, когда имеются признаки того, что эти объекты двигались прямолинейно или траектория их движения просматривается на всем протяжении».

В указанном пособии трассы-следы, оставленные отделившимися от ТС объектами, не причислены автором к основным признакам, хотя также являются следами-трассами на дороге, характеризующими траекторию движения ТС. Выделив основные признаки места столкновения ТС, автор не формулирует понятие «второстепенных признаков», хотя по смыслу он должен был это сделать. В связи с этим, можно считать, что все остальные объективные признаки, составляющие вещную обстановку, следует отнести к второстепенным признакам. Последнее может означать, что если имеются основные признаки столкновения, то при проведении полной реконструкции механизма ДТП место столкновения определяется безусловно. В то время как при тех же условиях, при наличии только второстепенных признаков, установление места столкновения требует проведения дополнительного исследования (расчетов, графического моделирования и т.п.).

В этой связи, усматривается определенное противоречие в указанном пособии по вопросу определения места столкновения по «второстепенным признакам». Так, в разделе «Определение места столкновения по расположению объектов, отделившихся от транспортных средств» автор, с одной стороны, указывает на то, что «определить место столкновения ТС по расположению отдельных частей не представляется возможным, поскольку их перемещение от места отделения от ТС зависит от многих не поддающихся учету факторов». А с дру-

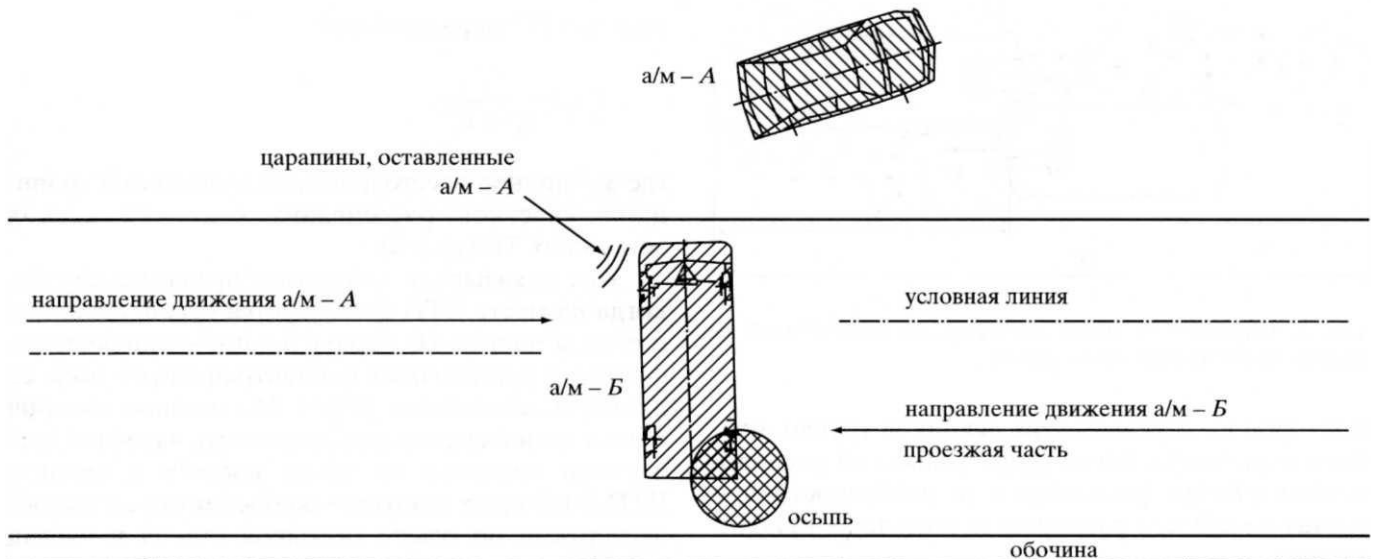


Рис. 2

гой стороны, отмечает, что «достаточно точно место столкновения определяется по расположению земли, осыпавшейся с нижних частей ТС в момент удара. При столкновении частицы земли отбрасываются с большой скоростью и падают на дорогу практически в том месте, где произошел удар».

Ссылается автор и на то, что «установление ТС, с которого осыпалась земля на данном участке, во многих случаях несложно, поскольку загрязнение нижних частей разных ТС обычно резко различается и по количеству, и по внешнему виду. Однако в сомнительных случаях может возникнуть необходимость в проведении химических исследований». Однако, как показывает экспертная практика, проведение химического исследования практически исключается, поскольку при осмотре места ДТП осыпавшийся грунт с ТС не изымается. В то же время нет никаких рекомендаций, как оценивать такой признак, как осыпь грунта, если на месте ДТП зафиксированы, по крайней мере, две или более обособленных осыпи грунта с нижних частей ТС или осыпь грунта по оценке вещной обстановки не может совпадать с местом столкновения. Примером может служить ДТП, происшедшее в г. Москве, вещная обстановка которого была зафиксирована на следующей «схеме» (см. рис. 2).

В данном случае установление механизма контактирования (столкновения) автомобилей не составляет труда. Сложнее с оценкой признаков - следов в виде царапин и осыпи грунта. По механизму контакта ТС, а также и по параметрам проезжей

части, движение автомобиля *Б* под прямым углом к правой границе проезжей части можно исключить. Такое положение автомобиля *Б* в данном случае занял после удара в результате разворота ТС по часовой стрелке на большой угол. Это означает, что осыпь грунта локального характера с нижних частей автомобиля *Б*, располагающаяся под правым задним углом стоящего ТС, могла начать образовываться только после полной остановки ТС. Поэтому есть основания разделять осыпи грунта по механизму их образования. Например, на осыпи «динамического характера», начинающиеся образовываться с момента первичного контакта за счет продолжения перемещения отделившихся частиц грунта с нижних частей ТС по направлению первоначального перемещения ТС. И осыпи «статического характера», как, например, в приведенном выше примере, когда образование осыпи происходит после остановки ТС. Таким образом, по мнению авторов данной статьи такой признак, как осыпь грунта, не должен обособленно влиять на решение вопроса о месте столкновения ТС, поскольку должен получить оценку в ходе реконструкции механизма ДТП.

Такие же соображения возникают при анализе признаков места столкновения в виде осыпей осколков стекол и пластмассовых деталей ТС. В указанном выше пособии автор, определяя общие предпосылки решения вопроса, отмечает, что «место столкновения может быть также определено по расположению участков рассеивания осколков. В момент удара осколки стекол и пластмассовых деталей разлетаются в разных направлениях. Учтись с достаточной точностью влияние всех

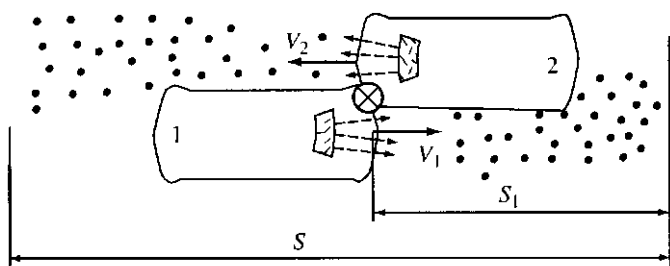


Рис. 3. Определение места столкновения автомобилей по дальности разлета осколков стекла

факторов на передвижение осколков трудно, поэтому определить место удара только по расположению участка рассеивания (в особенности при значительных его размерах) можно лишь приближенно».

Далее автор указывает: «При определении места столкновения по расположению осколков в продольном направлении следует учитывать, что осколки по направлению движения ТС рассеиваются в виде эллипса, ближайшая граница которого располагается от места удара на расстоянии, близком к величине перемещения их в продольном направлении за время свободного падения. Это расстояние приближенно можно определить по формуле

$$S = 0,125 \cdot V_a \cdot \sqrt{h},$$

где V_a - скорость ТС в момент разрушения стекла, км/ч; h - высота расположения нижней части разрушенного стекла, м».

Как показывает экспертная практика, указанный признак чаще всего выполняет роль дополнительных признаков места столкновения, так как зависит еще и от того, насколько точно определена скорость ТС. В некоторых случаях получается такой результат по расчету, который не объясняет, каким образом образовалась осыпь большой длины, например, в продольном направлении.

В то же время не высказывается никаких соображений для случаев, когда имеет место «экранирование» отделившихся осколков стекол или частиц ТС; приведя лишь частный случай встречного столкновения ТС автор отмечает, что «при встречных столкновениях место удара в продольном направлении может быть приближенно определено исходя из расположения дальних границ участков рассеивания осколков стекол, отброшенных от каждого из столкнувшихся ТС в направлении его движения». Далее он приводит формулу для определения места столкновения, которое будет находиться от дальней границы осколков стекол где S - полное расстояние между дальними границами участков рассеивания осколков стекол

первого ТС на расстоянии:

$$S_1 = S \frac{V_1^2}{V_1^2 + V_2^2},$$

встречных ТС (рис. 3).

Как показывает экспертная практика, случаи, когда на месте ДТП фиксируется осыпь осколков стекол и частиц ТС «правильной» эллиптической формы с достаточной концентрацией по всей ее площади, достаточно редки. По мнению авторов статьи давно назрела необходимость изучения экспертной практики по этому вопросу и анализа ДТП, в которых место столкновения определялось экспертами по осыпи осколков стекла и частиц ТС. На этом основании следовало бы продолжить разработку методики решения вопроса по этим условиям и дать более конкретные рекомендации.

Особое место в экспертной практике занимают методы решения вопроса о месте столкновения в случае отсутствия каких-либо следов на месте ДТП (следов колес, осыпей и т.п.). К этим методам следует отнести:

- а) определение места столкновения по расположению транспортных средств;
- б) уточнение места столкновения по деформациям транспортных средств.

К сожалению, применение данных методов возможно лишь в редких случаях. В пособии «Судебная автотехническая экспертиза» (изд. 1980 г.) возможность применения этого метода ограничивается следующими предпосылками:

«При проведении экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях часто ставится вопрос о том, на какой стороне проезжей части произошло столкновение ТС, двигавшихся параллельными курсами.

Наиболее точно место столкновения определяется в случаях, когда ТС после столкновения остаются в контакте друг с другом (или расходятся на незначительное расстояние)».

Как видно из текста пособия, определяющими являются две предпосылки:

- а) движение ТС параллельными курсами;
- б) взаимное расположение ТС после удара.

Непонятно, в данном случае, что понимается под «незначительным расстоянием», т.е. в каких пределах допускается величина взаимного смещения ТС после удара.

В экспертной практике встречаются случаи, когда эксперты применяют этот метод по определению места столкновения ТС, если расхождение ТС после удара составляло 2,5 м и более. В связи с от-

ЛИТЕРАТУРА

существом разработанных критериев оценки этого параметра невозможно сделать правильную оценку такого подхода эксперта к решению данной задачи. По мнению авторов статьи, и в этом случае необходимо обобщение экспертной практики и выработка конкретных рекомендаций по этому вопросу.

Актуальным является и метод «уточнения места столкновения по деформациям транспортных средств». Однако в указанном выше пособии не приведены конкретные расчетные методы решения вопроса, что также может быть предметом дальнейшей разработки и создания частных методик.

Проведенный анализ показывает, что определение места столкновения ТС является лишь частью процесса исследования при полной реконструкции механизма дорожно-транспортного происшествия. Анализ методик и методов транспортно-трасологической экспертизы по решению вопроса об определении места столкновения ТС показал, что имеется настоятельная необходимость в обобщении экспертной практики транспортно-трасологических экспертиз и с учетом этого продолжения работы по уточнению и совершенствованию методов и методик транспортно-трасологической экспертизы, в том числе совершенствования приемов и методов реконструкции механизма дорожно-транспортного происшествия в соответствии с новыми современными условиями.

1. Судебная автотехническая экспертиза. М., 1980.
2. Судебная транспортно-трасологическая экспертиза. М., 1971.
3. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. М., 1988.
4. *Байэтт Р., Уотте Р.* Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1983.
5. *Коллинз Д., Моррис Д.* Анализ дорожно-транспортных происшествий. М., 1971.
6. *Боровский Б.Е.* Безопасность движения автомобильного транспорта. Ленинград, 1984.
7. Применение данных трасологии при расследовании дорожно-транспортных происшествий. М., 1976.
8. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Минск, 1989.
9. Криминалистическое исследование контактно-взаимодействовавших объектов. М, 1992.
10. Экспертное исследование следов на транспортных средствах, возникших при дорожно-транспортном происшествии. М., 1994.
11. Методические рекомендации по некоторым вопросам автотехнической экспертизы. М., 1966.
12. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М., 1971.
13. *Бекасов В.А. и др.* Автотехническая экспертиза. М., 1967.
14. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М., 1993.



**Григорян
Вараздат Гевондович**
зав. лабораторией
судебной
автотехнической
экспертизы РФЦСЭ
при Министерстве юстиции
Российской Федерации,
кандидат технических наук



**Малаха
Владимир Владимирович**
ведущий эксперт
лаборатории судебной
автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации



**Липатов
Владимир Михайлович**
эксперт лаборатории
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации

ПРИМЕНЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ У ВОДИТЕЛЯ ПРЕДОТВРАТИТЬ НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА

Действующие Правила дорожного движения требуют от водителя при возникновении опасности для движения принятия мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства (п. 10.1 ч. 2 Правил дорожного движения). Таким образом, Правила дорожного движения обязывают водителей во всех случаях, если создается опасность для дальнейшего движения, применять торможение. Эти требования распространяются и на случаи, когда такая опасность для движения создается действиями пешехода. В то же время требования п. 10.1 ч. 2 Правил построены таким образом, что обязывают водителя выполнять определенные действия, но они не запрещают применять маневр в целях избежания дорожно-транспортного происшествия (ДТП). В уголовном праве такая норма называется «открытой», поскольку согласно ее требованиям считает обязательным выполнение конкретных действий, в то время как допускаются и другие действия при условии, что при их выполнении не наступит вредных последствий.

Судебно-следственная практика показывает, что в отдельных дорожно-транспортных ситуациях (ДТС) предотвращение ДТП было возможно только путем применения

водителем маневра. Таким примером может являться ДТП, связанное с наездом на лежащего человека, в условиях, когда человек мог быть обнаружен с расстояния, не позволяющего предотвратить наезд путем торможения. Применение водителем маневра в целях избежания наезда, при его неизбежности при применении только торможения, следует оценивать как технически обоснованное действие. Но при условии, если этот маневр не приведет к другим общественно опасным последствиям и тем самым не будет противоречить требованиям п. 8.1 Правил дорожного движения (маневр должен быть безопасен и не должен создавать помех другим участникам движения).

В экспертной практике методике решения вопроса о технической возможности предотвращения наезда на пешехода посвящено множество работ. В методической литературе Центрального НИИ судебных экспертиз (в настоящее время РФЦСЭ) эта методика в полном объеме впервые была опубликована в 1966 г. в «Методических рекомендациях по некоторым вопросам автотехнической экспертизы». В дальнейшем методика решения этого вопроса неоднократно рассматри-

ввалась как в отдельных методических письмах, так и монографиях, например, в пособии «Автотехническая экспертиза» (изд. ЦНИИСЭ, 1967 г., авт. В.А. Бекасов и др.) и «Судебная автотехническая экспертиза», ч. 2 (изд. ВНИИСЭ, М., 1980 г., колл. авторов).

В экспертной практике существует ряд методик решения вопроса о технической возможности предотвращения наезда на пешехода. При этом эксперт выбирает методику решения данного вопроса в зависимости от обстоятельств ДТП (или дорожно-транспортной ситуации - ДТС) и исходных данных, представленных эксперту. В экспертизе существуют методики решения этого вопроса для различных ДТС:

- для случая, когда пешеход пересекает полосу движения транспортного средства (ТС);
- для случая, когда пешеход движется в попутном или встречном направлении по отношению к ТС;
- для случая наезда на неподвижного пешехода (например, лежащего человека на проезжей части).

Задачи исследования были сформулированы еще в 1967 г. в монографии «Автотехническая экспертиза» (изд. ЦНИИСЭ, авт. Бекасов В.А. и др.), где указано следующее (все по тексту монографии):

«Перед экспертом в большинстве случаев стоит задача исследовать два основных обстоятельства дорожно-транспортного происшествия:

1. установить и исследовать механизм (процесс) дорожно-транспортного происшествия;
2. исследовать технические возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

Результаты экспертного исследования механизма дорожно-транспортного происшествия и технической возможности его предотвращения служат основанием для выводов о действиях водителя транспортного средства в конкретных условиях названного происшествия. Без объективного анализа механизма этого происшествия практически невозможно установить причину его возникновения. Таким образом, исследование и анализ механизма дорожно-транспортного происшествия, а также определение технической возможности его предотвращения, как правило, составляют основное содержание заключения эксперта».

Следует отметить, что в настоящее время под исследованием механизма ДТП понимается не что иное, как реконструкция механизма дорожного происшествия. В связи с этим для ДТС, в которой перед наездом пешеход пересекает полосу движения в поперечном направлении, основными способами решения вопроса о «технической возможности» следует признать только способы с обязательным

исследованием механизма ДТП (его реконструкцией). К таковым относятся следующие способы решения вопроса:

- а) сравнением удаления ТС от места наезда в заданный момент времени с остановочным путем ТС;
- б) сравнением величины пути пешехода с заданного момента времени до момента наезда с величиной его пути, определенной за время преодоления ТС расстояния остановочного пути до места наезда;
- в) определение возможности выхода пешехода за пределы полосы движения ТС при условии своевременного применения водителем мер к торможению.

В автотехнической экспертизе только в двух случаях вопрос «о технической возможности» решается без проведения реконструкции (исследования) механизма наезда. К ним относится так называемое решение вопроса «по времени». Такой способ решения возможен только в двух случаях. При решении вопроса «по времени» в первую очередь определяется время движения пешехода на заданном пути до места наезда по формуле:

$$t_n = \frac{S_n \cdot 3,6}{V_n}, \quad (1)$$

где t_n - искомое время движения пешехода, сек., S_n - расстояние, которое преодолел пешеход от заданного момента до момента наезда, м, V_n - скорость движения пешехода.

Если время движения пешехода (t_n) оказывается меньше:

- а) времени реакции водителя - t_1 ;
- б) времени, необходимого водителю ТС для принятия мер к торможению - $t_1 + t_2 + 0,5 t_3 = T_{\Sigma}$ (здесь t_2 и t_3 - время срабатывания тормозного привода), то эксперт может сделать вывод о том, что водитель ТС не имел технической возможности предотвратить наезд путем торможения, так как время движения пешехода меньше даже времени t_1 и T_{Σ} , и тем самым, даже при немедленном принятии мер водителем торможение началось бы после наезда.

Таким же способом может решаться вопрос «о технической возможности» в том случае, если наезд на пешехода произошел в конце торможения и практически совпал с остановкой ТС (т.е. перемещение ТС после наезда было минимальным). В этом случае также определяют время движения пешехода на пути до места наезда по формуле (1). Далее определяется время, необходимое на остановку ТС путем экстренного тормо-

жения по формуле:

$$T_o = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3 + \frac{V_a}{3,6 \cdot j} \quad (2)$$

Если $t_n \leq T_o$, то эксперт может сделать вывод о том, что водитель не имел технической возможности предотвратить наезд на пешехода, так как водитель использовал все время движения пешехода, находившееся в его распоряжении. Если $t_n \geq T_o$, то эксперт должен сделать вывод о том, что водитель автомобиля имел техническую возможность предотвратить наезд.

Как было отмечено выше, все остальные способы решения вопроса связаны с реконструкцией механизма наезда и проводятся в следующей последовательности.

1. Если наезд на пешехода произошел без торможения, то реконструкция начинается с определения расстояния от ТС до места наезда в момент возникновения опасности по формуле (при условии, что наезд произведен передней частью ТС):

$$S_a = S_n \cdot \frac{V_a}{V_n} \text{ м}, \quad (3)$$

где S_a – расстояние от транспортного средства до места наезда, м, S_n – расстояние, которое преодолел пешеход с момента возникновения опасности для движения до момента наезда, м, V_n – скорость движения пешехода, км/ч, V_a – скорость движения ТС, км/ч.

Подсчитанное по формуле (2) расстояние эксперт сравнивает с остановочным путем, определенным по следующей формуле:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{25 \cdot j}, \quad (4)$$

где S_o – остановочный путь ТС, м, V_a – скорость движения ТС, км/ч, j – величина замедления при торможении, м/с².

Если получается, что S_o более S_a , то эксперт может сделать вывод о том, что водитель не имел технической возможности предотвратить наезд. Если S_o менее S_a , то эксперт должен сделать вывод о том, что водитель имел техническую возможность предотвратить наезд.

2. В том случае, если водитель ТС применял торможение и на проезжей части остались тормозные следы, то решение вопроса следует начинать с расчета скорости движения ТС. Формула для расчета выбирается в зависимости от обстоятельств происшествия. Например, если ТС при торможении остановилось в конце следа, то на однородном покрытии может быть использована

формула:

$$V_a = 1,8 \cdot j \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot j \cdot S_T}, \quad (5)$$

где V_a – скорость движения, км/ч, S_T – длина следа торможения, м.

Для расчета скорости движения ТС, в зависимости от обстоятельств происшествия, в экспертной практике разработаны различные формулы. Следует отметить, что основной составляющей всех формул по определению скорости движения является величина пути, проходимая ТС при торможении или движении накатом.

После определения скорости движения ТС в случае наезда на пешехода в процессе торможения рекомендуется использовать следующие формулы (при условии, если наезд произведен передней частью ТС):

а) в случае, когда пешеход вышел на проезжую часть до начала торможения:

$$S_a = \left(3,6 \frac{S_n}{V_n} - t'_T \right) \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j} - S_T^* \quad (6)$$

или по формуле:

$$S_a = \frac{V_a}{V_n} \cdot S_n - \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j_m}} - \sqrt{S_T^*} \right]^2 \text{ м}, \quad (7)$$

б) в случаях наезда в конце торможения:

$$S_a = \frac{V_a}{V_n} S_n - \frac{V_a^2}{26 \cdot j_m} \text{ м}, \quad (8)$$

в) в случаях, когда в момент выхода пешехода на проезжую часть автомобиль двигался уже в заторможенном состоянии:

$$S_a = \frac{j_m}{2} \left[3,6 \frac{S_n}{V_n} + \sqrt{\frac{2 \cdot S_T^*}{j_m}} \right]^2 - S_T^* \text{ м}, \quad (9)$$

где t – время движения автомобиля в заторможенном состоянии до места наезда, сек. [определяется по соответствующим формулам]; j_m – величина замедления на участке торможения ТС; S_T^* – расстояние, которое преодолел ТС в заторможенном состоянии после наезда до полной остановки, м.

Если наезд произошел боковой частью ТС, расположенной на некотором расстоянии от передней части ТС, то из полученных при расчете по приведенным формулам результатов эту величину следует вычитать.

После определения S_a производится расчет остановочного пути ТС, формула которого при наличии следов торможения, по которым определя-

лась скорость движения, будет выглядеть несколько иначе, чем формула (4)

$$S_o = (t_1 + t_2 + t_3) \frac{V_a}{3,6} + S_{\text{ю}}, \quad (10)$$

где $S_{\text{ю}}$ - длина следа торможения, м.

Вопрос «о технической возможности» решается, как и в предыдущем случае, путем сравнения S_o и S_a . Если S_a более $S_{\text{ю}}$, то эксперт должен сделать вывод о том, что водитель имел техническую возможность предотвратить наезд. Если S_o более S_a , то эксперт может сделать вывод о том, что водитель не имел технической возможности.

3. Однако в тех случаях, когда S_a не намного превышает $S_{\text{ю}}$, то решение вопроса о технической возможности требует дополнительной реконструкции механизма происшествия. Так, в «Методических рекомендациях по производству автотехнической экспертизы» (изд. ЦНИИСЭ, 1971 г.), указано, что для решения вопроса в этом необходимо (далее по тексту): «Для этого необходимо определить расстояние $\Delta S_{\text{по}}$, на которое могло бы дополнительно переместиться препятствие от места, где произошел наезд, если бы водитель начал принимать меры к остановке транспортного средства в момент возникновения опасной обстановки. Расстояние $\Delta S_{\text{по}}$ может быть определено по формуле:

$$\Delta S_{\text{по}} = \frac{V_n}{3,6} \left[T_o - \sqrt{\frac{2}{j} \Delta S_a} \right] - S_n, \quad (11)$$

Этой формулой удобно пользоваться при проведении исследований по многим версиям, когда расчеты проводятся по различным вариантам исходных данных. Вывод об отсутствии у водителя технической возможности предотвратить наезд может быть сделан при условии, что расстояние $\Delta S_{\text{по}}$ недостаточно, где T_o - остановочное время транспортного средства, сек. ΔS_a - разность остановочного пути S_a и расстояния S_a ; величину ΔS_a определяют по формуле:

$$\Delta S_a = S_o - S_a = (T_o - t''_T - t_n) \frac{V_n}{3,6} + S''_T \text{ м.} \quad (13)$$

Можно также воспользоваться формулой (14), полученной из формулы (11) путем ряда преобразований:

$$\Delta S_{\text{по}} = \frac{V_n}{3,6} \left[T + t_T - t_n - \sqrt{t_T^2 - 2t_T(t_n - T) + t_n^2} \right] \text{ м,} \quad (14)$$

где T - время, необходимое водителю для подготовки тормозов к действию, сек.:

$$T = t_1 + t_2 + 0,5t_3. \quad (15)$$

чтобы препятствие вышло за пределы опасной зоны. В противном случае следует сделать вывод о наличии у водителя такой возможности».

4. Необходимость реконструкции механизма происшествия возникает также при выходе пешехода из-за неподвижного препятствия или, наоборот, движущегося другого ТС во встречном или попутном направлениях.

В этих случаях эксперт должен исследовать условия «видимости пешехода» для водителя ТС, в связи с чем приходится расчетным путем устанавливать взаимное положение ТС с водителем и пешехода в различные моменты времени. При графоаналитическом способе решения вопроса «об ограничении видимости пешехода», наиболее наглядно иллюстрирующем проводимую реконструкцию, может быть приведен следующий вышеуказанный способ (при условии одинаковых скоростей ТС). Сначала определяется остановочный путь ТС при заданных условиях по формуле (4). После этого, в зависимости от того, произошел наезд с торможением ТС или без него, определяется удаление пешехода от места наезда в тот момент, когда ТС находилось от места наезда на расстоянии остановочного пути (SJ по следующим формулам:

а) для случая наезда без торможения:

$$S_n = \left[T_{\Sigma} + \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S''_T}{j}} \right] \frac{V_n}{3,6}, \quad (17)$$

или

$$S_n = \left[T_{\Sigma} + \frac{V_a - V_n}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S''_T}{3,6 \cdot j}} \right] \frac{V_n}{3,6}, \quad (18)$$

или

$$S_n = \frac{S_o + \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j} - \sqrt{S''_T}} \right]^2 - L_{\text{во}}}{V_a} \cdot V_n. \quad (19)$$

$$S_n = \frac{S_o}{V_a} \cdot V_n; \quad (16)$$

б) для случая наезда ТС, двигавшегося в заторможенном состоянии:

Далее, с учетом подсчитанных величин строится графическая схема, на которой отмечается

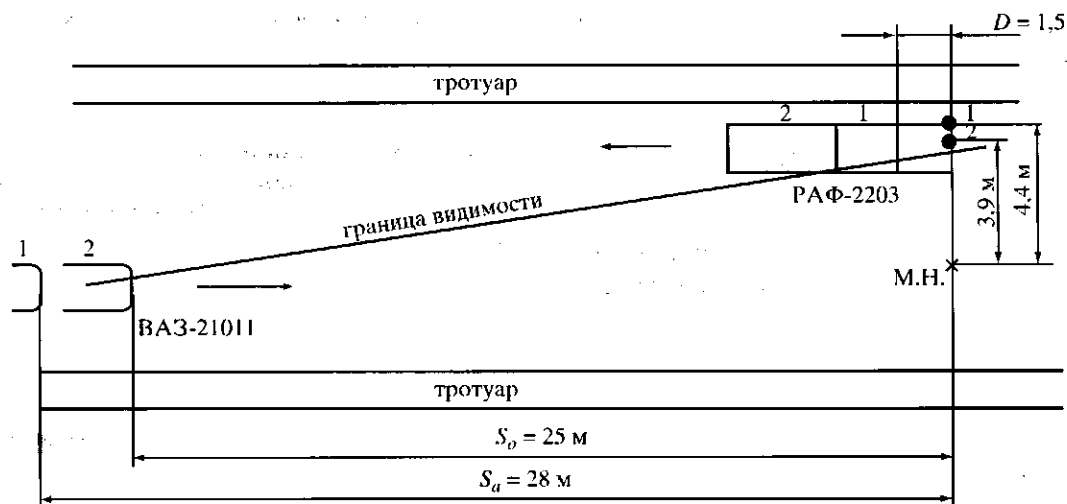


Рис. 1. Взаимное положение ТС и пешехода в схеме ДТП, связанного с наездом автомобиля ВАЗ-21011 «Жигули» на пешехода, вышедшего из-за автобуса РАФ-2203 «Латвия», двигавшегося во встречном направлении, в момент: 1 – начала пересечения пешеходом полосы движения автомобиля РАФ-2203; 2 – нахождения автомобиля ВАЗ-21011 на расстоянии остановочного пути от места наезда

взаимное положение ТС и пешехода в принятый момент времени, а также положение неизвестного ТС, двигавшегося, например, слева впереди в попутном направлении с одинаковой скоростью и заданным боковым интервалом и дистанцией (см. рис. 1, взятый из пособия «Судебная автотехническая экспертиза», изд. ВНИИСЭ, 1980 г.).

Если при этих условиях двигавшееся слева впереди неизвестное ТС ограничивало водителю ТС возможность видеть пешехода, то эксперт может сделать вывод об отсутствии у водителя технической возможности предотвратить наезд и наоборот. Следует отметить, что приведенный пример является частным случаем реконструкции механизма происшествия и решения вопроса о технической возможности.

Во многих случаях, в зависимости от представленных исходных данных, эксперт вынужден определять взаимное положение ТС и пешехода в несколько моментов времени, например, в момент начала движения пешехода по проезжей части, в момент окончания пересечения пешеходом полосы движения неизвестного ТС и т.д.

5. Необходимо проведение исследования (реконструкции) механизма происшествия и в случае наезда ТС на пешехода, движущегося в попутном или встречном направлении.

В пособии «Судебная автотехническая экспертиза» (изд. ВНИИСЭ, 1980 г.) определение взаимного положения ТС и пешехода, двигавшегося во встречном направлении в заданные моменты времени рекомендуется определять по следующим формулам:

где \$S_a\$ - удаление ТС от места наезда в момент, когда водитель имел возможность обнаружить пешехода, м».

Если неравенства (21) и (22) не соблюдаются и величина \$D S_a\$ равна или меньше \$A S_n\$, то следует сделать вывод о том, что водитель не имел технической возможности предотвратить наезд на пешехода путем торможения. Если величина \$A S_a\$ больше \$A S_n\$, то следует противоположный вывод. Такой же вывод надо сделать, если во второй части неравенства значение времени в скобках получается отрицательным.

Если пешеход двигался в попутном направлении, то расчетные формулы несколько меняются:

«...для случая наезда без торможения

$$S_a - S_o > \left[T + \frac{V_a}{3,6 \cdot j_3} - \frac{S_a}{V_a} \cdot 3,6 \frac{V_n}{3,6} \right], \tag{20}$$

или для случая наезда в процессе торможения

$$S_a - S_o T > \left[\frac{(S_a - S_T) \cdot 3,6}{V_a} \cdot \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{j_3} \frac{V_n}{3,6}} \right], \tag{21}$$

«...для случая наезда без торможения

$$S_o - S_a < \left[T + \frac{V_a}{3,6 \cdot j_3} - \frac{S_a}{V_a} \cdot 3,6 \frac{V_n}{3,6} \right], \quad (22)$$

для случая наезда в процессе торможения

$$S_o - S_a < \left[T + \frac{(S_a - S_T) \cdot 3,6}{V_a} + \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{j_3}} \right] \frac{V_n}{3,6}. \quad (23)$$



Рис. 2

Если в результате проведенного исследования величина AS_n окажется меньше AS_a или равной ей, следует сделать вывод об отсутствии у водителя технической возможности предотвратить наезд путем торможения. Если же AS_n больше AS_a , следует сделать противоположный вывод».

6. Как показывает экспертная практика, достаточно часто эксперты прибегают к реконструкции механизма ДТП, связанным с наездом на пешехода, для анализа исходных данных, представленных на экспертизу. Для примера можно привести ДТП, при котором наезд на пешехода произошел в процессе торможения (см. схему на рис. 2).

На схеме представлен случай наезда на пешехода автомобилем ВАЗ-2106. Водитель этого ТС показал, что он двигался с разрешенной скоростью, а пешеход пересекал проезжую часть слева направо в темпе быстрого бега. С момента начала движения пешехода по проезжей части водитель принял меры к торможению. Для проверки ДТС, представленной в показаниях водителя, были проведены следующие расчеты. Сначала была определена скорость автомобиля ВАЗ без нагрузки на сухой, асфальтированной, горизонтальной проезжей части по следу торможения длиной 26 м.

$$V_a = 1,8 \cdot j \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot j \cdot S_{тo}} =$$

$$= 1,8 \cdot 6,8 \cdot 0,35 + \sqrt{26 \cdot 6,8 \cdot 26} \approx 72 \text{ км/час}$$

(значения параметров отвечают рекомендациям, принятым в экспертной практике). Расчет показал, что имело место превышение водителем установленной скорости движения, так как место происшествия находилось в пределах населенного пункта (п. 10.2 Правил дорожного движения).

Далее определили удаление автомобиля от места наезда в момент начала реакции водителя при принятом для данной ДТС времени реакции (наезд передней частью ТС):

$$S_p = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \frac{V_a}{3,6} + [S_T - L - B] =$$

$$= [1,0 + 0,1 + 0,5 \cdot 0,35] \frac{72}{3,6} + [6 - 0,6 - 2,4] \approx 19 \text{ м}$$

(здесь L и B - передний свес и база а/м ВАЗ).

Далее определили удаление пешехода от места наезда в момент начала реакции водителя на торможение:

$$S_n = \left(T_{\Sigma} + \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\frac{2 \cdot S_T''}{j}} \right) \frac{V_n}{3,6} =$$

$$= \left(1,275 + \frac{72}{3,6 \cdot 6,8} - \sqrt{\frac{2 \cdot 23}{6,8}} \right) \frac{16,7}{3,6} = 75 \text{ м}$$

(здесь V_n - скорость пешехода выбрана по таблицам в соответствии с темпом движения, а также полом и возрастом пешехода).

Таким образом, расчет показал, что в тот момент, когда водитель начал реагировать на торможение, пешеход при заданной скорости 16,7 км/час должен был находиться в 3,5 м от проезжей части, т.е. за ее пределами (весь путь пешехода по проезжей части составляет лишь 4 м). Это обстоятельство не соответствует показаниям водителя и остальным объективным данным, характеризующим данное ДТП. Поэтому можно сделать вывод о том, что заданная скорость движения пешехода была завышена почти вдвое. А это означает, что необходимо существенное уточнение представленных исходных данных.

7. Большое значение реконструкция имеет место в тех случаях, когда перед экспертизой помимо

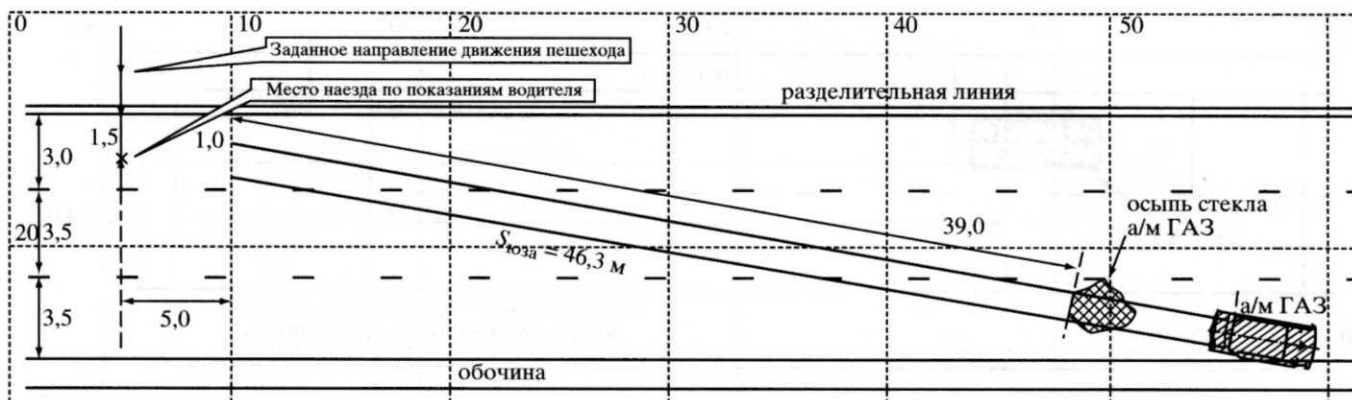


Рис. 3

решения вопроса «о технической возможности» ставится вопрос об установлении места наезда. Таким примером может служить ДТП с наездом на пешехода, совершенным автомобилем ГАЗ-3110 на загородной дороге, проходящей в пределах населенного пункта (см. схему ДТП, рис. 3).

По версии водителя наезд на пешехода, перебежавшего проезжую часть бегом слева направо, произошел до начала следов торможения; пешеход преодолел от центральной разделительной линии до места наезда 1,5 м (пример основан на конкретном ДТП, с внесением ряда изменений для большей наглядности проводимой реконструкции).

В данном случае решение поставленных вопросов требовало проведения комплексного автотехнического, транспортно-трасологического и судебно-медицинского исследования. На первом этапе комплексного исследования, связанного с анализом повреждений ТС и погибшего пешехода, было установлено, что в данном случае пешеход передвигался относительно направления движения ТС справа налево, а не слева направо. На втором этапе комплексного исследования была определена скорость движения автомобиля по следам торможения длиной 46 м с учетом сухой, асфальтированной, горизонтальной проезжей части по формуле:

$$V_a = 1,8 \cdot j \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot j \cdot S_{\text{торм}}} = 1,8 \cdot 6,8 \cdot 0,35 + \sqrt{26 \cdot 6,8 \cdot 46,3} \approx 95 \text{ км/час.}$$

На третьем этапе комплексного исследования было определено расположение места наезда с учетом расположения осыпи осколков стекла, отделившихся от ТС при наезде, для чего был проведен следующий расчет. Сначала была определена скорость движения ТС в тот момент, когда оно

После этого было определено приближенное значение перемещения отделившихся от ТС осколков стекол в продольном направлении по формуле:

располагалось передней частью на уровне начала осыпи осколков по формуле:

$$V_a = \sqrt{(V_a - 1,8 \cdot j \cdot t_3)^2 - 26 \cdot j [S_{\text{торм}} - L - B]} = \sqrt{(95 - 1,8 \cdot 6,8 \cdot 0,35)^2 - 26 \cdot 6,8 \cdot [39 - 0,8 - 9,7]} \approx 47 \text{ км/час.}$$

$$S = 0,125 \cdot \frac{V_a + V_a'}{2} \sqrt{h} = 0,125 \cdot \frac{95 + 47}{2} \sqrt{0,7} \approx 7,4 \text{ м}$$

(здесь h - высота расположения приборов освещения ТС).

Этот расчет позволил определить положение ТС относительно начала осыпи осколков, а тем самым расположение места наезда в координатах дороги. Место наезда будет располагаться примерно в 7,4 м перед осыпью осколков, ближе к правой границе второй полосы проезжей части.

Таким образом, результаты проведенной реконструкции механизма позволили не только установить расположение места наезда в координатах проезжей части, но и уточнить ряд других обстоятельств происшествия, а именно то, что:

- а) пешеход передвигался справа налево;
- б) наезд произошел в процессе торможения ТС после его отклонения от первоначальной траектории.

Следует отметить, что по первоначальным данным (при условии, что пешеход двигался слева направо и преодолел с момента возникновения

опасности до места наезда 1,5 м), водитель ТС не имел технической возможности предотвратить наезд на пешехода путем торможения. В этом случае, с технической точки зрения и превышение скорости движения ($V_a = 95$ км/час) водителем не находятся в причинной связи с данным наездом. Однако после проведения реконструкции механизма ДТП вывод по данному вопросу меняется на противоположный, поскольку при его решении необходимо исходить из того условия, что при движении с разрешенной скоростью (не более $V_a = 60$ км/ч) и без применения маневра вправо водитель ТС имел техническую возможность предотвратить наезд на пешехода, и тем самым данное ДТП исключалось. Таким образом, уточнение по результатам реконструкции исходных данных, необходимых для решения вопроса «о технической возможности предотвращения наезда» у водителя ТС, позволили в дальнейшем решить не только этот вопрос, но и вопрос о причинной связи между превышением водителем ТС установленной скорости движения и наездом на пешехода.

Указанные выше случаи применения реконструкции механизма ДТП, связанные с наездом на пешехода, показывают большие возможности этого метода при решении подобных вопросов. Большое значение имеет этот метод и для уточнения исходных данных, представляемых органами следствия и суда для проведения автотехнической экспертизы.

По мнению авторов данной статьи, в настоящее время назрела необходимость обобщения экспертной практики по производству автотехнических экспертиз, связанных с наездом на пешехода. На основании обобщения необходимо уточнение,

а в отдельных случаях и выработка новых рекомендаций по реконструкции механизма ДТП, связанных с наездом ТС на пешехода.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бекасов В.А. и др.* Автотехническая экспертиза. М., 1967.
2. Методические рекомендации по некоторым вопросам автотехнической экспертизы. М., 1966.
3. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М., 1971.
4. Применение данных трасологии при расследовании дорожно-транспортных происшествий. М., 1976.
5. Судебная автотехническая экспертиза. М., 1980.
6. Судебная транспортно-трасологическая экспертиза. М., 1977.
7. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. М., 1988.
8. *Коллинз Д., Моррис Д.* Анализ дорожно-транспортных происшествий. М., 1971.
9. Безопасность движения автомобильного транспорта. Ленинград, 1984.
10. *Байэрт Р., Уомме Р.* Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1983.
11. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М., 1993.



Чава Иван Иванович
главный эксперт лаборатории
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации, кандидат юридических
наук

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В НЕСТАНДАРТНЫХ УСЛОВИЯХ

Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы определяет дорожно-транспортную ситуацию (ДТС) как совокупность развивающихся на дороге событий, обусловленных взаимодействием водителя и других участников дорожного движения в определенных пространственно-временных границах [4]. ДТС подразделяются на простые (свободные), сложные и критические. Сложная ДТС - это совокупность развивающихся на дороге событий, содержащая существенно больший, чем обычная ДТС, объем информации, что требует от водителя повышенного внимания, вынуждая его чаще обычного менять скорость движения и совершать сложные маневры. Простая (свободная) ДТС - ситуация, при которой у транспортного средства отсутствуют помехи для движения и водитель своими действиями не создает опасности для движения другим участникам движения. Критическая ДТС - такая совокупность развивающихся на дороге событий, когда водитель может избежать аварии лишь ценой предельного напряжения.

В простых ДТС (в отличие от сложных) возникновение опасности для движения, на которую должен реагировать водитель автомобиля, не связано с появлением в поле его зрения вероятного препятствия. Характеристики типичных (стандартных) для водительской и экспертной практики простых и сложных ДТС в дифференцированном и систематизированном виде приведены в работах Ю.Б. Суворова [1; 3]. Действия водителей в типичных (стандартных) ДТС в большинстве случаев регламентированы непосредственно в Правилах

дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ) [2], а теоретический анализ подобных ДТС с позиций экспертной оценки действий водителей нашел отражение в подготовленных в РФЦСЭ методических рекомендациях [7; 8; 9; 10].

Нестандартными (нетипичными) считаются ДТС, формализация которых четко не проведена ни в ПДД, ни в специальной литературе, а действия участвовавших в них водителей однозначно не регламентированы в ПДД либо совсем не поддаются регламентации. Здесь речь может идти, например, о таких ДТС:

- в поле зрения водителя находится несколько объектов, которые в равной степени одновременно либо почти одновременно могут стать препятствием;
- ситуация связана с оценкой преимущества для движения участников дорожно-транспортного происшествия (ДТП), но она однозначно не регламентирована в ПДД;
- ситуация предопределила выбор водителем конкретного действия (способа) по предотвращению ДТП и последующей оценке его технического соответствия ПДД и эффективности предотвращения ДТП - применение маневра вместо торможения, маневра наряду с торможением, неэкстренного торможения рабочей и другими тормозными системами, двигателем, накатом и т.д.

Особые дорожные условия (ДУ) - это составляющая особых условий дорожного движения, регламентированных в ПДД и определяемых

комплексом факторов, формирующих дорожное движение, влияющих на его безопасность и выбор режимов движения транспортных потоков. Дорожные условия не всегда непосредственно зависят от недостатков дороги, ее обустройства и окружающей среды. Если эти факторы не отвечают требованиям, предъявленным нормативно-технической документацией по безопасности движения, то они составляют группу особых ДУ. К следующей группе относятся ДУ, которые не зависят от взаимодействия участников движения, переключения сигналов светофора (в том числе и режим работы светофорных объектов или субъектов, регулировавших движение, не предусмотренный ПДД), а также от внезапного отказа либо неэффективности органов управления автомобилем. Исходя из принятых определений ДТС и ДУ первые отличаются от ДУ наличием (отсутствием) взаимодействия (не только физического, но и ситуационного) водителя и других участников движения до ДТП.

Разделение ДТС на сложные и простые (свободные) было проведено чисто условно с учетом того, что под взаимодействием участников движения имеется в виду создание ими взаимных или односторонних помех, препятствий, опасности для движения. В простой ДТС возникновение опасности для движения не связано с появлением препятствия в виде другого участника движения (субъекта или объекта на дороге). Если имеющиеся субъекты, объекты, различные факторы, формирующие дорожное движение или влияющие на него, не только не создают препятствия, но и не представляют опасности для движения транспортного средства (ТС), то такой комплекс факторов относим к ДУ. Те простые ДТС (например, при физическом вмешательстве пассажира в процесс управления автомобилем), для которых характерно взаимодействие (необязательно физическое) участников движения, предлагается отнести к нестандартным ДТС, а не к ДУ. К ДТС следует относить и совокупность событий на дороге, участниками которых были иные лица, создавшие помеху на дороге, - ремонтники, такелажники, регулировщики и др. Нестандартными можно считать также ситуации, связанные как с наличием препятствий (аварийная остановка, различимость объектов среды дорожного движения и т.п.), так и с ограничением зоны видимости водителю ТС различными объектами, непосредственно не участвующими в ДТП и находящимися за пределами проезжей части. Ситуации, связанные с ограничением зоны видимости водителю ТС вследствие изменения геометрических параметров дороги, относятся к ДУ. И, наконец, особую группу ДУ составляют особенности движения в «жилых зонах».

Исследования ДТП, которым предшествовали указанные ДТС или которые происходили в данных ДУ, встречались в экспертной практике. По результатам анализа и обобщения экспертной практики судебно-экспертных учреждений системы Министерства юстиции Российской Федерации, ГУВД г. Москвы были отобраны наиболее интересные варианты таких исследований, которые в систематизированном виде приведены в наших совместно с Ю.Б. Суворовым работах [5; 6]. В этой работе примеры систематизированы по вышеуказанным классификационным признакам для нестандартных ДТС и особых ДУ, приведены соответственно в разделах 2 и 3 работы [6].

Анализ заключений экспертов показал, что большинство задач, возникающих в связи с исследованием нестандартных ДТС, остаются без решения. Данное обстоятельство связано с тем, что для решения нестандартных ситуаций, как правило, требуется использование нестандартных методов исследования. Учитывая индивидуальность нестандартных ситуаций, разработка специальных методов их исследования нецелесообразна. В то же время практически каждую нестандартную ДТС можно путем использования метода аналогии отнести к одной или нескольким частным методикам САТЭ. При этом преобладающим в выборе частных методик является использование логики и методов исключения.

Иногда в нестандартной ДТС можно выделить ряд стандартных, часто встречающихся ДТС и выявить несоответствие между ними. В качестве примера можно привести ДТС, когда для водителя ТС светофорный объект работает в режиме одновременного включения красного, желтого и зеленого сигналов, что несомненно, является сложной и нестандартной ДТС. В то же время в этой ситуации легко выделить ряд стандартных ситуаций, позволяющих принять правильное решение. В соответствии с п. 6.1 ПДД [2] зеленый сигнал разрешает движение, желтый сигнал запрещает движение. Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение. Сочетание красного, желтого и зеленого сигналов ПДД не предусмотрено, что может свидетельствовать о неисправности светофорного объекта. Поскольку на светофоре одновременно с зеленым сигналом включено сочетание желтого и красного сигналов, водитель ТС, учитывая требование п. 1.5 ПДД, должен действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения, т.е. он должен учитывать то, что светофорный объект неисправен, возможно, что это дезинформирует водителей, следующих не только в его

направлении движения, но и в других тоже. Следовательно, разложив данную сложную ситуацию на простые, необходимо выделить из них безопасную. В данном случае - это красный сигнал либо сочетание красного и желтого, запрещающих движение.

Достаточно часто встречаются ситуации, которые необходимо исследовать путем исключения нелогичных частных ситуаций, противоречащих общей логике ДТП, и выделения частной ситуации, которая фактически нивелирует остальные либо делает их несостоятельными. В качестве примера можно рассмотреть ДТП, связанное с движением колонны транспортных средств. В данном случае анализируется понятие организованной колонны ТС по 4-м квалифицирующим ее признакам. В результате исследования выявлено, что 3 признака из них соответствовали определению организованной колонны. Автобусы в количестве более трех следовали по той же полосе движения с постоянно включенными фарами и в сопровождении головного автомобиля сопровождения ГАИ с включенным маячком синего цвета. Однако при рассмотрении четвертого признака, а именно «следующим непосредственно друг за другом», признано, что расстояние 100 м между отставшим автобусом и колонной не соответствует требованию непосредственного следования друг за другом. Таким образом, из-за несоблюдения водителем одной нормы фактически оказались несостоятельными остальные три. В результате этого движение отставшего автобуса не признано движением в организованной колонне.

В отдельных случаях нестандартные ДТП могут рассматриваться с точки зрения общепринятых канонов безопасности дорожного движения, ГОСТов, ОСТов, СНИПов и т.д. В качестве примера может служить эпизод столкновения локомотива с автобусом. При исследовании использованы общие принципы безопасности дорожного движения. Поскольку в специальной методической литературе подобные ситуации не исследованы, анализ ДТП производился с одновременным использованием общепринятых методов исследования и привлечением не свойственных для САТЭ нормативов, в частности СНИПов, ВСН, ГОСТов. Использование данных нормативов позволило решить вопросы, которые с помощью только разработанных методов САТЭ решить было невозможно. В то же время достоверность проведенного исследования в данном случае определяется рамками использованных норм, которые обязательны для выполнения.

Известно, что процесс дорожного движения складывается из совокупности взаимодействующих элементов системы

«водитель-автомобиль-дорога-среда».

Фактически исследование ДТП в целом требует исследования каждого элемента в отдельности и в совокупности с остальными. Однако для исследования элементов, относящихся к системе «водитель-дорога-среда», необходимы познания, не во всех случаях свойственные судебной автотехнической экспертизе. В частности, в практике достаточно часто возникают вопросы, требующие исследования дороги и ее воздействия на ТС. В данном случае исследование проводится путем выявления фактических характеристик дорог и ДУ и сопоставления их с действующими нормативными требованиями в отношении содержания и ремонта автомобильных дорог и соответствия ДУ требованиям безопасности, отклонения ДУ от требуемых норм. Исследование также проводится путем определения технических причин связи между установленными отклонениями и характером движения. В качестве примера может служить ДТП, произошедшее в результате заноса автомобиля на полосу встречного движения. Основной задачей исследования являлось установление причины заноса и правильности организации дорожного движения. С этой целью на участке ДТП был произведен эксперимент в целях определения сцепных качеств дорожного покрытия. Измерения производились с помощью стандартизированного нормативного прибора Кузнецова ППК-2-МАДП-ВНИИБД. В результате исследования было установлено отклонение сцепных свойств покрытия на участке ДТП от нормы. Оно могло быть одним из факторов, находящихся в причинной связи с ДТП. При этом было установлено, что нормативное значение коэффициента сцепления на данном участке может быть обеспечено при движении по нему транспортного средства со скоростью 44-45 км/ч, а при движении со скоростью 50 км/ч нормативное значение коэффициента сцепления не обеспечивается. В соответствии с проведенным исследованием были даны рекомендации организации, ответственной за эксплуатацию исследованного участка дороги.

Судебная практика в ряде случаев, когда отсутствует прямое законодательное регулирование или оно не имеет однозначного толкования, использует рекомендательные положения бюллетеней Верховного суда, проистекающие из имевших место эффективных судебных решений по конкретным делам. Таким же образом, экспертная практика вправе иметь наработки для экспертных решений, напрямую вытекающих из использования положений ПДД, «официальных» методик и т.п. и требующих дополнительного осмысления и анализа.

Итак, общими для экспертного исследования обстоятельств ДТП в нестандартных ДТС и особых ДУ являются такие методические приемы, как классифицирование и аналогия - выражение в прикладной области знаний, широко применяемых в науке соответственно классификационного и сравнительного методов исследования. Наиболее эффективные результаты дает сочетание диагностических, ситуационных, формально-логических и каузальных методов исследования.

При анализе обстоятельств ДТП в предшествующих нестандартных ДТС кроме применения вышеуказанных общих методов целесообразен такой алгоритм исследования:

а) установление путем диагностирования и ситуационного анализа свойства объекта или признака поведения субъекта, которые могли обусловить данную нетипичность ДТС и наступление ДТП (диагностические и ситуационные исследования). Например, факт незагорания стоп-сигнала переднего ТС до ДТП;

б) определение технической составляющей причинной связи в механизме события между отклонением данного свойства или характеристики объекта исследования и фактом наступления ДТП (каузальные исследования). Например, между незагоранием стоп-сигнала переднего ТС и наступлением столкновения.

При анализе обстоятельств ДТП в предшествовавших особых ДУ кроме вышеуказанных общих методов целесообразен такой алгоритм исследования:

а) установление наличия отклонения какого-либо дорожного фактора от нормы путем диагностирования эксплуатационных качеств дороги, ее обустройства и т.д. Например, величина и неравномерность коэффициента сцепления шин с дорогой по ширине проезжей части;

б) проверка «адекватности стимула», например соответствия направления фактического разворота автомобиля направлению поворачивающего момента, возникающего вследствие торможения на дороге с неравномерным по бортам автомобиля распределением сцепных качеств. Это один из формально-логических приемов (подходов);

в) при положительном результате по этапу «б» определение технической составляющей причинной связи между отклонением этого фактора от нормы и наступлением ДТП (каузальные исследования). В данном примере проводят расчеты при фактическом и нормативном значениях коэффициента сцепления шин с дорогой и оценивают изменение выводов на противоположные.

Руководствуясь вышеизложенными общими методическими принципами (рекомендациями) исследования частных нестандартных ДТС и действий водителей в особых ДУ, эксперты могут использовать приведенные в работе [6] примеры в качестве аналогов исследования тех же или родственных объектов в таких же или подобных им ситуациях и условиях. Данный подход должен способствовать уменьшению числа нерезультативных экспертных исследований.

ЛИТЕРАТУРА

1. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Метод, рекомендации. М.: ВНИИСЭ, 1987.

2. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: ЗАО КЖИ «За рулем», 2003.

3. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М.: ВНИИСЭ, 1993.

4. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.

5. Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебно-экспертная классификация дорожно-транспортных ситуаций и дорожных условий. Обзорная информация. Вып. 1. М.: РФЦСЭ, 1998.

6. Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях (В помощь экспертам). М.: РФЦСЭ, 2003.

7. Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В. Применение положений Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике (Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей) // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). М.: МВД РФ, 1997.

8. Чава И.И., Суворов Ю.Б. О применении некоторых определений Правил дорожного движения Российской Федерации // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 4(93). М.: МВД РФ, 1997.

9. Чава И.И., Янин В.И., Емельянов Ю.В. Применение положений пп. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1995.

10. Чава И.И., Янин В.Н. Применение положений пп. 1.1, 1.2, 8.12 и раздела 17 Правил дорожного движения РФ в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1998.



Чава Иван Иванович
главный эксперт лаборатории
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации, кандидат юридических
наук

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, РЕГУЛИРОВЩИКОВ, ГРУЗЧИКОВ, А ТАКЖЕ ИНЫХ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ ВНЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА ДОРОГЕ И НЕ ВЫПОЛНЯЮЩИХ НА НЕЙ РАБОТУ

Экспертная оценка действий участников дорожного движения, регулировщиков, грузчиков, а также иных лиц, находящихся вне транспортного средства на дороге и не выполняющих на ней работу, должна производиться в свете требований Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ), а также других нормативных актов, касающихся дорожного движения и не противоречащих Правилам.

1. УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ КОТОРЫХ ВХОДИТ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Участник дорожного движения*» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства». Таким образом, ПДД РФ выделяют трех равноправных участников дорожного движения - водителя, пешехода, пассажира. В соответствии с разъяснениями этого же пункта Правил: «*Водитель*» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению»; «*Пассажир*» - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве

(на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)»; «*Пешеход*» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску».

2. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ТС)

Обращает на себя внимание то, что ПДД РФ конкретизируют определение водителя как лицо, управляющее ТС, а не находящееся на рабочем месте водителя или выполняющее какую-либо работу по ремонту, заправке или выставлению знака аварийной остановки. Это означает, что ТС, не осуществляющее движение, не может иметь водителя. С момента прекращения движения ТС и до его начала лицо, находящееся на рабочем месте водителя, таковым не является, и ПДД РФ, касающиеся водителя ТС, на него не распространяются. ПДД РФ не определяют того, что подразумевается под управлением ТС. Очевидным является то, что действия лица, находящегося на рабочем

месте водителя, связаны с движением ТС, изменением направления, режимов его движения (разгон, торможение и т.д.). В то же время не совсем однозначным является остановка ТС, к примеру, на красный сигнал светофора или вынужденная остановка, связанная с возникновением опасности для движения. Однако остановка в данном случае вызвана дорожно-транспортной ситуацией (ДТС) и связана с действиями водителя по управлению ТС. Следовательно, в этих случаях пока физическое лицо продолжает воздействовать на органы управления ТС (тормозная педаль, рычаг ручного тормоза, рулевое колесо и т.д.), оно остается водителем. В случае, если даже после остановки ТС (для того чтобы оно оставалось неподвижным) необходимо воздействие на органы его управления, то физическое лицо, производящее это воздействие, продолжает оставаться водителем.

Заслуживает внимания рассмотрение вопроса, связанного с вмешательством пассажира в управление ТС. Фактически пассажир, вмешиваясь в управление транспортным средством, наделяет себя статусом водителя, так как с этого момента пассажир может изменять направление и режим движения ТС. Управление ТС, несомненно, связано с техническим аспектом. Поэтому техническая оценка действий водителя ТС в свете требований ПДД РФ требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий водителей ТС в свете требований ПДД РФ.

3. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ПАССАЖИРА ТС

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что понятие «пассажир» разделено на две категории. Первая указывает на то, что это лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем). Уточнение «кроме водителя» означает, что ТС находится в движении, т.е. то, что водитель воздействует на органы управления. Следовательно, в соответствии с первой частью определения, физическое лицо может являться пассажиром только при управлении водителем ТС либо, в соответствии со второй частью определения, в периоды, когда оно «входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)». В остальных случаях, когда водитель не управляет ТС и оно, соответственно, не движется либо в случае отсутствия в салоне ТС лица, на которое возложено право по управлению ТС,

физическое лицо, находящееся в салоне ТС, пассажиром не является.

В экспертной практике действия пассажиров оценивают в аспекте их вмешательства в управление ТС. До апреля 2001 г. определение понятия «пассажир» в ПДД РФ отсутствовало. Это создавало определенные трудности как в определении его функций, так и в квалификации его действий. Возможно, именно это обстоятельство побудило разработчиков ввести данное понятие в ПДД РФ. Приведенное понятие дает основания для введения новой категории дорожно-транспортных происшествий (ДТП) - наезд на пассажира. В данном случае имеются в виду те пассажиры, которые входят или выходят из ТС (садятся на него или сходят с него). Фактически к этой категории наездов могут относиться наезды на тех пассажиров, которые частично находятся за габаритами ТС. При экспертном исследовании подобных ДТП на предмет установления возможности предотвращения наезда на пешеходов следует учитывать особенность их расположения и передвижения с момента возникновения опасности для движения. Очевидно то, что параметры скорости и темпа движения, применяемые в настоящее время в судебно-следственной практике, на входящих и выходящих (садящихся и сходящих) пассажиров не распространяются. Соответственно, для каждого конкретного наезда на пассажира необходимо индивидуальное установление времени и скорости его передвижения, т.е. проведение следственного эксперимента. Само понятие посадки и высадки пассажиров предполагает неподвижное состояние ТС. В случае, если посадка и высадка осуществляется на проезжей части в сторону проходящего транспортного потока или единичных ТС, возможность предотвращения наезда на пассажира зависит не только от момента возникновения опасности для движения, но и от интервала между стоящим и движущимся ТС.

ПДД РФ выделена особая категория пассажиров, которая приравнивается к водителю, это «обучающие вождению». В соответствии с требованиями п. 21.3 ПДД РФ: «Обучающий должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории или водительский стаж более трех лет, а также удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории». Соответственно, в случае, если эти требования не соблюдены, лицо, имеющее намерение производить обучение вождению, не приобретает статус водителя, а является пассажиром. В соответствии с требованиями п. 5.2 «Пассажирам запрещается: отвлекать водителя от управления транспортным средством

во время его движения...» Процесс обучения вождению закономерно предполагает не только отвлечение водителя от управления (в данном случае обучаемого), но и в отдельных случаях, когда обучаемый не справляется с управлением ТС либо выполняет ошибочные действия по его осуществлению, вмешательство в управление вплоть до полного его принятия на себя. Подобное вмешательство в управление ТС возможно только при наличии соответствующих дублирующих органов управления.

Требование, связанное с необходимостью оборудования учебных ТС дополнительными педалями привода сцепления и тормоза до 1 апреля 2001 г., распространялось только на механические ТС, принадлежащие учебным организациям. В предыдущей редакции п. 21.5 ПДД РФ регламентировал только необходимость обозначения ТС опознавательными знаками «Учебное транспортное средство» и оборудования его зеркалом заднего вида для обучающего. В соответствии с поправками, введенными в ПДД РФ с 1 апреля 2001 г., требования п. 21.5 изменены: «Механическое транспортное средство, на котором производится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с п. 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки "Учебное транспортное средство". Наряду с этим в п. 5 "Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения" (далее Основных положений), исключены слова "и принадлежащие учебной организации". После слова "тормоза" включены слова "а также зеркалом заднего вида для обучающего"». Приведенные изменения ПДД РФ и Основных положений означают, что знаком «Учебное транспортное средство» могут обозначаться только ТС, оборудованные в соответствии с требованиями п. 5 Основных положений. В случае, если ТС не оборудовано в соответствии с этими требованиями, возможность обучения на нем ПДД РФ исключается, а пассажир, имеющий намерения произвести обучение вождению обучаемого, статуса обучающего и его полномочий не получает. Фактически он должен руководствоваться общими для пассажиров требованиями, включающими, в частности, и запрет на отвлечение водителя от управления ТС во время движения.

При осуществлении регламентированного ПДД РФ процесса обучения вождению ТС следует выделить аспект, имеющий существенное значение для уголовно-правовой квалификации действий обучающего вождению и обучаемого. В данном случае, несмотря на то что управлять автомобилем, оборудованном в соответствии с требованиями п. 5 Основных

положений, одновременно имеют возможность фактически два физических лица (водителя), понятие солидарной ответственности на них не распространяется. Определяющую и руководящую роль в этой малой социальной группе, по отношению к обучаемому, играет обучающий вождению ТС. Именно поэтому на него возлагается ответственность по обеспечению безопасности дорожного движения и предотвращению ДТП. Обучающий должен корректировать действия обучаемого по управлению ТС указаниями, а в необходимых случаях и воздействием на органы управления. При условии беспрекословного выполнения обучаемым вождению ТС указаний обучающего либо при устранении обучающего от контроля за действиями (бездействием) обучаемого и наступлении в результате этого условий, приведших к ДТП, ответственность возлагается на обучающего вождению. В случае, если обучаемый вождению не выполнил указания обучающего по обеспечению безопасного управления ТС либо оказал ему сопротивление в намерении воздействовать на органы управления ТС с целью исправления ошибок обучаемого и тем самым обеспечения безопасности дорожного движения либо предотвращения ДТП, ответственность возлагается на обучаемого вождению. Наряду с этим ответственность за ДТП может быть возложена на обучаемого вождению в том случае, если он воспользовался как водителем учебным ТС самостоятельно, при отсутствии в салоне ТС обучающего вождению.

Обязанности пассажиров регламентированы 6 главой ПДД РФ и относятся к категории общеизвестных правил, так как этими правилами обязаны руководствоваться все без исключения участники дорожного движения независимо от должностных полномочий и рода занятий. Несмотря на кажущуюся простоту пунктов ПДД РФ, относящихся к действиям пассажиров, отдельные аспекты ограничений на их поведение во время движения ТС требуют особой экспертной оценки. К этим ограничениям, в частности, относится запрет на отвлечение водителя от управления ТС. ПДД РФ не раскрывают понятия «отвлекать водителя от управления», не содержат перечня действий, способных отвлечь водителя от управления. Поэтому в каждом конкретном случае этот вопрос решается индивидуально. Учитывая то, что данный вопрос затрагивает индивидуальное восприятие водителем ТС поведения пассажира, а также индивидуальные особенности конкретного пассажира, решение этого вопроса в большинстве случаев не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В качестве примера, иллюст-

рирующего это утверждение, можно рассмотреть поведение пассажира, закурившего сигарету в салоне автомобиля, водитель которого не курит. На отдельных водителей подобное поведение пассажира не окажет никакого воздействия, у других вызовет раздражение и, соответственно, отвлечет их от управления ТС; у третьих может вызвать острые аллергические состояния вплоть до аллергического шока либо привести к иным аномалиям в поведении. Отношение водителей к этому поступку индивидуально, поэтому это воздействие, как факт отвлечения водителя от управления ТС, можно оценить только с учетом личности водителя, что относится к компетенции следствия и суда. Аналогичная ситуация может быть спровоцирована разговором пассажиров на повышенных тонах или драка, возникшая между ними.

Бесспорно, к компетенции автотехнической экспертизы относится отвлечение пассажиром водителя от управления, выразившееся в физическом вмешательстве в управление ТС. Вмешательство пассажира в управление может быть осуществлено:

- воздействием на органы управления ТС;
- изменением положения зеркал заднего вида;
- загромождением окон ТС, приводящим к ограничению обзорности;
- открыванием дверей ТС во время его движения;
- выставлением в открытые окна длинномерных предметов;
- выбрасыванием в окна отдельных предметов;
- нападением на водителя;
- перемещением грузов по салону легкового или кузову грузового автомобиля во время движения.

В экспертной практике при исследовании ДТС, связанных с вмешательством пассажира в управление ТС, время реакции водителя принимается равной 1,2 сек¹. Наиболее опасными из приведенного перечня являются вмешательство пассажира в управление ТС и его нападение на водителя.

Вмешательство пассажира в управление может заключаться в следующих действиях:

- воздействие на рулевое управление ТС путем захвата рулевого колеса и его поворота. При захвате верхней части рулевого колеса и смещении его в сторону пассажирского сидения (повороте его в направлении часовой стрелки) траектория движения ТС смещается вправо. При захвате нижней части рулевого колеса и перемещении в том же направлении

смещается влево. Захват рулевого колеса пассажиром с целью воспрепятствования его поворота водителем (удержание в неподвижном состоянии) может привести к сохранению направления движения ТС и, соответственно, не позволит водителю изменить траекторию его движения;

- воздействие на педаль акселератора, при включенной передаче, может привести к увеличению скорости движения ТС, а также к прекращению торможения двигателем (в случае, если водитель в данный момент производил подобное торможение);

- воздействие на рычаг ручного тормоза, а в отдельных случаях и нажатие на тормозную педаль ногой или рукой, приводят к торможению ТС и, как следствие, к изменению режима движения;

- выдергивание ключа из замка зажигания во время движения ТС закономерно приводит к остановке двигателя и, как следствие, к торможению двигателем.

Нападение пассажира на водителя может заключаться в физическом воспрепятствовании управлением ТС либо в побуждении водителя путем угроз к выполнению действий, создающих опасность для движения. Угрозы водителю могут сопровождаться применением вспомогательных средств, направленных на водителя. Для этого могут применяться: «удавка», наброшенная на шею водителя; холодное оружие либо колюще-режущие предметы, приставленные к телу водителя; огнестрельное, холодное метательное или пневматическое оружие. На практике физическое вмешательство пассажира в управление ТС или его нападение на водителя характеризуются изменением позы пассажира и его перемещением в сторону места водителя. При условии, если вмешательство пассажира в управление ТС или его нападение на водителя привели к столкновению с преградой, способной деформировать кузовные детали ТС и переместить лиц, находящихся в салоне, в сторону удара, и при этом пассажир и водитель сохранили позы, соответствующие моменту вмешательства в управление либо нападения, они могут получить травмы, характерные именно для той позы, в которой они находились в момент контактного взаимодействия с выступающими частями салона или кабины ТС (окружающей вещной обстановкой). Установление поз пассажира и водителя, а также расположение их в салоне ТС, производится путем проведения комплексных экспертиз с участием экспертов: медиков, автотехников (транспортных трасологов), трасологов. В отдельных случаях к производству подобных экспертиз привлекаются

¹ Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Методические рекомендации. М.: ВНИИСЭ, 1987. С. 19.

эксперты-биологи, эксперты по криминалистическому исследованию материалов, веществ и изделий. Эксперты-медики исследуют травмы, полученные пострадавшими пассажиром и водителем. Эксперты-транспортные трасологи (автотехники) устанавливают механизм столкновения, элементами которого, в частности, являются:

- траектории сближения ТС;
- места, которыми ТС столкнулись;
- площади перекрытия при первичном контакте ТС;
- направление деформаций на ТС;
- линии удара;
- взаимное расположение продольных осей ТС при первичном контактном взаимодействии;
- направление перемещения тел водителя и пассажиров;
- расположение преград на пути перемещения тел, способных нанести травму, а также их конфигурацию и характерные особенности выступающих частей.

Эксперты-трасологи исследуют одежду и обувь пострадавших на предмет установления повреждений, характерных для определенной позы пострадавших. Затем исследования отдельных видов экспертизы сопоставляют и на основании этого делают общий комплексный вывод о наличии факторов, свидетельствующих о вмешательстве или нападении пассажира на водителя либо об отсутствии таковых факторов.

Таким образом, учитывая то, что действия пассажира могут влиять на безопасность дорожного движения в целом и послужить причиной совершения ДТП в частности, а также учитывая то, что в отдельных случаях необходимо установление его фактического статуса, кем он является при совершении своих действий - пассажиром или водителем, о чем уже упоминалось в разделе 2, исследование его действий имеет технический аспект. Поэтому техническая оценка действий пассажиров в свете требований ПДД РФ также требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты-автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий пассажиров ТС в свете требований ПДД РФ.

4. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ПЕШЕХОДА

Пешеход, как участник дорожного движения, в случаях определенных ПДД РФ вправе находиться на дороге. В соответствии с пп. 4.1. 4.3 ПДД РФ: «4.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их

отсутствии - по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

Вне населенных пунктов при движении по проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств».

«4.3. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны».

Таким образом, пешеход вправе пользоваться той же рабочей зоной, что и водители транспортных средств. Следовательно, только взаимодействие этих участников дорожного движения в рамках, предусмотренных ПДД РФ, может способствовать повышению безопасности дорожного движения. Определение пешехода как участника дорожного движения не настолько однозначно, как определение водителя ТС: если последний - это лицо, управляющее ТС, то пешеход - «лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу». Не переходящее, не передвигающееся, а находящееся. В отличие от пассажира, в определении отсутствует понятие того, с какого момента физическое лицо становится пешеходом. Очевидно только одно, что с момента, когда данное лицо находится на дороге. Это подтверждается и определением того момента, когда человек становится пассажиром - «лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)». С этого момента пешеход теряет свой статус, определенный ПДД РФ, и приобретает статус пассажира или наоборот, теряя статус пассажира, приобретает статус пешехода. По всей видимости, по аналогии с определением понятия

«пассажир» в соответствии с определением понятия «пешеход», стадию вступления его на дорогу, т.е. период, когда он частично находится вне дороги, следует отнести к стадии приобретения статуса «пешехода». При этом в данном случае понятие «пешеход» следует рассматривать не в бытовом смысле, а в смысле определенном ПДД РФ - не пешеход в общепринятом смысле, а пешеход, наделенный определенным статусом и обязанный выполнять требования, определенные Правилами. Несмотря на кажущуюся простоту и очевидность понятия «пешеход», определенное ПДД РФ, в раскрытии его заложен глубокий смысл, о существовании которого, возможно, даже и не предполагали разработчики Правил, и только глубокий экспертный анализ дорожно-транспортных ситуаций, связанных с пешеходом, позволяет его выявить. А заключается он в том, что пешеход, как участник дорожного движения, может создать опасность для движения только в период, когда приобрел соответствующий статус, определенный ПДД РФ - находясь на дороге, и время его передвижения до вступления на дорогу не может быть признана периодом, в который он, не являясь «пешеходом», с точки зрения ПДД РФ, мог создать опасность для движения. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ:

«"Опасность для движения" - ситуация, возникающая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия».
«"Дорога" - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии». Таким образом, с точки зрения анализа ПДД РФ, пешеход может создавать опасность для движения только с момента вступления на дорогу.

Следует отметить, что отдельные функции «пешехода» возложены и на водителя ТС. В соответствии с п. 7.2 ПДД РФ: «7.2. При остановке транспортного средства и включении аварийной световой сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

- при дорожно-транспортном происшествии;
- при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно

быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м - вне населенных пунктов».

Аварийная остановка априори предполагает прекращение управления ТС и, соответственно, потери находящимся на рабочем месте водителя лицом статуса «водителя». Все остальные действия лица, потерявшего статус «водителя», по установке аварийного знака, следует отнести к действиям лица, выполняющего работу на дороге по извлечению знака из багажника, действия которого не регламентированы ПДД РФ, и пешехода, следующего к месту установки аварийного знака и далее снова лица, выполняющего работу на дороге по установке знака. При этом следование к месту установки знака явно вступает в противоречие с требованиями раздела 4 ПДД РФ, регламентирующего действия пешеходов. Аналогичная ситуация может сложиться и в случае ремонта ТС в местах аварийной остановки, где остановка и стоянка запрещены, а убрать ТС с этого места у водителя нет возможности или потери груза на проезжей части, который необходимо подобрать, тем более, что это предусмотрено требованиями второй части п. 1.5, указывающей на то, что «запрещается..., оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию». В данном случае, как и в случае, проанализированном выше, функции водителя ТС трансформируются в любой последовательности в функции пешехода или лица, выполняющего работу на дороге.

Таким образом, действия пешехода, как участника дорожного движения, имеют несомненный технический аспект. Поэтому техническая оценка действий пешеходов в свете требований ПДД РФ также требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты-автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий пешеходов в свете требований ПДД РФ.

5. ЭКСПЕРТНЫЕ ЗАДАЧИ, СВЯЗАННЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПДД РФ, ВХОДЯЩИЕ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП

ПДД РФ являются технико-юридическим нормативным актом, поэтому оценка действий участников дорожного движения с их позиций может иметь как техническую сторону, входящую в ком-

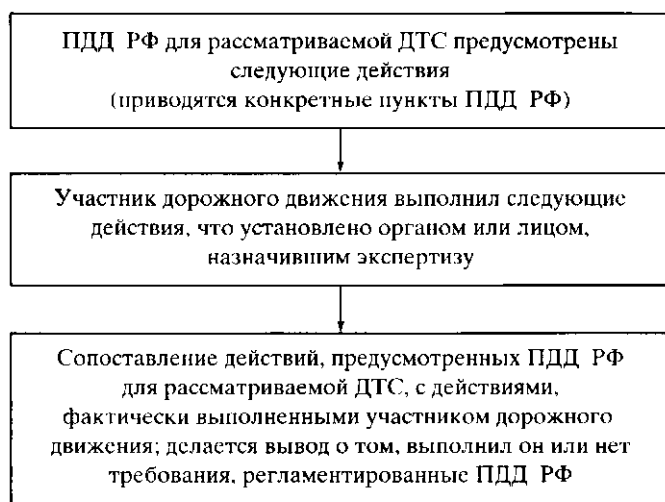


Рис. 1. Схема исследования вопроса о том, выполнил ли участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ для конкретной ДТС

петенцию автотехнической экспертизы, так и юридическую сторону, оценка которой выходит за пределы компетенции эксперта-автотехника. При этом техническая и юридическая оценки ДТС могут не совпадать. Для данного случая примером могут послужить действия несовершеннолетнего водителя (ребенка) по управлению ТС. При технической оценке ДТС экспертом действия ребенка могут не соответствовать требованиям ПДД РФ, однако при юридической оценке данной ситуации, прежде всего, будет рассмотрен вопрос о дееспособности этого водителя с позиций его возраста. В случае, если будет признано, что он еще не достиг возраста, при котором несет ответственность за свои действия или бездействия, вопрос о нарушении им требований ПДД РФ рассматриваться не должен.

С позиций судебной автотехнической экспертизы участники дорожного движения должны рассматриваться не как физические лица, имеющие свои индивидуальные особенности (возраст, половую принадлежность, опыт, недомогание, усталость, алкогольное или наркотическое состояние, наличие документов на управление ТС и т.д.). В соответствии с требованиями п. 1.3 ПДД РФ участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков. Абстрагируясь от понятия «физическое лицо» эксперт, оценивая действия участника дорожного движения, должен рассматривать его

только как обобщенного оператора, обязанного выполнять на дороге функции, предусмотренные ПДД РФ, т.е. рассматривать только техническую сторону его действий. Схема исследования вопроса о том, выполнил ли участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ для конкретной ДТС, представлена на рис. 1:

С точки зрения потребителей судебной экспертизы, лиц и органов, назначающих судебную автотехническую экспертизу, именно выводы, сделанные при решении задач, связанных с оценкой действий участников дорожного движения в свете требований ПДД РФ, используются как основа при формировании решения о наличии или отсутствии вины в действиях конкретного участника ДТП. Особым разнообразием перечень вопросов, входящих в компетенцию автотехнической экспертизы, ставящихся перед экспертами и связанных с применением ПДД РФ, не отличается. Их можно свести к следующей редакции:

- какими пунктами ПДД РФ должны были руководствоваться участники дорожного движения в рассматриваемой дорожно-транспортной ситуации (ДТС);
- какими пунктами ПДД РФ регламентированы действия участников дорожного движения в рассматриваемой ДТС;
- регламентированы ли действия определенного участника дорожного движения ПДД РФ;
- выполнил ли определенный участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ;
- располагал ли конкретный участник дорожного движения технической возможностью для выполнения требований ПДД РФ, относящихся к ДТС, предшествовавшей ДТП;
- соответствуют ли действия конкретного участника ДТП требованиям ПДД РФ, относящимся к рассматриваемой ДТС;
- в случае, если в действиях участника ДТП усматриваются несоответствия требованиям ПДД РФ, находится ли это несоответствие в причинной связи с ним.

6. ЭКСПЕРТНЫЕ ЗАДАЧИ, СВЯЗАННЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПДД РФ, НЕ ВХОДЯЩИЕ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП

В связи с необходимостью юридической квалификации действий участников ДТП судебно-следственные органы зачастую пытаются ставить перед экспертами правовые вопросы, требующие юридической оценки всех материалов дела, включая и заключения экспертов, на их относимость,

допустимость, достоверность и достаточность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В порыве должностного усердия отдельные эксперты, не вникая в суть данной юридической задачи, решают эти вопросы и таким образом выходят за пределы своей компетенции. Наиболее часто встречающимися вопросами, требующими юридической оценки всех материалов дела и потому не входящими в компетенцию автотехнической экспертизы, являются следующие:

- усматриваются ли в действиях данного участника ДТП (водителя, пешехода, пассажира) нарушения ПДД РФ;
- находятся ли в причинной связи нарушения ПДД РФ водителем, пешеходом или пассажиром в причинной связи с ДТП;
- имело бы место ДТП в случае, если бы водитель, пешеход или пассажир не нарушили ПДД РФ;
- виновен ли водитель, пешеход или пассажир в совершении ДТП.

7. УСТАНОВЛЕНИЕ МОМЕНТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ОПАСНОСТИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

На протяжении всего периода существования судебной автотехнической экспертизы вопрос о праве у эксперта-автотехника выбирать момент возникновения опасности для движения всегда оставался дискуссионным. Одним из основных аргументов в пользу того, что выбор момента возникновения опасности для движения не входит в компетенцию автотехнической экспертизы, было то, что в ПДД РФ отсутствовало определение этого понятия. В связи с этим сторонники этого мнения утверждали, что выбор момента возникновения опасности для движения требует юридической оценки всех материалов дела, включая и заключения экспертов, на их относимость, допустимость, достоверность и достаточность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В редакцию ПДД РФ, вступившую в действие с 01 января 2004 г., понятие «момента возникновения опасности» для движения введено. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Опасность для движения*» — ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия».

Приведенное определение отчетливо показывает, что в определении «опасности для движения» выделен технический

аспект - «ситуация, возникшая в процессе дорожного движения». Понятие «опасность для движения» приведено в общем пункте 1.5 ПДД РФ, касающемся всех участников дорожного движения, и во второй части п. 10.1 Правил, касающейся только водителей ТС: 1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, *чтобы не создавать опасности для движения* и не причинять вреда.

10.1. *При возникновении опасности для движения*, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Таким образом, ПДД РФ регламентируют два аспекта, связанных с понятием «опасность для движения». Первый из них связан с ограничением в тех действиях участников дорожного движения, которые могут создать опасность для движения, в регламентации действий водителей ТС при возникновении опасности для движения. Приведенные пункты ПДД РФ, несомненно, взаимосвязаны между собой моментом возникновения опасности для движения. Несмотря на то что в ПДД РФ появилось определение понятия «опасности для движения», оно не содержит конкретики установления как самого момента, так и его сути. В чем же заключается этот момент? Очевидно в том, что как это следует из самого определения, это ДТС, при которой «продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия». Ранее неоднократно производились попытки подготовки рекомендаций для следователей и судей в выборе момента возникновения опасности для движения. Подобную попытку предпринимал и автор данной работы. Однако чаще всего эти рекомендации использовались не как способ установления момента возникновения опасности для движения, а как шаблон однотипных ситуаций, что зачастую приводило к ошибкам в принятии решения по делу. Очевидным стало то, что выбор момента возникновения опасности для движения наряду с юридической оценкой требует и технической оценки с позиций требований ПДД РФ и выполнения определенных расчетов. И ранее в экспертной практике имело место допущение в выборе момента возникновения опасности для движения экспертами. В частности, экспертам было предоставлено право установления момента возникновения опасности для движения, требующего принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезда на препятствие, столкновения ТС, опрокидывания и т.д.), если при этом необхо-

димы специальные познания в проведении соответствующих расчетов, моделирования и эксперимента².

ПДД РФ определяют только одного представителя участников дорожного движения, на которого возлагается обязанность по принятию мер для предотвращения ДТП. Однако абсолютно очевидным является, к примеру, то, что и пешеходы в определенных ДТС обязаны принимать меры к предотвращению ДТП, в частности в силу требований пп. 4.5 и 4.6 ПДД РФ: «4.5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств».

«4.6. Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирущика)».

Расширение спектра участников дорожного движения, исследование действий которых входит в компетенцию автотехнической экспертизы, за счет пассажиров и пешеходов, соответственно, расширяет возможности эксперта-автотехника в определении момента возникновения опасности для движения. Если раньше, к примеру, для установления момента возникновения опасности для движения необходимо было вначале установить несоответствие в действиях пешехода или пассажира (чего эксперт сделать был не вправе, так как это не входило в его компетенцию), то с появлением такой возможности эксперт вправе указать, что несоответствие действий этих участников создало опасность для движения. С учетом технической оценки действий этих участников дорожного движения в свете требований ПДД РФ, без учета юридической ее стороны, эксперт-автотехник вправе установить момент возникновения опасности для движения. Определение опасности для движения, приведенное в ПДД РФ, дает основание утверждать, что ее возникновение зависит от изменения любого из элементов, формирующих дорожное

движение в целом «водитель - автомобиль - дорога - среда» (ВАДС).

Таким образом, опасность для движения - изменение любого элемента системы ВАДС, ухудшающего взаимодействие элементов и способное повлечь за собой неблагоприятные последствия. ПДД РФ являются системой норм, регламентирующих часть правовых отношений в системе ВАДС. Исходя из разъяснения понятия «опасность для движения», приведенного в последней редакции ПДД РФ, под опасностью для движения следует понимать, следующее, несколько более развернутое, понятие: опасность для движения - обстоятельства, ухудшающие условия движения (изменение дорожных и метеорологических условий, технического состояния транспортного средства и перевозимого груза, состояния водителя и пассажира), либо появление (возникновение) препятствия на дороге.

В ПДД РФ отсутствует указание о том, когда можно считать ту или иную опасность для движения реальной. Опасность возникает в конкретной совокупности обстоятельств, эта совокупность неповторима, ДТП многообразны, но опасность для движения есть объективная реальность. Речь идет об опасности наезда, столкновения, опрокидывания ТС, об угрозе жизни и здоровью людей, сохранности имущества (причинению вреда). Опасность может появляться постепенно или возникать внезапно, быть осознанной или нет как теми, кто создал ее, так теми, кому она угрожает.

В процессе возникновения опасности для движения, которым может быть, в частности, двигающийся объект (например, пешеход или ТС, управляемое другим водителем), необходимо (наряду с проведением правовой оценки ДТС - вправе ли и в состоянии ли водитель рассчитывать на то, что другой участник движения будет действовать в рамках требований ПДД РФ) проведение технической оценки возникающей ситуации на предмет того, с какого момента у водителя появилась объективная возможность оценить изменение ситуации как приобретающую статус опасной, т.е. с какого момента своего развития ДТС приобрела

² См.: Современные возможности судебной экспертизы. Метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М., РФЦСЭ. «Триада-Х». «Успех», 2000; Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России. Науч. издание. М.: АНТИДОР, 2004; Теория и практика судебной экспертизы в гражданском и арбитражном процессе. Научно-практическое пособие, М.: ООО «Викор-Ме-диа», 2006.

опасный для движения характер. Возможность ориентации в развитии ДТС зависит от возраста, физического и психофизиологического состояния, стажа работы, опыта, интеллекта и других субъективных качеств конкретного водителя, оценка которых не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. Подобная оценка возможна судебно-следственными органами в рамках установления наличия или отсутствия в действиях конкретного участника, с учетом его индивидуальных особенностей, нарушений ПДД РФ и вины. Эксперт-автотехник вправе рассматривать ДТС на предмет установления момента возникновения опасности для движения только отвлеченно от индивидуальных особенностей конкретного водителя ТС, пешехода или пассажира, рассматривая их опосредованно, как операторов, обязанных выполнять определенные функции, т.е. как стереотипный образ. При этом установление момента возникновения опасности для движения, с технической точки зрения, не влечет за собой установление других данных, сопутствующих моменту возникновения опасности для движения. Эксперт-автотехник не вправе, к примеру, устанавливать скорость движения пешехода, протяженность пути движения пешехода или ТС с момента возникновения опасности для движения до контактного взаимодействия, в случаях, когда их невозможно установить расчетами и т.д. Во всех подобных случаях, при отсутствии необходимых данных, эксперт должен направлять ходатайство об их предоставлении органу, назначившему экспертизу. В ходатайстве, наряду с обычным перечнем необходимых данных и материалов, эксперт вправе указать, что с технической точки зрения (для рассматриваемой ДТС) моментом возникновения опасности для движения является следующий, и для установления технической возможности предотвращения ДТП в этот момент необходимы следующие исходные данные. Неоспоримым правом органа, назначившего судебную экспертизу, является указание момента возникновения опасности для движения, установленного путем юридической оценки всех материалов дела в совокупности. В этом случае эксперт не вправе отказываться от исследования ДТС в момент, указанный органом, назначившим судебную экспертизу. В то же время эксперт вправе произвести исследование в тот момент возникновения опасности для движения, который он считает более соответствующим исследуемой ДТС с технической точки зрения. В случае расхождения мнений между органом, назначившим судебную экспертизу, и экспертом последний обязан привести в заключении обоснование своего выбора момента. Подобное обоснование, например, для случая

пересечения пешеходом проезжей части (как наиболее распространенного вида ДТП) может быть изложено в следующей редакции: с момента вступления пешехода на дорогу и приобретения соответствующего статуса, регламентированного ПДД РФ, вначале он движется в направлении предполагаемой траектории движения ТС; при этом как у водителя, так и у пешехода имеется взаимная возможность видеть друг друга. В этот момент, несмотря на то что возможное препятствие уже появилось, опасностью для движения оно еще не является, так как для достижения уровня предполагаемой траектории движения ТС пешеходу необходимо преодолеть существенное расстояние, зачастую десятки метров. Пролонгируя развитие ДТС, водитель ТС понимает, что к моменту, когда пешеход достигнет предполагаемой полосы движения ТС, последнее линию движения пешехода уже преодолит и, соответственно, необходимость в применении мер по предотвращению наезда у водителя нет. Но пешеход меняет темп движения, ускоряя его и двигаясь с этой скоростью, он уже может оказаться на пути ТС в тот момент, когда последнее достигнет линии движения пешехода. Следовательно, с технической точки зрения опасность для движения ТС возникла с момента изменения темпа движения пешехода.

В связи с изложенным установление момента возникновения опасности для движения, наряду с юридической требует и технической оценки ДТС с позиций, определенных ПДД РФ. Возникновение (появление) препятствия, что в соответствии с п. 10.1 Правил дорожного движения РФ также является возникновением опасности, следует понимать (рассматривать) как процесс, связанный со сложной ДТС. Сложная ДТС - это совокупность развивающихся на дороге событий, содержащая существенно больший, чем обычная ДТС, объем информации, которая вынуждает водителя чаще воздействовать на органы управления автомобиля с целью изменения скорости и направления движения. Учитывая то, что момент возникновения опасности имеет и технический аспект, установление момента возникновения опасности для движения с технической точки зрения входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В связи с этим эксперт-автотехник вправе по своей инициативе устанавливать момент возникновения опасности для движения с технической точки зрения. В том случае, когда у эксперта имеются сомнения в установлении момента, он вправе отказаться от его установления, а также запросить данные о нем у органа, назначившего судебную экспертизу.

8. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ РЕГУЛИРОВЩИКОВ, ГРУЗЧИКОВ, А ТАКЖЕ ИНЫХ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ ВНЕ ТС НА ДОРОГЕ И НЕ ВЫПОЛНЯЮЩИХ НА НЕЙ РАБОТУ

8.1. Экспертная оценка действий регулировщиков

В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Регулировщик*» - лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей». По сравнению с редакцией ПДД РФ, действовавшей до 1 апреля 2001 г., круг лиц, на которых распространяется понятие «регулировщик», существенно сужен. В частности, из него исключены «дружинники» и «внештатные сотрудники милиции». Кроме того, жестко ограничен временной период - «при исполнении ими своих должностных обязанностей». Следовательно, даже при наличии всех атрибутов «регулировщика», человек, если он не находится при исполнении своих должностных обязанностей, соответствующего статуса не получает. В соответствии с требованиями п. 1.3 ПДД РФ «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами».

ПДД РФ функции и права «регулировщика» полностью не регламентированы. Отдельные из них приведены в п. 2.4 ПДД РФ, где указано, в частности, что «право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам...». Требования п. 4.4 ПДД РФ указывают на то, что «в местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика. ...». Раздел 6 ПДД РФ регламентирует сигналы «регулировщика» (п. 6.10.), а также способы остановки «регулировщиком» транспортного средства

средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство», кроме этого в соответствии с п. 6.12 «дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения». Требования п. 6.15 ПДД РФ определяют приоритет сигналов и распоряжений «регулировщика» по отношению к сигналам светофоров, требованиям дорожных знаков или разметки. Пункт 15.3 ПДД РФ регламентирует сигналы «дежурных по переезду», входящих в перечень лиц, отнесенных к «регулировщикам», по регулированию движения на переезде.

Функции «регулировщиков», являющихся сотрудниками МВД, регламентированы «Наставлением по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (далее Наставление)³. К экспертной оценке действий «регулировщиков» относятся те из них, которые непосредственно связаны с организацией дорожного движения.

В соответствии с п. 13.1 Наставлений «основными способами несения ДПС являются: контроль за поведением участников дорожного движения, предостережение их от совершения противоправных действий либо пресечение правонарушений, осуществление распорядительно-регулирующих действий». Пункт 13.3 этих Наставлений раскрывает понятие распорядительно-регулирующих действий: «К распорядительно-регулирующим действиям относится регулирование движения жестами, которое осуществляется в местах временных заторов в движении, при проведении массовых и специальных мероприятий, при неисправности светофорной сигнализации, при обеспечении перехода дорог пешеходами и в других случаях осложнения дорожной обстановки». На сотрудников дорожно-патрульной службы (ДПС), осуществляющих свои функции на стационарных постах ДПС требованиями п. 17.1 возложены «надзор за дорожным движением, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений, а также осуществление распорядительно-регулирующей деятельности».

В соответствии с п. 18.3 Наставлений «действия сотрудников ДПС должны быть понятны участникам дорожного движения, а сигналы водителям во избежание вынужденного создания ими помех для движения других транспортных средств (необходимость применения экстренного тормо-

³ Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации // Российская газета. 1999. 26 мая. № 50-51 (2662-2663).

жения, маневрирования и т.п.) - подаваться своевременно». В п. 6.10 ПДД РФ, разъясняющем смысл сигналов «регулировщика», в частности, указано, что наряду с установленными сигналами «регулировщик» может подавать жестами рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам. Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем)».

Таким образом, «регулировщик» может осуществлять свои функции как с использованием сигналов, регламентированных ПДД РФ, так и с «использованием жестов рук и других сигналов», не регламентированных ими, но, тем не менее, разрешенных к использованию. В данном случае обращает на себя внимание определенное несоответствие п.п. 1.2, 1.3 и 6.10 ПДД РФ. Термин «регулировщик», приведенный в п. 1.2 ПДД РФ, определяет выполнение его полномочий по регулированию дорожного движения «с помощью сигналов, установленных Правилами». В свою очередь, п. 1.3 ПДД РФ устанавливает обязанность участников дорожного движения по выполнению распоряжений «регулировщиков», связанных также только с «установленными сигналами», а п. 6.10 ПДД РФ восполняет возможность регулирования дорожного движения, наряду с установленными ПДД РФ сигналами, «жестами рук и другими сигналами, понятными водителям и пешеходам». Обязанность выполнения водителями и пешеходами распоряжений «регулировщика» с использованием жестов рук и других сигналов, не установленных Правилами, ПДД РФ не предусмотрена. Таким образом, фактически регулирование дорожного движения с использованием жестов рук и других сигналов, не установленных ПДД РФ, является открытой нормой, не обязательной как для осуществления регулирования дорожного движения «регулировщиком», так и для выполнения подобных распоряжений водителями и пешеходами. Обязательными для выполнения жестов рук и других сигналов «регулировщика», не установленных ПДД РФ, являются только те сигналы, которые совпадают по смыслу с установленными сигналами, не расширяют их толкования, не противоречат им и не придают иного значения, т.е. фактически дублируют их в более явном и понятном виде.

Критерием оценки регулирования дорожного движения с «использованием жестов рук и других сигналов» является условие того, что они понятны водителям и пешеходам и не противоречат установленным ПДД РФ сигналам «регулировщика». Из приведенного становится очевидным, что использование жестов рук и сигналов, не регламентированных ПДД РФ, относится к субъективной категории физического

лица, исполняющего обязанности «регулировщика», а их восприятие и понимание зависят от субъективных качеств конкретных водителей и пешеходов (участников дорожного движения). В экспертной практике, в частности, известны случаи, когда жест «регулировщика» о воздержании пешеходов от перехода проезжей части, воспринимался другими пешеходами, находящимися за его спиной, как побуждение к переходу. Либо другой случай, когда указание «регулировщика» жезлом в сторону обочины, воспринималось водителем буквально, и он в надежде на то, что «регулировщик» обеспечил безопасность маневра, выполнил его, не уступив при этом дорогу ТС, следующему в прямом направлении без изменения направления движения. Сам по себе критерий жестов рукой и знаков, не регламентированных ПДД РФ, содержит в себе многочисленные пути толкования, зависящие от опыта конкретного субъекта, его навыков ориентации в типовых и индивидуальных ДТС, т.е. от субъективных качеств исполнителя. В значительной мере возможность понять жест «регулировщика» рукой или жезлом зависит от технической точности и соответствия ПДД РФ, а, возможно, даже и от «театральности» исполнения этого жеста. Так как жесты рукой не регламентированы ПДД РФ, то, по сути, «регулировщик» в любой исполненный им жест может вложить определенный смысл, известный и понятный только ему. Оценить этот жест, по сути, невозможно, так как он нигде не фиксируется. В связи с изложенным исследование ДТС, возникших в результате использования «регулировщиком» жестов рук и сигналов, не регламентированных ПДД РФ, требует юридической оценки всех материалов дела (включая и протоколы опросов и допросов) на их относимость, допустимость и достоверность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. Соответственно и решение задач, связанных с использованием «регулировщиками» жестов рук и сигналов, которым ПДД РФ не определено соответствующее значение, не входит в компетенцию судебной автотехнической экспертизы. Возможно, оценка отдельных элементов этих задач в конкретных ситуациях может быть решена в рамках судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя, пешехода и «регулировщика».

В сферу экспертной оценки действий «регулировщика» входят действия по регулированию дорожного движения с использованием установленных ПДД РФ сигналов. При этом оценке подвергается техническое соответствие сигнала «регулировщика» требованиям п. 6.10 ПДД РФ. Сложность решения данной задачи заключается в том,

что сигналы, подаваемые «регулирующим», не фиксируются. В отличие от светофорных объектов, функции которых «регулирующий» осуществляет в соответствии с п. 6.10 ПДД РФ, регулирование дорожного движения сигналами осуществляется в свободном режиме, связанном с индивидуальным восприятием дорожной обстановки, а также в соответствии с распоряжениями руководства по осуществлению особого режима регулирования. Работа светофорных объектов зависит от заранее установленного или регулируемого с пульта цикла работы, который фиксируется соответствующим образом. В случае сбоя в работе светофорного объекта либо его неисправности информация об этом фиксируется и при необходимости может быть востребована и исследована. В случае же регулирования дорожного движения «регулирующим» информация о его деятельности не фиксируется и не может быть представлена в достоверном и объективном виде. Данные о деятельности «регулирующих» в большинстве случаев можно получить только на основании показаний очевидцев его деятельности. Оценка действий «регулирующих» очевидцами, по своей сути, субъективна. В связи с этим экспертная оценка действий «регулирующих» на правильность выполнения ими сигналов регулирования дорожного движения, установленных ПДД РФ, может осуществляться исключительно после того, как следствие или суд даст положительную оценку показаний очевидца, касающихся действий «регулирующего», и предоставит эти показания эксперту в статусе «исходных данных». В данном случае исключением могут быть признаны только данные о деятельности «регулирующих», полученные видеосъемкой, приобщенные следователем или судом соответствующим образом к материалам дела.

Несомненно, в сферу экспертной оценки деятельности «регулирующих» должны входить действия, предусмотренные п. 18.3 Наставлений, по своевременности выполнения ими своих функций. Действия «регулирующих», осуществленные ими, несвоевременно, способны создать опасность для движения. В частности, действия «регулирующих», ставящие водителей ТС в условия выбора между выполнением их сигналов по регулированию дорожного движения путем выполнения резкого (экстренного) торможения или маневра и выполнением требований п.п. 1.5, 8.1 и 10.5 ПДД РФ, указывающих на то, что «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда», «...маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения», «водителю

запрещается ... резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия», могут дезориентировать водителей ТС и отвлечь их от контроля за развитием дорожно-транспортной ситуации. Выбор водителя ТС в пользу указаний «регулирующего», поданных им несвоевременно, может привести к тому, что беспрекословное выполнение этих указаний создаст помеху или опасность для движения другим участникам движения либо причинит им вред. Подобные действия способны вызвать цепную реакцию по неадекватному поведению водителей других ТС, по отношению к которым сигнал «регулирующего» не подавался. Действия водителей в подобной ситуации будут не соответствовать требованиям п.п. 1.5, 8.1 и 10.5 ПДД РФ. Возникает вопрос, как в этом случае квалифицируются действия «регулирующего»? Ранее ПДД РФ специально не устанавливали ответственность «регулирующих» за нарушение, нечеткое исполнение либо несвоевременное исполнение функций, предоставленных им Правилами. Требования п. 1.6 ПДД РФ устанавливают такую ответственность: «лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством». До 1 апреля 2001 г. статус «лица», в соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ, распространялся на «водителя» и «пешехода». В опосредованной форме через понятие «участник дорожного движения» такой статус имел и «пассажир» ТС. С введением с 1 апреля 2001 г. в п. 1.2 ПДД РФ понятия «пассажир» он приобрел этот статус в явной форме. Изменение же понятия «регулирующий» путем присвоения ему статуса «лица» закономерно привело к изменению его правового статуса. В соответствии с новой редакцией ПДД РФ он отнесен к категории «лиц», несущих ответственность за нарушение Правил.

Несмотря на то что перечень лиц, на которых распространяются функции «регулирующего», строго ограничен, в отдельных случаях ПДД РФ распространяют эти функции и на других лиц. Так, в соответствии с требованиями п. 1.5 ПДД РФ «лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию». В соответствии с разъяснениями п. 2.4 ПДД РФ «право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 6.13 контрольных пунктах - также работ-

никам Министерства транспорта Российской Федерации». Требования п. 15.5 ПДД РФ указывают на то, что «при вынужденной остановке на переезде водитель... должен: при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда; оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги; при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигналы остановки». Как в первом случае, при обеспечении доступными средствами информирования участников движения об опасности, так и во втором случае остановки ТС работником Министерства транспорта, эти действия являются элементами регулирования дорожного движения и, соответственно, относятся к функциям «регулирущика».

Экспертная оценка данной категории лиц, использующих в своей деятельности элементы регулирования дорожного движения, отнесенные ПДД РФ к компетенции «регулирущика», так же как и в случае с последними, возможна, только если их действия приведены следствием или судом в статусе «исходных данных». В этом случае экспертный анализ их действий аналогичен анализу действий «регулирущика». Отличием является только то, что оценка их действий производится в рамках тех пунктов ПДД РФ, которыми им эти полномочия предоставляются. Ни в коем случае нельзя оценивать действия этих лиц в рамках требований ПДД РФ и Наставлений, регламентирующих действия «регулирущика».

8.2. Экспертная оценка действий грузчиков и иных физических лиц, находящихся на дороге вне ТС и выполняющих на ней работу

ПДД РФ понятие «грузчиков» или иных «физических лиц», находящихся на дороге вне ТС и выполняющих на ней работу, не определено. Наряду с этим ПДД РФ также не определено и само понятие «работы». То, что на дороге возможно проведение работ, следует из определения, данного в п. 1.2 ПДД РФ: «Пешеход - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску». Из раскрытия этого понятия следует, что физические лица, выполняющие на дороге большинство видов работ, пешеходами не

являются и, следовательно, требования 4 раздела ПДД РФ «Обязанности пешеходов» на них не распространяются. Физические лица, выполняющие работу вне ТС на дороге, не отнесены ПДД РФ и к понятию «участник дорожного движения». В связи с этим их действия не подпадают под требования ПДД РФ, включая и требования п. 1.6 этих Правил, определяющего ответственность лиц, нарушивших их. Таким образом, действия физических лиц, выполняющих на дороге вне ТС некие виды работы, не отнесенные к действиям пешехода, экспертной оценке в свете требований ПДД РФ не подлежат.

В опосредованной форме действия физических лиц, выполняющих работу на дороге вне ТС, регламентированы требованиями «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (далее Основные положения). В частности, в п. 14 Основных положений указывается: «Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями.

По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов».

В соответствии с требованиями п. 15 Основных положений «соответствующие должностные и иные лица в условиях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают производство любых работ на дороге, создающих помехи движению транспортных средств или пешеходов».

Приложением 1 к ПДД РФ предусмотрен только один предупреждающий о работе на дороге дорожный знак 1.23 «Дорожные работы». Однако он информирует только о дорожных работах, и знаков, предупреждающих о других видах работы, которые могут выполняться на дороге, Приложение 1 к ПДД РФ не содержит. Возможность использования для этих целей предупреждающего знака 1.30 «Прочие опасности» Приложение 1 не содержит. В связи с отсутствием подобной регламентации использование знака 1.30 для предупреждения участников дорожного движения о том, что на дороге производятся работы, не относящи-

еся к категории дорожных, следует с экспертной точки зрения отнести к свободной норме, не обязательной как для исполнения со стороны физических лиц, выполняющих работу на дороге, так и со стороны участников дорожного движения, для которых этот знак предназначен. Наряду с изложенным следует отметить сложность использования предупреждающих знаков 1.23 и 1.30, обусловленную большим расстоянием их установки от места проведения работ (не менее 50 м) и возможностью их приобретения.

В понятие «иные лица», упомянутое в Основных положениях, в частности, входят и физические лица, непосредственно осуществляющие работу на дороге вне ТС. Требование Основных положений об установке в местах проведения работ «соответствующих дорожных знаков, направляющих и ограждающих устройств, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красных или желтых сигнальных огней» находится в определенном противоречии с требованиями п. 1.5 ПДД РФ, указывающего, в частности, на то, что «запрещается... самостоятельно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения...» Таким образом, учитывая данный запрет на самостоятельную установку дорожных знаков и других технических средств организации движения, куда бесспорно входят направляющие и ограждающие устройства, а также желтые и красные сигнальные огни, обеспечение безопасности движения подобным образом со стороны физических лиц, осуществляющих работу на дороге вне ТС, вступает в противоречие с приведенным выше требованиями п. 1.5 ПДД РФ. В данном случае организация дорожного движения должна осуществляться по согласованию с ГИБДД(ГАИ) соответствующими организациями, на которые возложена данная обязанность. При соблюдении указанных условий физические лица, осуществляющие работу на дороге вне ТС, не несут ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения в месте проведения работ. В противном случае при самостоятельной организации дорожного движения (выставлении дорожных знаков, направляющих и ограждающих устройств и т.д.) юридическими или физическими лицами и наступлении последствий, предусмотренных действующим Законодательством, ответственность за необеспечение безопасности движения возлагается на эти лица.

Достаточно распространенным видом работ, выполняемым на дороге, является ремонт ТС, осуществляемый водителем. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ, «водитель - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик,

ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению». Приведенный термин четко определяет функции, выполняемые «водителем»; такой вид работы, как ремонт ТС, в них не включен. При вынужденной остановке на дороге, связанной с необходимостью выполнения ремонта ТС и отсутствия возможности отвода ТС за ее пределы, водитель должен для предупреждения участников движения об опасности, которую может создать ТС, включить аварийную световую сигнализацию (п. 7.1 ПДД РФ). Далее, в соответствии с требованиями п. 7.2 ПДД РФ «при остановке транспортного средства и включении аварийной сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен: ...при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями». Обращает на себя внимание то обстоятельство, что в этом пункте Правил не определено лицо, осуществляющее установку аварийного знака. С того момента, как физическое лицо прекратило управление ТС и покинуло его для осуществления требований п. 7.2 ПДД РФ, оно утрачивает статус «водителя» и, соответственно, в период установки знака аварийной остановки, если его действия не будут признаны одним из видов работы, приобретает статус «пешехода». Однако в данном случае следует учитывать то обстоятельство, что в соответствии с разделом 4 ПДД РФ пешеход далеко не во всех случаях имеет право беспрепятственного передвижения по дороге. В отдельных случаях физическое лицо, находясь в статусе «пешехода», выполнить требования п. 7.2 ПДД РФ не вправе. Учитывая достаточно существенные ограничения на передвижение пешехода по дороге и необходимость выполнения требований п. 7.2 ПДД РФ, действия физического лица, связанные с установкой знака аварийной остановки, с экспертной точки зрения следует признавать видом работы. При исследовании подобных ситуаций на это обстоятельство необходимо обращать внимание судебно-следственных органов. Аналогичным образом следует оценивать и действия физического лица, связанные с непосредственным ремонтом ТС. Бесспорным является то, что совмещение ремонтных работ и управление ТС невозможно. В связи с этим факт выполнения ремонтных работ ТС означает, что физическое лицо, выполняющее его, водителем не является. В то же время ремонт ТС, вне всякого сомнения, является срочным либо мелким видом работ. В частности, к мелким и

срочным видам работ, по всей видимости, следует отнести и действия физического лица по подготовке инструмента к ремонтной работе, разгрузке-загрузке багажника (кузова) и т.д.

Вопрос выполнения срочных и мелких видов работ, не требующих долговременного изменения организации дорожного движения и обеспечения ее безопасности, Основными положениями и ПДД РФ не урегулирован. К ним, в частности, относятся погрузо-разгрузочные работы, выполняемые грузчиками, оказание медицинской помощи пострадавшим на дороге, фиксация следов на месте ДТП, ликвидация помех для движения случайно оказавшихся на дороге и т.д. Согласно разъяснениям п. 1.2 ПДД РФ физические лица, выполняющие работу на дороге, пешеходами не являются. В то же время, как уже отмечалось ранее, ПДД РФ для определенных видов работ делают исключение. Так, физические лица, выполняющие работу «передвижением в инвалидных колясках без двигателя, ведением велосипеда, мопеда, мотоцикла, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску», приравнены к пешеходам. Соответственно выполнение подобных видов работы, если оно приравнено к действиям пешеходов, регламентируется соответствующими требованиями ПДД РФ, относящимися к регламентации действий пешеходов. В этом случае, с экспертной точки зрения, действия этих лиц как равноправных участников дорожного движения рассматриваются по обычной схеме. В случае же, если вид работы выходит за рамки исключения, сделанного в ПДД РФ, действия лиц, выполняющих эти работы, рассматриваются в рамках Основных положений либо особых Инструкций, касающихся определенного вида работы (оказание медицинской помощи, фиксация следов ДТП и т.д.), либо в отдельных случаях дается констатация того, что выполнение подобного вида работ не регламентировано ни ПДД РФ, ни Основными положениями, ни иными нормативными документами и потому не подлежит экспертной оценке.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что определяющим в отнесении определенного вида работ к действиям пешехода или рабочего, выполняющего работу на дороге, является не только сам вид работы, но и способ ее осуществления. Одним из самых распространенных видов работы, выполняемых на дороге вне ТС, является погрузо-разгрузочная работа, одним из элементов которой, в свою очередь, является перемещение грузов. Выполняют эту работу профессиональные грузчики, либо в силу сложившихся

определению термина «пешеход» физическое лицо, перемещающее грузы по дороге на тележке или санках, приравнивается к пешеходам. Здесь четко определено вспомогательное средство, с помощью которого выполняется данная работа - тележка или санки. Перемещение этих же грузов без использования данных вспомогательных средств, например, путем переноса в руках или на плечах не включено в перечень работ, при исполнении которых физическое лицо, выполняющее их, приравнено к пешеходу, поэтому такие лица пешеходами не являются, так как фактически являются грузчиками либо физическими лицами, исполняющими их функции. В данном случае при экспертной оценке подобных ситуаций эксперт обязан обратить внимание судебно-следственных органов на особенности отнесения конкретного физического лица к пешеходам либо рабочим (грузчикам), выполняющим работу на дороге вне ТС. Подобная квалификация имеет существенное значение для подавляющего большинства ДТС с участием физического лица, находящегося на дороге вне ТС. Перемещение грузов физическими лицами по дороге различными способами достаточно распространенное явление. Критериев того, начиная с какой массы или габаритных размеров груза, его перемещение является работой, не существует, и они, по всей видимости, не могут быть установлены, так как зависят от физических возможностей конкретного лица. В связи с тем что в данном случае оценке подвергается не только сам по себе факт перемещения грузов и способ его исполнения, но и критерий определения самого груза, данные о том, является ли перемещаемый груз таковым, должны устанавливаться судебно-следственными органами и предоставляться эксперту в качестве исходного данного. Таким образом, во всех ДТС, связанных с наездами на физическое лицо, одним из элементов экспертного исследования должно быть установление статуса этого лица и отнесение его либо к пешеходам либо к физическим лицам, выполняющим работу на дороге вне ТС. При этом в последнем случае необходимо обращать внимание судебно-следственных органов на то, что действия физических лиц, выполняющих работу на дороге вне ТС и не имеющих статуса «штатных» водителей, регулировщиков и т.п., ПДД РФ не регламентированы, и на их действия требования пунктов Правил, касающихся пешеходов, водителей, регулировщиков и т.п., не распространяются.

ЛИТЕРАТУРА

1. Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России. Науч. издание. М.: АНТИДОР, 2004.

2. *Дадашев Ф.Д., Чобанзаде ИМ., Чава И.И.* и др. Экспертная профилактика по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, связанных с организацией дорожного движения, дорогой и дорожными условиями. Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: НИИПСЭЖиК, 1992.
3. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: За рулем, 2006.
4. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: Транспорт, 2006.
5. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Метод, рекомендации. М.: ВНИИСЭ, 1987.
6. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.
7. Современные возможности судебной экспертизы. Метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ. «Гриада-Х». «Успех», 2000.
8. *Суворов Ю.Б.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Техничко-юридический анализ причин ДТП и причинно-действующих факторов: Учеб. пособие. М.: Изд-во ПРИОР, 1998.
9. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* О применении некоторых норм-определений Правил дорожного движения РФ при судебно-экспертной оценке и судебно-следственной квалификации деяний участников дорожного движения и иных лиц, причастных к обеспечению безопасности дорожного движения // Автотранспортное предприятие. 2002. Май.
10. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Методические возможности судебной автотехнической экспертизы по исследованию обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или особых дорожных условиях // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинение вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. Сб. науч. трудов. МАДИ (ГТУ), РФЦСЭ. М., 2002.
11. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях (В помощь экспертам). М.: РФЦСЭ, 2003.
12. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Судебно-экспертная оценка действий пешеходов и пассажиров // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинение вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. Сб. науч. трудов. МАДИ (ГТУ), РФЦСЭ. М., 2002.
13. Теория и практика судебной экспертизы в гражданском и арбитражном процессе. Научно-практ. пособие. М.: ООО «Викор-Медиа», 2006.
14. *Чава И.И., Суворов Ю.Б.* О применении некоторых определений Правил дорожного движения Российской Федерации. Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). М.: МВД РФ, 1997.
15. *Чава И.И.* Криминалистическая классификация участников дорожно-транспортных происшествий // Совершенствование производства судебных автотехнических экспертиз. Сб. науч. трудов. М.: ВНИИСЭ, 1989.
16. *Чава И.И., Янин В.Н.* Применение положений пп. 1.1, 1.2, 8.12 и раздела 17 Правил дорожного движения РФ в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1998.
17. *Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В.* Применение положений пп. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1995.
18. *Чава И.И., Сафронова И.Н.* Основные исходные данные для назначения судебных автотехнических экспертиз // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 2(87). М.: МВД РФ, 1996.
19. *Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В.* Применение положений Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). М.: МВД РФ, 1997.
20. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия: Учебно-метод. пособие. Библиотека эксперта. М.: ИПК РФЦСЭ, 2007.

МЕТОДИКИ, МЕТОДИЧЕСКИЕ
РЕКОМЕНДАЦИИ,
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА

ВЫПИСКА

из протокола заседания секции по судебной автотехнической экспертизе Научно-методического совета РФЦСЭ при Минюсте России

6.12.2004 г.

г.Москва

Присутствовали: Григорян В.Г., Кренцель Р.Б., Николаев Д.А., Аверьянов В.Н., Давидов В.Г., Калинин Е.М., Китайгородский Е.А., Малаха В.В., Чава И.И.

1. Рассмотрение и обсуждение «Методических рекомендаций по определению возможности возникновения заноса при резком повороте рулевого колеса» (автор Григорян В.Г., РФЦСЭ).

Решили:

1. Рекомендовать «Методические рекомендации по определению возможности возникновения заноса при резком повороте рулевого колеса» для утверждения на научно-методическом совете РФЦСЭ при Минюсте России и публикации ее в изданиях РФЦСЭ.

Зам. председателя секции

Р.Б. Кренцель

Секретарь

Д-А. Николаев



Григорян Вараздат Гевондович
заведующий лабораторией
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ЗАНОСА АВТОМОБИЛЯ ПРИ РЕЗКОМ ПОВОРОТЕ РУЛЕВОГО КОЛЕСА (методические рекомендации)

В настоящее время в экспертной практике отсутствует методика, позволяющая определить вероятность возникновения заноса автомобиля в конкретной дорожно-транспортной ситуации.

Во многом это можно объяснить тем, что теоретическое исследование процесса заноса автомобиля с учетом всех связей между его отдельными элементами, состояния проезжей части и действий водителя, представляет задачу большой сложности. Между тем актуальность экспертных задач, связанных с заносом автомобиля, с каждым годом только возрастает, так как занос является причиной большого числа дорожно-транспортных происшествий.

Поэтому представляется целесообразным в зависимости от конкретной цели и степени приближенности решения задач, представлять автомобиль расчетной моделью, в которой рассматриваются только те связи, которые больше остальных влияют на результаты исследования. Однако следует учитывать, что значительное упрощение расчетной модели автомобиля может привести к ошибке не только в количественной, но и в качественной точности отображения процесса заноса.

В данной работе рассматривается условие возникновения заноса автомобиля, движущегося с постоянной скоростью в прямолинейном направлении, в результате резкого поворота рулевого колеса.

Для этой цели может быть принята плоская од-номассовая расчетная модель, показанная на рис. 1.

В этом случае автомобиль представляется в виде двухколесной тележки. Каждое из двух колес оси считается нагруженным одинаковыми силами (нормальными, касательными и боковыми). Кроме того, принимаем, что оба

колеса каждой из осей имеют одинаковые углы увода, а оба управляемых колеса повернуты на один и тот же угол.

Для описания движения указанной модели свяжем с автомобилем подвижную систему координат xuz . Начало этой системы совместим с центром тяжести автомобиля; ось x направим по продольной оси автомобиля, а ось y - перпендикулярно продольной симметрии автомобиля, ось z - перпендикулярно плоскости дороги.

Будем считать положительным продольное перемещение (по оси x) центра тяжести в случае, когда автомобиль движется вперед. Для поперечного (по оси y) в качестве положительного выбираем перемещение в сторону мгновенного центра поворота автомобиля. Проекции внешних сил и реакций дороги будем считать положительными, если их направления совпадают с положительными направлениями перемещений.

Движение автомобиля, представленной расчетной моделью, может быть описано системой трех уравнений:

$$M_{ax}^j = \sum X_2 - \sum X_1 \cdot \cos \theta_{1cp} - \sum Y_1 \cdot \sin \theta_{1cp} - P_x; \quad (1)$$

$$M_{ay}^j = \sum Y_2 + \sum Y_1 \cdot \cos \theta_{1cp} - \sum X_1 \cdot \sin \theta_{1cp} - P_y; \quad (2)$$

$$\mathfrak{S}_z \dot{\omega}_a = \sum Y_1 \cdot a \cdot \cos \theta_{1cp} - \sum Y_2 \cdot b - \sum X_1 \cdot a \cdot \sin \theta_{1cp} - M_z; \quad (3)$$

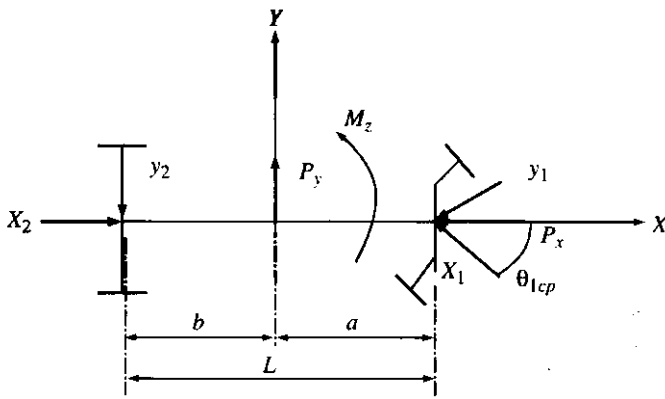


Рис. 1. Плоская расчетная модель автомобиля

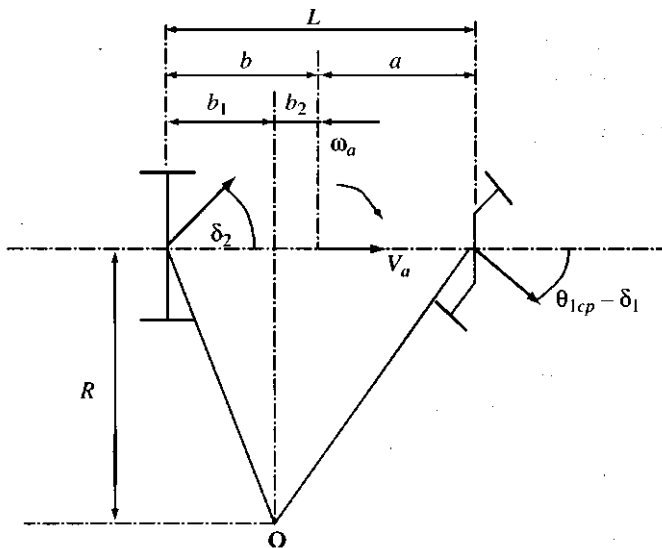


Рис. 2. Схема для определения зависимостей кинематических параметров автомобиля

- где: M_a – масса автомобиля;
 j_x и j_y – ускорение центра тяжести автомобиля соответственно в направлении осей x и y ;
 ΣX_1 и ΣX_2 – суммарные касательные реакции, действующие на оба колеса соответственно передней и задней осей автомобиля;
 ΣY_1 и ΣY_2 – суммарные боковые реакции, действующие на оба колеса соответственно передней и задней осей автомобиля;
 P_x и P_y – сумма проекций на оси x и y внешних сил, действующих на автомобиль соответственно;
 \mathfrak{J}_z – момент инерции автомобиля относительно оси z ;
 θ_{1cp} – средний угол поворота управляемых колес;

ω_a и $\dot{\omega}_a$ – угловая скорость и угловое ускорение автомобиля относительно оси z соответственно;

M_z – сумма внешних моментов, действующих на автомобиль, относительно оси z .

За начало заноса автомобиля примем условие, при котором сумма боковых сил, действующих на автомобиль, превышает силу сцепления колес с опорной поверхностью.

Из уравнения (2) получим:

$$\Sigma Y_2 + \Sigma Y_1 \cdot \cos \theta_{1cp} = M_a j_y + \Sigma X_1 \cdot \sin \theta_{1cp} + P_y. \quad (4)$$

Определим зависимости между кинематическими параметрами движения автомобиля с помощью схемы, приведенной на рис. 2.

$$j_x = \frac{dV_a}{dt} - b_2 \omega_a^2; \quad (5)$$

$$j_y = R \omega_a^2 + b_2 \frac{d\omega}{dt}. \quad (6)$$

Угловая скорость автомобиля может быть выражена через поступательную скорость V_a и радиус поворота R :

$$\omega_a = \frac{V_a}{R} = \frac{V_a}{L} [tg \delta_2 + tg(\theta_{1cp} - \delta_1)]; \quad (7)$$

$$\begin{aligned} \frac{d\omega_a}{dt} &= \frac{tg \delta_2 + tg(\theta_{1cp} - \delta_1)}{L} \frac{dV_a}{dt} + \\ &+ \frac{V_a}{L} \frac{d}{dt} [tg \delta_2 + tg(\theta_{1cp} - \delta_1)] = \\ &= \frac{tg \delta_2 + tg(\theta_{1cp} - \delta_1)}{L} \frac{dV_a}{dt} + \frac{V_a}{L} \times \\ &\times \left[\frac{1}{\cos^2 \delta_2} \frac{d\delta_2}{dt} + \frac{1}{\cos^2(\theta_{1cp} - \delta_1)} \frac{d\theta_{1cp} - d\delta_1}{dt} \right] = \\ &= \frac{1}{R} \frac{dV_a}{dt} + \frac{V_a}{L} \left[\frac{R^2 + b_1^2}{R^2} \frac{d\delta_2}{dt} + \right. \\ &\left. + \frac{R^2 + a_1^2}{R^2} \left(\frac{d\theta_{1cp}}{dt} - \frac{d\delta_1}{dt} \right) \right]. \quad (8) \end{aligned}$$

Подставляя значения (7) и (8) в (6), найдем

$$\begin{aligned} j_y &= \frac{V_a^2}{R} + b_2 \left\{ \frac{1}{R} \frac{dV_a}{dt} + \frac{V_a}{L} \left[\frac{R^2 + b_1^2}{R^2} \frac{d\delta_2}{dt} + \right. \right. \\ &\left. \left. + \frac{R^2 + a_1^2}{R^2} \left(\frac{d\theta_{1cp}}{dt} - \frac{d\delta_1}{dt} \right) \right] \right\}. \quad (9) \end{aligned}$$

С учетом полученного значения для j_y

$$\begin{aligned} \sum Y_2 + \sum Y_1 \cos \theta_{1cp} = M_a \left\{ \frac{V_a^2}{R} + b_2 \left[\frac{1}{R} \frac{dV_a}{dt} + \frac{V_a}{L} \times \right. \right. \\ \left. \left. \times \left[\frac{R^2 + b_1^2}{R^2} \frac{d\delta_2}{dt} + \frac{R^2 + a_1^2}{R^2} \left(\frac{d\theta_{1cp}}{dt} - \frac{d\delta_1}{dt} \right) \right] \right\} + \right. \\ \left. + \sum X_1 \sin \theta_{1cp} + P_y \leq M_a g \varphi. \right. \end{aligned} \quad (10)$$

Подставляя начальные условия движения автомобиля – равномерное ($V_a = \text{const}$), прямолинейное ($R = \infty$) и принимая δ_1 , δ_2 и P_y равными нулю, получим

$$\frac{d\theta_{1cp}}{dt} < \frac{g\varphi L}{bV_a}. \quad (11)$$

Из выражения (11) следует, что чем быстрее поворот управляемых колес, тем больше вероят-

ность заноса автомобиля. Кроме того, занос зависит также от базы автомобиля L , расстояния от центра тяжести автомобиля до его задней оси δ , коэффициента сцепления шин с дорогой φ и скорости движения автомобиля V_a .

Пример: $L = 2,46$ м; $b = 1,24$ м; $V_a = 60$ км/ч (16,67 м/с);

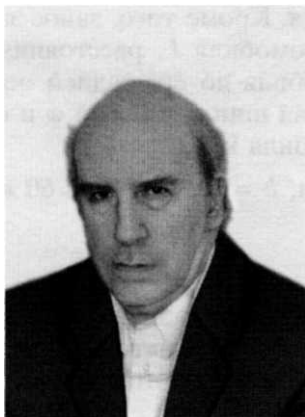
$\varphi = 0,2$.

Решение:

Из формулы (11) определим значение скорости поворота управляемых колес автомобиля, при котором еще не наступает занос автомобиля.

$$\frac{d\theta}{dt} < \frac{9,81 \cdot 0,2 \cdot 2,46}{1,24 \cdot 16,67} \approx 0,23 \text{ рад/с} \approx 13,39 \text{ град/с}.$$

Зная зависимость между углами поворота управляемых колес и рулевого колеса, при необходимости можно установить и допустимую скорость поворота последнего из условия возникновения заноса.



**Махнин
Евгений Лазаревич,**
ведущий эксперт
лаборатории судебной
автотехнической экспертизы
при Министерстве юстиции
Российской Федерации



**Федотов
Сергей Викторович,**
старший эксперт
лаборатории судебной
автотехнической
экспертизы РФЦСЭ
при Министерстве Юстиции
Российской Федерации



**Казюлин
Александр Сергеевич,**
старший эксперт отдела
автотовароведческих
исследований СЗ РЦСЭ
при Министерстве юстиции
Российской Федерации

ИССЛЕДОВАНИЕ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЦЕЛЯХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА И ОЦЕНКИ

(Методическое руководство для судебных экспертов)

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Методическое руководство по определению стоимости восстановительного ремонта и оценки автотранспортных средств (далее - Руководство) устанавливает методику проведения автотехнических экспертиз и исследований в системе судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации. Руководство может быть также использовано другими экспертными организациями и частными экспертами при проведении автотехнических исследований.

За основу Руководства принято Методическое руководство [3], изданное в 2001 г., в которое внесены существенные дополнения и изменения.

Необходимость переработки и актуализации Методического руководства [3] вызвана следующими причинами:

- за истекший период произошли существенные изменения в законодательстве Российской Федерации - были приняты Уголовный процессуальный кодекс РФ, Гражданский

процессуальный кодекс РФ, Арбитражный процессуальный кодекс РФ, Федеральный закон № 73 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», издан Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 14 мая 2003 г. № 114 «Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации»;

- в судебной экспертизе перестали существовать такие понятия, как «автотовароведческая экспертиза» и «эксперт автотоваровед»;

- за прошедшие 5 лет произошла существенная смена модельного ряда транспортных средств, появилось значительное количество новых моделей и модификаций транспортных средств;

• существенно возросли требования к методическому уровню проведения автотехнических и товароведческих экспертиз и исследований;

• частично устарели или оказались недостаточны по своему содержанию положения предыдущего Методического руководства [3].

Авторы приносят свою искреннюю признательность эксперту Р.Ф. Сабирзянову (РФЦСЭ), а также экспертам Приволжского и Южного региональных центров судебной экспертизы Министерства юстиции РФ, способствовавших изданию Руководства за их вклад в эту работу.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящее Методическое руководство разработано в целях актуализации и переработки Методического руководства [3] и определяет общие положения, принципы, методы и организацию производства автотехнических и товароведческих экспертиз (далее - экспертизы) по специальностям № 13.4 и № 19.3 соответственно: «Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости» и «Исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки».

Методическое руководство разработано с учетом требований Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [1], приказа Министерства юстиции Российской Федерации «Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации» [2], а также нормативной правовой и нормативно-технической документации по вопросам экспертной деятельности в отношении транспортных средств, технической эксплуатации транспортных средств и безопасности дорожного движения.

Основными задачами Методического руководства являются:

- обеспечение проведения судебных и несудебных экспертиз на единой методической основе;
- обеспечение полноты, точности и доказательности результатов экспертиз и исследований.

Методическое руководство разработано на основе результатов современных научных исследований по видам

экспертной деятельности в отношении транспортных средств, результатов статистического исследования стоимостных характеристик товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и работ по ремонту транспортных средств. При разработке Методического руководства учтены положения действующих нормативных правовых актов, нормативно-технической и методической документации по вопросам судебной экспертизы, экспертной деятельности на транспорте, технической эксплуатации транспортных средств, а также отечественный и зарубежный практический опыт экспертной деятельности в отношении транспортных средств.

Настоящее Методическое руководство следует применять при производстве судебных экспертиз и автотехнических исследований вместо Методического руководства [3], действие которого заканчивается.

Документ предназначен для использования:

- судебными экспертами, имеющими право самостоятельного производства автотехнических и товароведческих экспертиз по специальностям: «Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости» и «Исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки»;
- в Системе добровольной сертификации методического обеспечения судебной экспертизы;
- при профессиональной переподготовке и повышении квалификации судебных экспертов по специальностям: «Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости» и «Исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки»;
- в экспертной деятельности на транспорте;
- при проведении несудебных исследований по заявлениям физических или юридических лиц.

Руководство содержит:

- методику определения стоимости автомо-транспортных средств (АМТС) с учетом его технического состояния, износа, комплектности, наличия дефектов и т.д.;
- методику определения затрат на восстановление АМТС;
- методику определения стоимости годных остатков АМТС;
- методику определения величины утраты товарной стоимости АМТС;

- различного рода рекомендации, образцы используемых документов, справочные данные, таблицы, перечень необходимых технических, юридических и экономических терминов. Применение данного руководства обеспечивает

единую методическую основу для судебных экспертов, а также достоверность, точность, доказательность и объективность полученных результатов.

1.1. Терминология

Таблица 1.1. Технические термины

Агрегат	Сборочная единица, обладающая полной взаимозаменяемостью, возможностью сборки отдельно от других составных частей изделия или изделия в целом и способностью выполнять определенную функцию в изделии или самостоятельно
Аналог	При установлении сходства АМТС можно выделить три уровня: <ul style="list-style-type: none"> • функциональное сходство (по области применения, назначению) • конструктивное сходство (по конструктивной схеме, составу и компоновке элементов, дизайну и эргономике) • параметрическое сходство (по значению параметров) При полном достижении функционального, конструктивного и параметрического сходств принято говорить об <i>идентичности</i> объектов, а при приблизительном и частичном сходствах - об <i>аналогичности</i>
Вмятина	Повреждения различной формы и размеров, характеризующиеся вдавленностью следовоспринимающей поверхности, появляющейся вследствие остаточной деформации
Восстановительный ремонт	Комплекс работ, необходимых для восстановления технических характеристик и потребительских свойств, которые АМТС имело непосредственно до повреждения
Вспомогательный материал	Материал, масса которого не входит в массу основного изделия (бумага наждачная, растворитель, смывка и т.д.)
Грузоподъёмность	Масса груза, на перевозку которого рассчитано данное транспортное средство; основная эксплуатационная характеристика транспортного средства
Демонтаж	Снятие изделия или его составной части с места установки на АМТС.
Деталь	Изделие, изготовленное из однородного по наименованию и марке материала без применения сборочных операций
Дефект существенный	«Существенный недостаток товара (работы, услуги) - неустранимый недостаток или недостаток, который не может быть устранен без несоразмерных затрат времени, или выявляется неоднократно, или проявляется вновь после его устранения, или другие подобные недостатки» В данном руководстве под недостатком товара (изделия) понимается дефект и (или) совокупность дефектов Основные признаки, позволяющие отнести дефект агрегата, узла к существенному дефекту: <ol style="list-style-type: none"> 1) дефект, после устранения которого снижается ресурс (срок службы) изделия, заложенный изготовителем, возникает утрата товарной стоимости изделия 2) неустранимый дефект базовой детали изделия или дефект базовой детали изделия, возникший вновь после устранения в соответствии с рекомендованной ремонтной технологией; 3) дефект или совокупность дефектов, стоимость устранения которых с утратой товарной стоимости изделия составляет не менее 10% стоимости нового изделия Дефект АМТС как сложного изделия является существенным, если: выявлен дефект несущей конструкции кузова, рамы, удовлетворяющий хотя бы одному условию п. 1-3 выявлены дефекты хотя бы 3 основных агрегатов (двигателя, КПП, раздаточной коробки, заднего моста в сборе, переднего моста в сборе и т.п.), удовлетворяющие хотя бы одному условию п. 1-3.
Дефект значительный	Дефект, который существенно влияет на использование продукции по назначению и/или на её долговечность, но не является критическим
Дефект критический	Дефект, при наличии которого использование продукции по назначению, практически невозможно или недопустимо

Дефект малозначительный	Дефект, который существенно не влияет на использование продукции по назначению и её долговечность
Деформация	Изменение формы или размеров тела или его части под действием внешних сил
Диагностирование общее	Диагностирование систем АМТС (агрегата) по параметрам, характеризующим их общее техническое состояние без выявления конкретной неисправности (работоспособные или неработоспособные)
Дополнительное оборудование	Оборудование, которое может быть установлено заводом-изготовителем на всех АМТС данной серии по индивидуальному заказу, а также оборудование, установленное на АМТС в процессе его эксплуатации, помимо серийного оборудования
Дорожно-транспортное происшествие	Событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения, либо причинён иной материальный ущерб
Задиры	Следы скольжения с приподнятостью кусочков, частиц следовоспринимающей поверхности
Идентификационный номер (VIN)	Уникальный 17-значный номер, присваиваемый АМТС заводом-изготовителем
Идентификация АМТС	Комплексное исследование включающее в себя: <ol style="list-style-type: none"> 1) установление конструктивных функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства, определяющих его марку, модель, модификацию 2) исследование маркировочных обозначений на агрегатах АМТС в целях расшифровки информации об АМТС 3) установление соответствия маркировочных обозначений на АМТС записям в сопровождающей документации и свойствам АМТС
Идентификация установленного на АМТС оборудования	Последовательность исследования, состоящая из этапов: <ol style="list-style-type: none"> 1) определение перечня оборудования, установленного на АМТС по функциональному признаку 2) определение модели и изготовителя оборудования

Идентичное АМТС	см. <i>Аналог</i>
Исправное состояние (исправность)	Состояние объекта, при котором он соответствует всем требованиям, установленным нормативно-технической документацией
Качество выполненного ремонта	Соответствие (несоответствие) технических характеристик, внешнего вида и интерьера АМТС требованиям нормативной документации
Мелкие детали (крепеж)	Болты, гайки, винты, стяжки, шайбы, шпильки, заклепки, пистоны, пластмассовые крепежные материалы, прокладки и т.д., заменяемые при проведении работ по замене поврежденных съемных элементов транспортного средства. В расчетах принимается как 2% от стоимости заменяемых поврежденных элементов транспортного средства
Модельный год	Условный год выпуска АМТС, указываемый (в большинстве случаев) в VIN. Как правило, VIN содержит информацию не о фактической дате выпуска, а о так называемом модельном годе. Модельный год в автомобилестроении не совпадает с годом календарным и у большинства автопроизводителей начинается с июля. Например: если автомобиль фактически выпущен в октябре 1998 г., то в VIN, как правило, будет указан 1999 модельный год
Монтаж	Установка изделия или его составных частей на предусмотренное для них место на АМТС
Наружная окраска	Окраска наружных поверхностей АМТС (при необходимости - с окраской торцов и проемов дверей, сточных желобков капота и крышки багажника)
Наслоение	Связанное с процессом слеодообразования перенесение материала одного объекта на следовоспринимающую поверхность другого. При дорожно-транспортных происшествиях наблюдаются наслоения краски, резины, с одного транспортного средства на другом, следы наслоения на дорожном покрытии от колес транспортного средства
Недопробег АМТС	Отрицательное значение разности фактического и среднего статистического пробега АМТС

Методики, методические рекомендации, информационные письма

Неисправное состояние (неисправность)	Состояние объекта, при котором он не соответствует хотя бы одному из требований, установленных нормативно-технической документацией
Неработоспособное состояние (неработоспособность)	Состояние объекта, при котором значение хотя бы одного заданного параметра, характеризующего способность выполнять заданные функции, не соответствует установленным нормативно-технической документацией
Одометр	Прибор для определения пройденного расстояния
Осмотр АМТС	Органолептическое исследование АМТС в целях: идентификации АМТС, определения работоспособности АМТС, выявления повреждений и дефектов, следов ремонта. При осмотре АМТС может производиться фото- или видеосъемка, составляться акт осмотра АМТС. Может выполняться общее и/или позлементное диагностирование с использованием контрольно-измерительных средств
Основной материал	Материал, масса которого входит в массу основного изделия (краска, антикоррозионное, противозадирное покрытие и т.д.)
Перепробег АМТС	Положительное значение разности фактического и среднего статистического пробега АМТС
Повреждение	Нарушение исправности физического объекта вследствие влияния на него внешних воздействий, превышающих уровни, установленные в нормативно-технической документации
Полная окраска	Окраска наружных и внутренних поверхностей АМТС
Проверка	Исследование элемента АМТС после частичной или полной разборки АМТС (агрегата) с контролем рабочих параметров (характеристик)
Работоспособное состояние (работоспособность)	Состояние объекта, при котором он способен выполнять заданные функции, сохраняя значения основных выходных параметров в пределах, установленных нормативно-технической документацией
Разборка	Разделение изделия на детали и/или сборочные единицы
Регулировка	Процесс (операция) изменения связей в системе в целях достижения определенных параметров функционирования системы
Ремонтные материалы	Основные и вспомогательные материалы, используемые при ремонте
Серийная комплектация АМТС (серийное оборудование)	Оснащенность АМТС оборудованием, которое устанавливается заводом-изготовителем на всех АМТС данной модификации (серии) в обязательном порядке
Скрытый дефект	Дефект, который не может быть выявлен при осмотре транспортного средства, для выявления которого необходима дополнительная проверка детали, узла или агрегата
Сопряжение	Относительное положение составных частей изделия при сборке, характеризующееся соотношением их поверхностей и/или зазором между ними, заданными в конструкторской документации
Тип транспортного средства	Один из основных классификационных признаков транспортного средства, определяющий его назначение и общее конструктивное исполнение
Транспортное средство	Устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Транспортным средством также является прицеп (полуприцеп и прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством
Узел	Сборочная единица, которую можно собрать отдельно от других составных частей изделия или от изделия в целом и которая может выполнять определенные функции в изделиях одного назначения только совместно с другими составными частями
Условия эксплуатации	Факторы, оказывающие наибольшее влияние на ухудшение технического состояния АМТС (износ АМТС). К ним относятся: режим движения и нагрузка на АМТС, дорожные и климатические условия,

	качество топлива, смазочных материалов, технического обслуживания и мастерства вождения
Ущерб	Согласно статьи 15, ч. 2 ГК РФ под реальным ущербом «понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества» В настоящем Руководстве под <i>ущербом</i> понимается компенсация за полученные повреждения, которая может быть определена как минимальная из следующих стоимостей:

Ущерб	затраты, необходимые для восстановления свойств АМТС , которые оно имело на момент повреждения, утрата товарной стоимости (при этом затраты на транспортировку, хранение АМТС, упущенная выгода в результате простоя АМТС и т.п. экспертом не оцениваются), или сумма, эквивалентная доаварийной стоимости АМТС за вычетом стоимости его остатков, пригодных для использования (реализации), либо без вычета стоимости остатков, если их невозможно оценить
Экспертная организация	Юридическое лицо, имеющее в своем штате не менее одного эксперта, для которого эта организация является основным местом работы, а проведение экспертизы - одним из видов деятельности, предусмотренных в учредительных (статутных) документах указанной организации

Таблица 1.2. Экономические термины

Дата выпуска АМТС	Дата завершения производства АМТС заводом-изготовителем (дата завершения всех технологических и административных процессов, связанных с производством единицы продукции «АМТС»), Дату выпуска следует отличать от модельного года
Дата начала эксплуатации АМТС	Дата, с которой разрешена эксплуатация АМТС (АМТС получает допуск к эксплуатации, например: дата выдачи технического паспорта, паспорта транспортного средства или другого регистрационного документа)
Затратный подход	Один из подходов, применяемых при оценке рыночной стоимости АМТС. Основывается на принципе замещения, состоящем в том, что «покупатель не будет платить за объект собственности больше той суммы, которая требуется, чтобы заменить его другим объектом, аналогичным по своим полезным характеристикам. При оценке производственных средств, машин и оборудования применение затратного метода заключается в расчете затрат на воспроизводство оцениваемых активов за вычетом всех форм износа, обесценения и устаревания»
Конъюнктура рынка	Уровень спроса и предложения на аналогичные оцениваемому АМТС объекты
Полное уничтожение АМТС	Под полным уничтожением АМТС в настоящей методике понимается такое состояние АМТС, при котором восстановление свойств, которые АМТС имело непосредственно до повреждения, физически невозможно или экономически нецелесообразно (т.е. при условии соблюдения технологии ремонта стоимость восстановления АМТС с учетом эксплуатационного износа составляет 85% и более его стоимости на момент повреждения)
Потребительские свойства АМТС	Полезность АМТС, способность его удовлетворять какую-либо потребность (техническую, экономическую, социальную, эстетическую)
Остаточная стоимость	Стоимость АМТС с учётом его износа и всех факторов, влияющих на величину стоимости
Рынок	Всеобщая форма связи, позволяющая сводить вместе покупателей и продавцов товаров и услуг. Автомобильный рынок (авторынок товаров и услуг) - один из сегментов рынка
Рыночная стоимость	Наиболее вероятная стоимость, по которой транспортное средство может быть отчуждено на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине стоимости сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства
Снижение цены АМТС	Показатель, характеризующий величину снижения цены АМТС (в процентах) в зависимости от эксплуатационного износа АМТС, его технического состояния, конъюнктуры рынка, условий реализации.
Сравнительный подход	Один из подходов, применяемых при оценке рыночной стоимости АМТС. Заключается в анализе цен на АМТС, аналогичных оцениваемому. При этом исходят из правила замещения, согласно которому рациональный покупатель не заплатит за данный объект больше, чем стоимость доступного к покупке аналогичного объекта, обладающего такой же полезностью, что и данный объект. Поэтому цены на аналогичные объекты служат отправной информацией для расчета стоимости данного объекта

Стоимость замещения	Минимальная стоимость создания (приобретения) аналогичного нового АМТС, максимально близкого к оцениваемому по всем функциональным, конструктивным и параметрическим характеристикам, в текущих ценах (имеющего эквивалентную полезность (аналогичного) с объектом оценки, но созданного из современных материалов в соответствии с современными стандартами, дизайном). Остаточная стоимость замещения определяется как стоимость замещения за вычетом износа
Стоимость АМТС исходная $C_{цех}$	Стоимость АМТС, принятая за «точку отсчета» при определении окончательной стоимости АМТС на момент его предъявления или на момент происшествия
Стоимость АМТС окончательная Док	Стоимость АМТС с учетом всех влияющих факторов (например, эксплуатационного износа, дополнительного оборудования, дефектов в результате ненадлежащей эксплуатации и хранения, неустраненных повреждений)
Таможенные платежи $C_{т. оформл}$	Таможенная пошлина, налоги, акцизы, таможенные сборы и другие платежи, взимаемые в установленном порядке таможенными органами при перемещении АМТС или его частей через таможенную границу
Таможенная пошлина	Денежный сбор, взимаемый таможенными органами РФ при ввозе АМТС на таможенную территорию РФ или вывозе с этой территории
Таможенная стоимость АМТС с *~тамож	Цена АМТС (с учетом расходов по доставке до таможенной границы и расходов по страхованию), используемая для целей обложения пошлиной
Совокупный таможенный платеж	Взимаемая без деления на источники сумма, состоящая из суммы сборов за таможенное оформление, таможенной пошлины, акциза и налога на добавленную стоимость, рассчитанных по утвержденным правилам таможенного оформления
Среднегодовой пробег	Среднестатистический пробег АМТС данной категории (данной марки и модели, либо аналогичных) за год
Стоимость восстановительного ремонта $C_{рем}$	Наиболее вероятная величина затрат на работы, запчасти и материалы, которые необходимы для восстановления АМТС, в соответствии с требованиями действующих на дату оценки нормативов
Условия реализации	Специфические условия, оказывающие влияние на цену АМТС (например, срочная продажа, срочная покупка, подозрение на скрытые дефекты)
Утилизационная стоимость	Стоимость выработавших свой ресурс или списываемых транспортных средств, или не подлежащих восстановлению после полученных повреждений
Утрата товарной стоимости (УТС)	Снижение стоимости АМТС из-за преждевременного ухудшения товарного (внешнего) вида, снижение прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, вследствие наличия повреждений, или их устранения с нарушением заводской сборки
Цена предложения АМТС $C_{предл}$	Рыночная цена в данном регионе, за которую продавцы предлагают покупателю приобрести АМТС
Эксплуатационный износ $I_э$	Относительная утрата стоимости транспортного средства из-за изменения его технического состояния в процессе эксплуатации, физического старения, приводящего к ухудшению функциональных, конструктивных и эксплуатационных характеристик транспортных средств. Основными причинами износа транспортного средства являются выработка, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, изменение физико-химических свойств конструктивных материалов

1.2. Предмет и объекты экспертизы

Предметом, рассматриваемых в данном методическом руководстве судебных автотехнических и товароведческих экспертиз, является установление фактических данных о техническом состоянии АМТС, дате выпуска АМТС, принадлежности его к определенной марке и модели, наличия и характера технических повреждений, стоимости АМТС и отдельных элементов, стоимости восстановительного ремонта и утраты товарной стоимости АМТС в связи с ДТП или в результате иных повреждений и событий.

Объектами рассматриваемых автотехнических и товароведческих экспертиз могут быть:

- АМТС в целом, как сложное изделие; его детали, узлы, агрегаты;
- информация представительств автопроизводителей, предприятий автосервиса, торговли и т.д.;
- данные средств массовой информации, сети Интернет, фотоматериалы, относящиеся к предмету экспертизы;
- документы и материалы, представленные для проведения экспертизы или исследования.

1.3. Задачи, решаемые экспертами

В рамках рассматриваемых в данном документе судебных автотехнических и товароведческих экспертиз, а также исследований могут решаться следующие задачи:

- определение технологии и стоимости восстановительного ремонта АМТС в связи с ДТП или в результате иных повреждений;
- определение износа АМТС и его составляющих;
- установление стоимости годных остатков АМТС;
- определение величины утраты товарной стоимости АМТС;
- определение стоимости АМТС, в том числе остаточной стоимости;
- определение рыночной стоимости автомобилей-аналогов;
- идентификация объекта экспертизы.

Все задачи решаются экспертами только с технической точки зрения, а их компетенция определяется соответствующей программой подготовки.

2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТОВ

2.1. Обязанности судебных экспертов

Обязанности судебного эксперта регламентируется Федеральным законом «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», а также действующим законодательством Российской Федерации.

Если систематизировать в единое целое обязанности судебного эксперта, то с учетом отдельных противоречий в процессуальных кодексах РФ, судебный эксперт обязан:

- принять к производству порученную ему экспертизу, провести полное исследование представленных материалов и документов, дать объективное и обоснованное заключение по поставленным вопросам;
- явиться по вызову в судебное заседание для ответов на вопросы по данному им заключению эксперта;
- не разглашать сведения, которые стали ему известны в связи с производством судебной экспертизы, в том числе сведения, которые могут ограничить конституционные права граждан, а также сведения, составляющие государственную, коммерческую или иную охраняемую законом тайну;
- эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования. Все материалы для исследования

должны быть представлены органом, назначившим судебную экспертизу;

- в случае недостаточности материалов для исследования эксперт обязан направить соответствующее ходатайство в суд или органу, назначившему судебную экспертизу;
- в случае если материалы и документы непригодны или недостаточны для проведения исследований и дачи заключения, а также если поставленные вопросы выходят за пределы специальных знаний эксперта эксперт обязан направить в суд или орган, назначивший экспертизу, мотивированное сообщение о невозможности дать заключение;
- без ведома следователя или суда эксперт не должен вступать в личные контакты с участниками процесса, если эти контакты ставят под сомнение его незаинтересованность в исходе дела. Личные контакты с участниками процесса должны ограничиваться строгими процессуальными нормами;
- эксперт обязан обеспечивать сохранность представленных объектов исследований, а также материалов дела. Уничтожать, либо видоизменять объекты исследований можно только с письменного разрешения органа или лица, назначившего судебную экспертизу.

Эксперт государственного судебно-экспертного учреждения, кроме того, не вправе:

- осуществлять судебно-экспертную деятельность в качестве негосударственного эксперта;
- принимать поручение о производстве судебной экспертизы непосредственно от каких-либо органов или лиц, за исключением руководителя СЭУ;
- сообщать кому-либо о результатах судебной экспертизы, за исключением органа или лица её назначившего.

2.2. Права судебных экспертов

Права судебных экспертов регламентируются действующим законодательством Российской Федерации, в том числе, Федеральным законом «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

Эксперт при производстве судебной экспертизы имеет право:

- знакомиться с материалами дела, относящимися к предмету экспертизы и ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения;
- участвовать, с разрешения следователя, прокурора, дознавателя и суда в процессуальных действиях и задавать вопросы, относящиеся к предмету судебной экспертизы;

- давать заключение в пределах своей компетенции, в том числе по вопросам, хотя и не указанным в определении (постановлении) о назначении судебной экспертизы, но имеющим отношение к предмету проводимой им экспертизы (право эксперта на инициативу);

- ходатайствовать перед руководителем судебно-экспертного учреждения о привлечении к производству судебной экспертизы других экспертов, если это необходимо для проведения исследований и дачи заключения;

- обжаловать в установленном законом порядке действия органа или лица, назначившего судебную экспертизу, если они ограничивают права эксперта.

3. СУДЕБНЫЕ И НЕСУДЕБНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ

Учитывая специфику настоящего документа, его сжатость и лаконичность, в данном разделе рассматриваются лишь основные положения по организации и проведению рассматриваемых здесь судебных и несудебных экспертиз.

3.1. Судебные экспертизы

При возникновении в процессе рассмотрения дел в судах, а также при осуществлении производства по уголовным делам в стадии предварительного расследования вопросов, требующих специальных знаний в различных областях науки, техники искусства, ремесла, назначается судебная экспертиза. Проведение экспертизы может быть поручено судебно-экспертному учреждению, конкретному эксперту или нескольким экспертам.

Судебная экспертиза - процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний, и которые поставлены перед экспертом судом, судьёй, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем или прокурором, в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу.

Судебная экспертиза является одним из источников доказательств по делу.

В случае недостаточной ясности или полноты ранее данного заключения, назначается дополнительная судебная экспертиза.

При возникновении у суда, судьи, лица, производящего дознание, следователя или прокурора сомнений в правильности, или обоснованности ранее данного заключения по тем же вопросам, назначается повторная судебная экспертиза.

Производство дополнительной судебной экспертизы поручается тому же или другому эксперту (экспертам).

Производство повторной судебной экспертизы поручается другому эксперту или другой комиссии экспертов.

3.1.1. Основания для назначения судебной экспертизы

Основания для назначения судебной экспертизы это:

- постановление лица, проводящего дознание, следователя, прокурора;

- определение или постановление суда о назначении экспертизы в связи с рассмотрением уголовного, гражданского, арбитражного дела.

Эксперт приступает к производству экспертизы после получения письменного указания руководителя экспертного учреждения (его структурного подразделения) вместе с определением (постановлением) о назначении экспертизы и всеми поступившими на экспертизу материалами.

Если представленных на экспертизу материалов недостаточно для решения поставленных вопросов, или имеется необходимость в организации осмотра АМТС, эксперт должен заявить ходатайство правоприменителю о предоставлении дополнительных материалов и организации осмотра АМТС, поскольку эксперт не вправе самостоятельно собирать требующиеся ему для производства экспертизы дополнительные документы и объекты. Предоставление дополнительных материалов и организация осмотра являются процессуальным действием, связанным с удовлетворением ходатайства эксперта, и является прерогативой правоприменителя.

Эксперт проводит исследование представленных ему материалов, руководствуясь специальными знаниями и рекомендованными методиками, в строгом соответствии с требованиями закона и своей компетенцией.

Объекты исследования и материалы дела, поступившие в экспертное учреждение, подлежат возврату органу, назначившему экспертизу, одновременно с представлением заключения эксперта.

Заключение эксперта с приложениями к нему или сообщение о невозможности дачи заключения составляются в двух экземплярах, подписываются экспертом (экспертами) и постранично визируются. Один экземпляр документа передается органу, назначившему экспертизу, а другой хранится в делах учреждения. Подписи эксперта удостоверяются печатью СЭУ.

Судебная экспертиза может быть проведена без исследования АМТС, по предоставленным

материалам дела и документам, в случае прямого указания правоприменителя о проведении экспертизы по материалам дела, или в тех случаях, когда осмотр АМТС физически невозможен (в связи с продажей АМТС, выполненным ремонтом и т.д.), а также в тех случаях, когда ходатайство не удовлетворяется в течение 30 календарных дней. В этом случае эксперт должен сделать запись о том, что автомобиль не осматривался по одной из вышеперечисленных причин, а экспертиза проводилась по предоставленным материалам дела (документам).

Для правильного решения поставленных вопросов эксперт должен четко понимать предмет спора, разрешаемый судом, поэтому необходимо особо тщательно изучать исковое заявление, с которого начинаются материалы гражданских и арбитражных дел, а также другие материалы дела.

3.1.2. Заключение эксперта

На основании проведенных исследований, с учётом их результатов, эксперт от своего имени, или комиссия экспертов, дает письменное заключение.

Заключение эксперта представляет собой письменный документ, предусмотренный процессуальным законодательством и являющийся источником судебных доказательств, в котором изложены основания и условия проведения экспертизы, объекты, исходные данные, вопросы, поставленные на разрешение экспертизы, сам процесс экспертного исследования и фактические данные, установленные экспертом в результате исследования.

Обоснованным является заключение, в котором обстоятельства дела отражены в соответствии с исходными данными, выводы вытекают из приведенных исследований, содержатся соображения, приведшие эксперта к этим выводам, и которое является четким, последовательным, непротиворечивым.

Заключение эксперта состоит из трех частей: вводной, исследовательской и выводов.

Во вводной части заключения указываются:

- наименование экспертизы, её регистрационный номер, имеет ли она отношение к повторной, дополнительной, комплексной, комиссионной;
- дата поступления материалов на экспертизу в экспертное учреждение и дата подписания заключения;
- сведения об эксперте (экспертах), занимаемая должность, образование, ученая степень, квалификация, стаж экспертной работы;

- основание для производства экспертизы (определение или постановление, когда и кем оно вынесено);

- наименование поступивших на экспертизу материалов с указанием количества листов (страниц) и исследуемых объектов;

- ходатайства эксперта об организации осмотра объекта исследования и предоставлении дополнительных материалов и результат их рассмотрения;

- вопросы, поставленные на разрешение экспертизы.

В подразделе «Исходные данные» следует указывать лишь те сведения, которые будут использованы при экспертном исследовании, например:

- справка ГИБДД о ДТП с указанием повреждений АМТС;

- акты осмотра АМТС специалистами, проводившими независимую техническую экспертизу в связи с ДТП;

- калькуляции (сметы) стоимости восстановительного ремонта и утраты товарной стоимости АМТС;

- протоколы судебных заседаний, фотографии и другие документы.

В подразделе «Используемая литература» следует указывать справочно-нормативные документы, методические пособия и руководства, а также газеты и журналы, с указанием их наименования, номера, даты, которые применялись для экспертного разрешения поставленных вопросов. Также следует указать, если использовались данные сети Интернет (использованные сайты) и информационные компьютерные программы.

В исследовательской части заключения описывается процесс экспертного исследования и его результаты, приводятся аргументы, обосновывающие выводы.

Каждому вопросу, решаемому экспертом, должен соответствовать определённый раздел исследовательской части. При необходимости одновременного исследования двух вопросов и более, тесно связанных между собой, ход и результаты исследования излагаются в одном разделе.

Описание должно отражать логическую схему исследования, содержать все расчёты и таблицы, раскрывать технический смысл требований нормативных документов. Изложение должно быть простым и доступным для лиц, не имеющих специальных знаний, с разъяснением специальных терминов.

При проведении исследования эксперт руководствуется рекомендованными научно обоснованными и апробированными методиками, компьютерными программными комплексами.

При решении вопросов, связанных с исследованием технического состояния АМТС, агрегатов, узлов и деталей, в исследовательской части указываются результаты осмотра, в том числе:

- общее техническое состояние;
- величина пробега по одометру;
- комплектация;
- наличие повреждений, их объём и характер, а при необходимости, методы устранения и виды ремонта;
- наличие эксплуатационных дефектов.

Третья часть заключения «Выводы» излагается в виде ответов на поставленные вопросы, причём в той последовательности, в которой они поставлены во вводной части заключения. На каждый из поставленных эксперту вопросов должен быть дан ответ по существу, либо указаны причины невозможности дать ответ.

Выводы об обстоятельствах, по которым эксперту не были поставлены вопросы, но которые им были установлены в процессе исследования, излагаются в конце заключения.

Выводы эксперта по степени определённости могут быть категорические и вероятностные.

Выводы эксперта могут быть условными в тех случаях, когда эксперт, пытаясь помочь следствию или суду, принимает те или иные условия для проведения исследования. Например, когда эксперт не уверен, что та или иная деталь действительно повреждена и он делает два вида расчёта стоимости восстановительного ремонта АМТС (с учётом и без учёта этой детали), а также когда эксперт ссылается на те или иные принятые им условия.

Выводы должны быть изложены четким языком и не допускать различных толкований.

Имеющиеся в заключении, в виде приложений, фототаблицы должны быть пронумерованы, иметь свои комментарии и подписаны экспертом.

Образец заключения эксперта представлен в Приложении 1.

3.1.3. Сообщение о невозможности дать заключение

В тех случаях, когда вопросы, поставленные перед экспертом, выходят за пределы его компетенции или представленные ему материалы недостаточны (при неудовлетворенном ходатайстве) для дачи заключения, эксперт в письменной форме сообщает лицу или органу, назначившему экспертизу, о невозможности дать заключение. Сообщение о невозможности дать заключение состоит из трех частей: вводной, мотивировочной и заключительной.

В мотивировочной части подробно излагаются причины невозможности дать заключение, а в заключительной -

указывается на невозможность дать ответ на поставленные вопросы. При этом эксперт должен руководствоваться соответствующей статьей УПК РФ, ГПК РФ, АПК РФ, а также ст. 16 Федерального закона № 73 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

Сообщение о невозможности дать заключение составляется в двух экземплярах, подписывается экспертом, подпись удостоверяется печатью экспертного учреждения, после чего один экземпляр направляется органу, назначившему экспертизу, а другой остается в экспертном учреждении (его структурном подразделении).

Образец сообщения о невозможности дать заключение предоставляется в Приложении 2.

3.1.4. Осмотр АМТС

Осмотр АМТС должен проводиться по месту его нахождения, в специализированном техцентре, или по месту нахождения экспертного учреждения. Рекомендуется проводить осмотр с использованием подъемника или на смотровой яме, что позволяет полнее обнаружить повреждения и точнее определить их характер.

При осмотре:

- устанавливаются фактически идентификационные данные с проверкой их соответствия указанным в документах на АМТС;
- оценивается техническое состояние АМТС;
- фиксируется величина пробега АМТС по показанию одометра, при этом оценивается достоверность величины пробега;
- устанавливается комплектность и комплектация АМТС, наличие дополнительного оборудования;
- устанавливаются характер и объем дефектов и повреждений на момент осмотра;
- устанавливается перечень повреждений, обусловленных рассматриваемым ДТП;
- по возможности устанавливается, подвергалось ли АМТС ремонту ранее, производилась ли замена агрегатов, узлов, дорогостоящих изделий;
- производится фотографирование АМТС в общем виде и его повреждений.

При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС осмотр целесообразно проводить при наличии справки ГИБДД или другого документа, подтверждающего получение повреждений.

Проверка технического состояния АМТС проводится органолептическим методом с при-

менением простейших инструментов и приспособлений. Если имеется возможность, проводится диагностика, фото- и видеосъемка, а также разборка агрегатов и узлов с их дефектовкой для выявления скрытых повреждений.

Фотографирование объектов исследования, как правило, проводится на завершающем этапе осмотра, после того как эксперт установил (выявил) все повреждения и/или признаки, указывающие на их наличие, а также другие существенные факторы.

При фотографировании и оформлении фототаблиц, иллюстрирующих заключение, следует придерживаться следующих рекомендаций.

В начале фототаблицы размещаются общие виды, позволяющие идентифицировать АМТС (объекты исследования) и дающие представление о локализации повреждений на нём. Здесь же, уместно разместить фотографии идентификационных маркировок и одометра с показаниями величины пробега АМТС.

После общих видов помещают изображения отдельных поврежденных элементов, при этом следует придерживаться одного направления обхода поврежденных участков АМТС. На фотографиях целесообразно фиксировать переходы повреждений с одного элемента АМТС на другой.

Повреждения (незначительные царапины, сколы, наслоения ЛКП, трещины, изломы), неразличимые на общих видах или поэлементных снимках, фотографируются с увеличением (макросъемка). При этом на фотографиях общих видов или поэлементных снимках, указываются места размещения макроповреждений и делаются ссылки на соответствующую фотографию макроповреждения. При использовании цифровой техники допускается изображение макроповреждений представлять в виде выноски с увеличенным изображением макроповреждения со снимка общего вида или поэлементного снимка.

В фототаблице указывается номер исследования, в рамках которого фототаблица составлена, марка, модель и государственный регистрационный знак АМТС. Фотографии должны иметь подписи, раскрывающие основное содержание изображения (например: «Фото 5. Переднее правое крыло. Деформация в виде вмятины в передней части»).

По результатам осмотра судебные эксперты могут не составлять акт осмотра, однако результаты осмотра необходимо отразить в исследовательской части заключения эксперта.

Эксперт в процессе осмотра устанавливает возможность образования выявленных повреждений АМТС в результате рассматриваемого происшествия (т.е. соответствуют ли они по характеру и локализации, повреждениям, указанным в справке

ГИБДД, протоколе осмотра АМТС и т.д.), если для этого не требуется проведения экспертизы другого рода или вида.

АМТС следует осматривать в подготовленном для этого виде и в условиях, обеспечивающих возможность проведения качественного осмотра.

Образец акта осмотра АМТС представлен в Приложении 15.

3.2. Несудебные экспертизы

Основанием для производства несудебной экспертизы (исследования) служат письменные заявления физических или юридических лиц.

В целях незамедлительного решения отдельных вопросов, требующих специальных знаний, в судебно-экспертные учреждения могут поступать письменные запросы из судебных и следственных органов. В таких случаях выполняется несудебная экспертиза (исследование), которая по форме и содержанию может отличаться от заключения эксперта лишь отсутствием подписки эксперта об ответственности по статье 307 УК РФ за дачу заведомо ложного заключения.

Несудебные экспертизы выполняются судебно-экспертными учреждениями при наличии такой возможности, так как наиболее приоритетными (главными) являются судебные экспертизы.

При производстве несудебной экспертизы экспертом составляется акт экспертного исследования.

Эксперт приступает к производству несудебных экспертиз, как правило, после письменного указания руководителя судебно-экспертного учреждения (его структурного подразделения) и получения всех поступивших на экспертизу материалов.

Эксперт проводит исследование, руководствуясь специальными знаниями и рекомендованными методиками, в строгом соответствии с требованиями законодательства РФ и своей компетенцией.

В случае производства несудебных экспертиз, осмотр АМТС проводится в присутствии владельца (доверенного лица) и, как правило, других заинтересованных лиц, которые извещаются о месте и времени осмотра заблаговременно (как правило, не позднее 3 рабочих дней, если осмотр проводится по месту проживания заинтересованных лиц и не позднее 6 рабочих дней в случае их проживания в другом населенном пункте).

Составленный по результатам акт осмотра АМТС доводится до сведения присутствующих лиц, подписывается ими и экспертом, проводив-

шим осмотр. Пример акта осмотра приведен в Приложении 15.

Сторона, несогласная с результатами осмотра, может письменно мотивировать в акте осмотра причину своего несогласия.

Организация осмотра АМТС в случае определения его рыночной цены на день производства экспертизы обязательна.

Осмотр АМТС необязателен в случае составления заключения об их стоимости для граждан, вступающих в наследство, так как эта оценка производится, как правило, спустя значительное время после смерти владельца (от одного месяца до нескольких лет) и за это время техническое состояние АМТС изменяется.

В таких случаях рекомендуется использовать значения среднерыночной стоимости исследуемого АМТС в данном регионе на день смерти владельца. Эта величина стоимости может быть скорректирована (снижена) в случае представления соответствующих документов из ГИБДД или следственных органов об участии АМТС в ДТП (с перечнем полученных повреждений), но при условии, что транспортное средство не восстановлено или с учётом полученных повреждений не подлежит восстановлению. Ксерокопия этого документа остаётся в делах судебно-экспертного учреждения (его структурного подразделения). Подписи эксперта и руководителя СЭУ (подразделения) удостоверяются печатью экспертного учреждения. Образец заключения приведен в Приложении 3.

Для успешного проведения исследования по несудебным экспертизам в экспертных учреждениях необходимо создание собственной информационной базы данных, составленной по результатам сбора и обработки специальной нормативной литературы, справочников, газет, журналов и тематических публикаций в средствах массовой информации.

Документы по несудебной экспертизе с приложениями к ним (акты осмотра, фотографии, справки, квитанции об оплате и т.д.) составляются в двух экземплярах, один из которых передается заказчику, а второй хранится в делах учреждения.

4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИЗНОСА АМТС, ЕГО ДЕТАЛЕЙ И ОБОРУДОВАНИЯ

4.1. При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС с учетом износа, под износом следует понимать количественную меру физического старения АМТС и его элементов, достигнутого в результате эксплуатации, т.е. эксплуатационный износ.

4.2. В общем случае эксплуатационный износ легковых автомобилей и мотоциклов I_3 рассчитывается по формуле

$$I_3 = I_1 \times П + I_2 \times Д [\%], \quad (4.1)$$

где I_1 - усредненный показатель износа на 1000 км пробега, %;

$П$ - общий пробег (фактический или расчетный) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, тыс. км, с точностью до 0,1;

I_2 - усредненный показатель старения за 1 год эксплуатации, %;

$Д$ - период времени, с даты выпуска (после капитального ремонта), до момента, на который определяется износ, лет, с точностью до 0,1.

Расчёт эксплуатационного износа для автобусов и грузовых автомобилей рекомендуется проводить согласно методическому руководству: «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учётом технического состояния», Р-03112194-0376-98, Минтранс России, 2002. Для прицепного состава, спецтехники, спецоборудования, другой техники, для которой не представляется возможным установить фактический пробег или режим эксплуатации предполагается длительную работу в стационарном режиме, или учет наработки ведется в мото-часах, эксплуатационный износ I_3 рассчитывается по формуле:

$$I_3 = I_2 \times Д [\%], \quad (4.2)$$

где I_2 - усредненный показатель старения за 1 год эксплуатации, %;

$Д$ - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, лет.

4.3. Для стандартных деталей АМТС и стандартного оборудования (кроме шин и аккумуляторных батарей), входящих в серийную комплектацию и установленных на предприятии-изготовителе, а также для деталей АМТС и оборудования, не входящего в серийную комплектацию, но установленных на предприятии-изготовителе дополнительно (опции по заказу), эксплуатационный износ рассчитывается по формуле, используемой для определения износа АМТС.

4.4. Для деталей и оборудования (стандартных и нестандартных) с отличающимся сроком эксплуатации эксплуатационный износ рассчитывается по формуле, используемой для определения износа АМТС, с учетом их индивидуального срока эксплуатации, если имеются документы, подтверждающие дату их приобретения (установки), или заводская маркировка с указанием даты выпуска изделия. В противном случае эксплуатационный износ рассчитывается по формуле, используемой

для определения износа АМТС, без учета индивидуального срока эксплуатации, т.е. эксплуатационный износ принимается равным износу АМТС.

4.5. При определении износа капитально отремонтированного агрегата или узла считается, что его ресурс после ремонта составляет 80% ресурса нового агрегата или узла. Поэтому износ агрегатов или узлов, которые ранее в процессе эксплуатации подвергались капитальному ремонту (имеются соответствующие маркировки, подтверждающие документы о приобретении новых комплектующих и/или проведении работ), рассчитывается индивидуально по формуле:

$$I_{\text{экр}} = I_3 + 20[\%]. \quad (4.3)$$

4.6. Усредненные значения показателей I_1 и I_2 принимаются из приложений 5,6.

4.7. Значение показателя I_2 для прицепов к легковым автомобилям - 5%, для прицепов и полуприцепов к грузовым автомобилям - 7%.

4.8. В общем случае пробег АМТС определяется на момент осмотра (происшествия) по показаниям одометра с учетом периода обнуления показаний.

4.10. В случаях, когда не представляется возможным установить показания одометра, или величина пробега вызывает сомнение (одометр неисправен, в процессе эксплуатации заменялся, подвергался ремонту, повлекшему изменение показаний, показания изменялись принудительно, владельцем приобретено бывшее в употреблении АМТС и т.п.), необходимо использовать значения среднего суммарного пробега на момент происшествия (из справочной литературы) или значения расчетного пробега $P_{\text{расч}}$ на момент происшествия по среднегодовому пробегу $P_{\text{ср}}$ (приложение 8):

$$P = P_{\text{расч}} = P_{\text{ср}} \times D \quad (\text{тыс. км}), \quad (4.4)$$

где $P_{\text{ср}}$ - среднегодовой пробег, тыс. км; D - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, лет.

4.11. В случаях, когда с момента происшествия до момента проведения экспертизы прошло длительное время и АМТС эксплуатировалось после происшествия, когда экспертиза проводится по документам, необходимо принимать во внимание данные из документов, представленных для исследования. Однако, если данные о пробеге вызывают сомнения и нет юридической оценки достоверности этих данных, то эксперт вправе использовать значение расчетного пробега согласно п. 4.10.

4.12. В отдельных случаях, когда с момента происшествия

до момента проведения экспертизы прошло значительное время и АМТС эксплуатировалось после происшествия, при этом пробег АМТС на момент осмотра (проведения экспертизы) не вызывает сомнений, допускается рассчитывать пробег АМТС на момент происшествия исходя из фактического среднегодового пробега $P_{\text{ср факт}}$:

$$P_{\text{ср}} = P_{\text{ср факт}} = P_{\text{осм}} / D_{\text{осм}} \quad (\text{тыс. км}), \quad (4.5)$$

где $P_{\text{осм}}$ - общий пробег на момент осмотра (проведения экспертизы), тыс. км; $D_{\text{осм}}$ - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента осмотра (проведения экспертизы), лет.

4.13. При наличии учетных документов на АМТС необходимо принимать во внимание сведения о пробеге (наработке), содержащиеся в них.

4.14. Период времени, с даты выпуска АМТС (после капитального ремонта) до момента, на который рассчитывается износ (момент происшествия, момент осмотра и т.д.), определяется в годах с точностью до одного знака после запятой. Если дата выпуска АМТС неизвестна, то в расчете за дату выпуска может приниматься начало срока эксплуатации. Если модельный год совпадает с годом выпуска, то за начало срока эксплуатации условно принимается первое января года выпуска. Если модельный год не совпадает с годом выпуска, за начало срока эксплуатации условно принимается первый день модельного года (обычно первое июля года выпуска). В случаях, когда известен месяц выпуска (начала эксплуатации), за дату выпуска (начала эксплуатации) принимается первое число этого месяца.

4.15. Если год выпуска также неизвестен, то о сроке эксплуатации можно судить лишь приблизительно по косвенным показателям: маркировке на агрегатах, узлах и деталях АМТС, период производства данной модели (модификации). В этом случае эксплуатационный износ может быть установлен экспертом приблизительно.

4.16. В случаях, когда расчетный эксплуатационный износ I_3 не соответствует техническому состоянию АМТС, эксперт вправе скорректировать (увеличить или уменьшить с обязательным обоснованием) расчетный эксплуатационный износ, превышающий 50%, и установить его значение исходя из технического состояния АМТС. При этом скорректированный эксплуатационный износ не должен быть менее 50%.

4.17. Рекомендуется считать, что предельный эксплуатационный износ не должен превышать 90% для АМТС, находившихся на момент происшествия в эксплуатации и прошедших государственный технический осмотр. В случае если расчетный эксплуатационный износ превышает 90% эксперт вправе его скорректировать. Корректировка может быть проведена по табл. 4.3.

Таблица 4.3. Сопоставление технического состояния АМТС с процентом его эксплуатационного износа

Значение эксплуатационного износа АМТС, %	Характеристика технического состояния АМТС
50-70* (среднее значение 60%)	Автомобиль, эксплуатируется, находится в пригодном для дальнейшей эксплуатации состоянии. Как правило, срок эксплуатации не превышает 15 лет. Имеются дефекты эксплуатации. Проходил техническое обслуживание, подвергался ремонту. Имеет незначительные повреждения ЛКП (царапины, сколы); затертости остекления, обивок салона; или ранее проводилась полная (наружная) окраска кузова, замена агрегатов АМТС
70-90 (среднее значение 80%)	Автомобиль, эксплуатируется, находится в пригодном для дальнейшей эксплуатации состоянии, при условии выполнения работ текущего ремонта. Как правило, автомобиль со сроком эксплуатации более 15 лет. Подвергался ремонту. Требуется проведения капитального ремонта агрегатов, полной (наружной) окраски кузова. Наличие коррозии кузова, оперения кузова, наружных деталей, в том числе сквозной
Нижнее значение интервала рекомендуется принимать в случае минимального набора характеристик технического состояния, а верхнее значение интервала - в случае максимального набора характеристик технического состояния	

4.13. В связи с невозможностью учесть индивидуальный эксплуатационный износ для быстроизнашивающихся деталей и узлов, которые в процессе эксплуатации могут заменяться неоднократно, их износ следует принимать равным износу АМТС.

4.14. В случаях, когда состояние отдельных деталей АМТС, поврежденных в результате происшествия, значительно отличается от общего состояния АМТС, можно скорректировать эксплуатационный износ этих деталей (например: сквозная коррозия или следы ремонта кузовных элементов, трещины, сколы стеклянных, пластмассовых деталей; деформации и/или частичное разрушение элементов; следы ремонта, не относящиеся к данному происшествию; замена деталей в процессе эксплуатации, если их износ значительно отличается от общего износа АМТС).

В случаях, когда повреждение дорогостоящего элемента ухудшает его внешний вид, не влияя на функциональные качества, экспертом может быть принято решение о замене этого элемента с учетом его годного остатка.

4.20. Определение износа шин и аккумуляторных батарей приведено соответственно в приложениях 9,10.

5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ АМТС

5.1. Методы определения стоимости. Исходные данные

При определении рыночной стоимости АМТС судебными экспертами могут использоваться, в основном, два подхода - сравнительный и затратный, а именно:

- сравнительный анализ продаж (анализ информации о первичном и вторичном рынке АМТС в Российской Федерации), также сравнительный анализ продаж с учетом таможенных платежей и затрат на доставку (анализ информации о первичном и вторичном рынке АМТС за рубежом).

- затратный (с учетом износа АМТС);

Доходный подход при оценке АМТС, как правило, не применяется ввиду следующих обстоятельств:

- доходный подход дает достаточно точные результаты в случае, когда объект оценки является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица;

- автомобили, с одной стороны, являются массовыми изделиями, с другой - не являются типично доходными объектами, поэтому их оборот на рынке, в подавляющем большинстве, подчиняется закономерностям рынков с совершенной конкуренцией (двусторонняя полиполия).

При наличии достаточного количества информационных источников, наиболее приоритетным является подход сравнительного анализа продаж (рыночный метод оценки).

В случае, если в постановлении (определении) лица, назначившего экспертизу, не определен конкретный вид стоимости, подлежащий установлению, то определяется «рыночная стоимость». Данное правило применимо и в том случае, если в постановлении (определении) указывается на необходимость определения таких стоимостей, как: «действительной», «разумной», «реальной», «эквивалентной» и др.

Определение рыночной стоимости АМТС осуществляется на основании следующих данных,

полученных при осмотре и изучении документов на АМТС, справочной литературы, исследовании материалов дела, других представленных документов:

- марка, модель, модификация;
- тип кузова;
- дата выпуска заводом-изготовителем (срок эксплуатации);
- пробег;
- комплектация и комплектность;
- техническое состояние АМТС;
- объем и качество проведенных ремонтов;
- замена основных агрегатов и узлов;
- наличие дефектов от ненадлежащих условий хранения и эксплуатации.

5.2. Определение рыночной стоимости АМТС сравнительным подходом с применением рыночного метода оценки

5.2.1. Под рыночной стоимостью объекта оценки понимается наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть продан (отчужден) на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, т.е. когда:

- одна из сторон сделки не обязана продавать объект оценки, а другая - приобретать его;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект сделки представлен на открытый рынок в форме публичного предложения, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в предложении условиях;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

5.2.2. Сравнительный подход основывается на анализе цен предложения и спроса на АМТС, сложившихся в данный момент на первичном или вторичном рынке. Оценка производится путем определения средней цены предложения на АМТС, аналогичные оцениваемому и последующей ее корректировки.

5.2.3. Рыночная стоимость (стоимость покупки) АМТС зависит от различных факторов: потребительских свойств

АМТС, наличия в регионе представителя изготовителя, наличия сети технического обслуживания данной марки АМТС, уровня цен на запасные части, на работы по обслуживанию и ремонту АМТС данной марки; престижности марки, конъюнктуры рынка; географического положения и общей экономической ситуации в регионе и т.п.

5.2.4. Расчет стоимости подержанного АМТС на дату оценки в рамках сравнительного подхода, при использовании рыночного метода, производится по определенной схеме:

5.2.5. Исходная информация для определения рыночной цены АМТС может быть получена экспертом из следующих источников:

- сведения из региональных периодических справочных изданий о ценах на новые и подержанные АМТС;
- данные организаций, реализующих подержанные АМТС;
- тематические сайты сети Internet, отображающие информацию о рынке региона, в котором определяется цена АМТС;

- отчеты о результатах исследования регионального рынка подержанных АМТС, периодически составляемые самим экспертом (экспертами), в которых фиксируются цены, запрашиваемые продавцами (цена предложения) за конкретные АМТС, и приводится краткое описание продаваемых АМТС (марка, модель, дата выпуска, пробег, тип и характеристики двигателя, комплектация, общее техническое состояние).

5.2.6. При оценке АМТС на дату, отличную от даты происшествия, в некоторых случаях необходимо учитывать срок эксплуатации на дату происшествия, а не год выпуска. Например: год выпуска АМТС - 2003, ДТП произошло в 2006 г., оценка производится в 2007 г. В этом случае необходимо оценивать АМТС не 2003 г. выпуска, а 3-летнее АМТС, так как на момент ДТП ему было 3 года, т.е. АМТС 2004 г. выпуска.

5.2.7. Предложения о продаже подержанных АМТС оцениваются экспертом на пригодность для расчета средней стоимости предложения. Оценка пригодности осуществляется в такой последовательности:

- а) определяется средняя цена предложения по формуле

$$\text{Цсредл (прибл)} = \sum_{i=1}^n \text{Ц}_i / n \text{ [руб.]}, \quad (5.1)$$

где Ц_i - цена предложения i -го АМТС, руб.; n - количество предложений, $n > 5$.

При определении приблизительной средней цены предложения недопустимо использование цены на АМТС, заведомо отличающиеся по состоянию и комплектации от рассматриваемого (среднего) варианта;

б) оценивается разброс цен предложения относительно рассчитанного выше среднего значения. Разброс не должен превышать 20%:

$$\left(\frac{|\Pi_i - \Pi_{\text{предл (прибл)}}|}{\Pi_{\text{предл (прибл)}}} \right) \times 100\% \leq 20\%; \quad (5.2)$$

в) в случае если отклонение i-го предложения превышает 20%, данное предложение исключается из выборки.

5.2.8. Окончательный расчет средней цены предложения производится с учетом выборки, состоящей из предложений, отклонение которых от приблизительной средней стоимости не превышает 20%, по формуле

$$\Pi_{\text{предл}} = \sum \Pi_i / i' \text{ [руб.]}, \quad (5.3)$$

где Π - цена предложения i-го АМТС, удовлетворяющая условию п. 5.2.7, руб.; i' - количество предложений, удовлетворяющих условию п. 5.2.7, $i > 5$.

5.2.9. Рассчитанная средняя цена предложения $\Pi_{\text{предл}}$ является в данном методе исходной ценой $\Pi_{\text{исх}}$. Средняя цена предложения $\Pi_{\text{предл}}$ должна быть скорректирована, если при покупке возможен торг, поскольку средняя цена покупки $\Pi_{\text{покуп}}$ в результате торга, как правило, составляет 0,90 + 0,95 от средней цены предложения (без корректировки по состоянию, пробегу и комплектности АМТС):

$$\Pi_{\text{покуп}} = \Pi_{\text{предл}} \times (0,90 \div 0,95) \text{ [руб.]} \quad (5.4)$$

восстановительная стоимость в общем случае включает в себя отпускную цену производителя АМТС (себестоимость

5.2.10. Окончательная цена АМТС $\Pi_{\text{ок}}$ определяется экспертом в случае разукомплектованности АМТС, при наличии на АМТС дополнительного оборудования, дефектов из-за ненадлежащей эксплуатации и хранения, неисправностей и неустраненных повреждений, следов ремонта путем дальнейшей корректировки цены $\Pi_{\text{покуп}}$ по методике, изложенной в пп. (5.6, 5.7).

При отсутствии факторов, указанных в пп. (5.6, 5.7), окончательная цена АМТС $\Pi^{\text{авн}}$ равна средней цене покупки $\Pi_{\text{покуп}}$.

5.3. Определение стоимости АМТС затратным подходом

5.3.1. В затратном подходе исходной ценой для дальнейших расчетов (полной восстановительной стоимостью) АМТС $\Pi_{\text{пвс}}$ является цена нового АМТС- $\Pi_{\text{нов}}$.

5.3.2. $\Pi_{\text{нов}}$ определяется на основании сложившихся в регионе цен на новые АМТС. Цены на новые АМТС могут быть предоставлены организациями, реализующими новые АМТС, а также получены из периодических изданий. Полная где $\Pi_{\text{агр } j}$ - цена нового i-го замененного (отремонтированного) узла, агрегата, руб.; I_i - индивидуальный эксплуатационный износ i-го замененного (отремонтированного) узла, агрегата (см.

изготовления, прибыль), расходы на транспортировку, предпродажную подготовку, дилерскую надбавку, т.е. все расходы на производство АМТС и его продажу через розничную сеть.

5.3.3. Если оцениваемое АМТС снято с производства, то цену нового АМТС-аналога $\Pi_{\text{нов}}$ необходимо скорректировать:

где $\Pi_{\text{нов}}$ - цена нового АМТС-аналога, выпускаемого на момент оценки, руб.; $K_{\text{прив}}$ - коэффициент приведения цены оцениваемого АМТС, снятого с производства, к цене АМТС-аналога, выпускаемого на момент оценки (Приложение 11).

$$\Pi_{\text{нов прив}} = \Pi_{\text{нов}} \times K_{\text{прив}} \text{ [руб.]}, \quad (5.5)$$

5.3.5. Цена АМТС Π_2 должна быть снижена с учетом эксплуатационного износа I_3 . Если в процессе эксплуатации АМТС не проводились замены (капитальные ремонты) узлов и агрегатов, то расчет ведется по формуле:

$$\Pi_2 = \Pi_1 \times [1 - I_3/100\%] \text{ [руб.]} \quad (5.7)$$

нового АМТС $\Pi_{\text{нов}}$ или $\Pi_{\text{новприв}}$ снижается после его продажи. Снижение цены нового АМТС, со сроком эксплуатации до 5 лет ($K_{\text{сн нов}}$), после его продажи составляет 10%.

5.3.6. Если в процессе эксплуатации АМТС проводились замены (капитальные ремонты) узлов и агрегатов и их износ значительно отличается от износа АМТС, то расчет ведется по формуле

$$\Pi_2 = \Pi_1 \times [1 - I_3/100\%] + \sum [\Pi_{\text{агр } i} \times (I_3 - I_i)/100\%] \text{ [руб.]} \quad (5.8)$$

раздел 4). 5.3.7. Цена Π_2 может быть дополнительно снижена на величину $K_{\text{сн доп}}$ в связи со следующими обстоятельствами:

АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке - $K_{\text{сн доп}} < 20\%$;

АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке и прекращен выпуск запасных частей к нему - $K_{\text{сн доп}} < 40\%$.

$$\Pi'_2 = \Pi_2 \times [1 - K_{\text{сн доп}}/100\%] \text{ [руб.]} \quad (5.9)$$

5.3.8. Окончательная цена АМТС $\Pi^{\text{затратн}}$ определяется экспертом в случае разукомплекто-

ванности АМТС, при наличии на АМТС дополнительного оборудования, дефектов из-за ненадлежащего хранения и эксплуатации, неисправностей и неустранимых повреждений, следов ремонта путем дальнейшей корректировки цены C_2 или C_2 по методике, изложенной в п. 5.6., 5.7.

5.3.9. При отсутствии факторов, указанных в п. 5.6, 5.7, окончательная цена АМТС $C_{\text{амтс}}^{\text{равнтамж}}$ равна цене C_2 или C_2 .

5.4. Определение цены АМТС на внутреннем рынке РФ методом расчета таможенных платежей

5.4.1. Метод применяется при определении цены АМТС иностранного производства, информация о цене которых на рынке региона либо отсутствует, либо на основании имеющейся информации не представляется возможным сделать вывод о средней цене АМТС. Типичные ситуации, когда применение метода оправданно: когда речь идет об АМТС редкой модели, когда требуется определить цену АМТС на период, за который отсутствует объективная информация о рыночных ценах на АМТС.

5.4.2. В данном методе исходной ценой АМТС $C_{\text{исх}}$ является базовая таможенная цена.

5.4.3. Базовая таможенная цена АМТС $C_{\text{исх}}$ для дальнейшей корректировки определяется по периодическим изданиям, в которых публикуются цены на подержанные АМТС на рынках Европы, Азии, Америки. Рекомендуется пользоваться данными справочников EURO TAX (SUPER-SCHWACKE, NUTZFAHRZEUGE, NEUPREISE, TRAILER TAX, SONDERMODELLE, OCCASION, Z WEIR AD, CARAVAN & REISEMOBILE), N.A.D.A., Blue Book, а также информацией из периодических каталогов с ценами на подержанные АМТС в автосалонах и объявлениями о продаже АМТС частных владельцев за рубежом. С учетом природы используемой цены $C_{\text{исх}}$ данный метод следует отнести к сравнительному подходу определения рыночной стоимости АМТС.

5.4.4. Базовая таможенная стоимость АМТС C_1 определяется путем корректировки базовой таможенной цены $C_{\text{исх}}$ с учетом фактического пробега АМТС.

5.4.5. Таможенная стоимость АМТС $C_{\text{тамож}}$ включает в себя базовую таможенную стоимость, стоимость дополнительного оборудования, стоимость доставки до таможенной границы:

$$C_{\text{тамож}} = C_1 + C_{\text{обор}} + C_{\text{доставки}} \quad (5.10)$$

где C_1 – базовая таможенная стоимость; $C_{\text{обор}}$ – стоимость дополнительного оборудования; $C_{\text{доставки}}$ – стоимость доставки АМТС до таможенной границы.

5.4.6. Цена дополнительного оборудования $C_{\text{обор}}$ может быть определена по таблицам оценки дополнительного оборудования с учетом срока эксплуатации, имеющимся в справочниках издательства EURO TAX, либо по методике, изложенной в п. 5.7.1.

5.4.7. Цена исправного АМТС на внутреннем рынке РФ рассчитывается по формуле

$$C_2 = C_{\text{тамож}} + T_{\text{оформл}}, \quad (5.11)$$

где $T_{\text{оформл}}$ – сумма таможенного платежа.

5.4.8. Таможенный платеж $T_{\text{оформл}}$ рассчитывается по таможенным тарифам и правилам таможенного оформления, действующим в тот период, на который производится оценка. Исходными данными для расчета таможенного платежа являются: тип АМТС; тип, рабочий объем двигателя; срок эксплуатации АМТС.

5.4.9. Окончательная цена АМТС $C_{\text{амтс}}^{\text{авнтамж}}$ определяется экспертом в случае разукомплектованности АМТС, при наличии на АМТС дополнительного оборудования, дефектов из-за ненадлежащей эксплуатации и хранения, неисправностей и неустранимых повреждений, следов ремонта путем дальнейшей корректировки цены C_2 по методике, изложенной в п. 5.6, 5.7.

5.4.10. При отсутствии факторов, указанных в п. 5.6, 5.7, окончательная цена АМТС $C_{\text{амтс}}^{\text{равнтамж}}$ равна цене C_2 .

5.5. Определение цены АМТС в специфических условиях реализации

Цена АМТС, рассчитанная по п. 5.2-5.4, может быть снижена дополнительно, если известно, что АМТС будет реализовываться в специфических условиях.

Примерный перечень специфических условий и размер дополнительного снижения цены:

- отсутствие возможности провести предпродажную подготовку (продажа на условии «как есть») - цена $C_{\text{ок}}$ снижается на предполагаемые затраты на предпродажную подготовку;
- продажа после длительного хранения в ненадлежащих условиях - цена $C_{\text{ок}}$ снижается дополнительно на 5% за каждый год хранения;
- продажа АМТС с измененными маркировочными обозначениями - цена $C_{\text{ок}}$ снижается дополнительно на 10%;
- ограничение по срокам продажи (срочная продажа) - дополнительное снижение цены $C_{\text{ок}}$ может составлять до 15%;
- продажа на условии «где есть» - дополнительное снижение цены $C_{\text{ок}}$ может составлять до 10%.

5.6. Определение цены разукомплектованного АМТС

5.6.1. Оценка разукомплектованного АМТС производится путем вычета из цены укомплектованного АМТС затрат на доукомплектование представленного АМТС до исходного состояния. В случае нецелесообразности доукомплектования оценка АМТС производится в соответствии с методикой оценки годных остатков, изложенной в разделе 6.

5.6.2. Цена разукомплектованного АМТС определяется в такой последовательности:

определение цены АМТС в укомплектованном состоянии $\Pi_{ок}$;

установление перечня и цены отсутствующих деталей и узлов;

установление перечня и цены работ по установке недостающих деталей и узлов;

определение окончательной цены АМТС путем вычета цены отсутствующих деталей, узлов, агрегатов и работ из цены АМТС $\Pi_{ок}$ (т.е. вычета стоимости доукомплектования).

5.6.3. В случае если затраты на доукомплектование (с учетом износа автомобиля), превышают цену аналогичного укомплектованного АМТС, то необходимо оценивать пригодные для использования (реализации) остатки АМТС (детали, узлы, агрегаты), по методике, изложенной в разделе 6.

5.7. Корректировка цены АМТС при наличии дополнительного оборудования, дефектов эксплуатации, неисправностей, следов ремонта

5.7.1. Цена АМТС может быть скорректирована при наличии дополнительного оборудования. Цена оборудования $\Pi_{обор}$ определяется по формуле

$$\Pi_{обор} = \sum [\Pi_{обор\ нов\ i} \times (1 - I_{з\ i} / 100\%)] \text{ [руб.]}, \quad (5.12)$$

где $\Pi_{обор\ нов\ i}$ - цена нового i-го дополнительного оборудования, руб.; $I_{з\ i}$ - износ i-го дополнительного оборудования (см. раздел 4), %.

5.7.2. При наличии дефектов, вызванных ненадлежащей эксплуатацией и/или условиями хранения и требующих замены, ремонта или окраски деталей, цена АМТС может быть снижена дополнительно на стоимость устранения дефектов - $У_{деф}$

К дефектам, вызывающим снижение цены АМТС, относят:

- коррозионные повреждения;
- отслоение хромированных декоративных покрытий;
- усталостные трещины несущих элементов;

- повреждения лакокрасочного покрытия кузова (царапины, сколы, отслоение);

- загрязнение, разрывы обивки салона;

- утрата декоративных и физических свойств полимерных и тканевых материалов (выгорание, коробление, эрозия, ветшание);

- затертости остекления.

5.7.3. Если при осмотре выявлены следы ремонта, цена АМТС может быть снижена дополнительно. Дополнительное снижение цены в этом случае определяется по формуле:

$$У_{рем} = \Pi_2 \times \sum K_{рем\ i} / 100\% \text{ [руб.]}, \quad (5.13)$$

где $K_{рем\ j}$ - коэффициент снижения цены АМТС по i-му элементу, % ($K_{рем\ j} = K_{угс\ tax}$, см. приложение 12)

5.7.4. В случае если выявлены повреждения, не исправности, подлежащие устранению, стоимость АМТС может быть снижена дополнительно на стоимость работ по устранению этих повреждений (с учетом износа АМТС). Стоимость работ $С_{рем}$ определяется по методике, изложенной в разделе 7.

5.7.5. Остаточная стоимость АМТС с учетом эксплуатационного износа, дополнительного оборудования, дефектов в результате ненадлежащей эксплуатации и хранения, неустраненных повреждений определяется по формуле:

$$\Pi_{ок} = \Pi_2 + \Pi_{обор} - У_{деф} - У_{рем} - С_p \text{ [руб.]}. \quad (5.14)$$

6. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАСЧЕТУ СТОИМОСТИ ГОДНЫХ ОСТАТКОВ

6.1. Условия для расчета стоимости годных остатков

6.1.1. Стоимость годных остатков автотранспортного средства может рассчитываться только при соблюдении следующего условия:

- полная гибель автотранспортного средства в результате ДТП. Под полной гибелью понимается случай, когда стоимость восстановительного ремонта поврежденного АМТС, с учетом износа, равна или превышает 85% от его стоимости на момент повреждения, или проведение восстановительного ремонта технически невозможно.

6.1.2. Расчет стоимости годных остатков не следует производить в следующих случаях:

- когда автотранспортное средство не подлежит, с учетом технического состояния, разборке на запасные части;

- когда, в силу региональных особенностей вторичного рынка запасных частей, годные остатки данного автотранспортного средства не пользуются спросом.

6.2. Годные остатки

$$C_{\text{ГО}} = Ц \cdot K_3 \cdot K_в \cdot K_{\text{оп}} \cdot \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{100},$$

кроме того, должен находиться в работоспособном состоянии.

- Деталь (агрегат, узел) не должна иметь изменений конструкции, формы, целостности и геометрии, не предусмотренных изготовителем автотранспортного средства (например, дополнительные отверстия и вырезы для крепления несерийного оборудования);

- Деталь не должна иметь следов предыдущих ремонтных воздействий (следов правки, рихтовки, следов шпатлевки, следов частичного ремонта и т.д.).

6.3. Расчет стоимости годных остатков

6.3.1. Стоимость годных остатков с учетом затрат на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу, определяется по формуле:

где Ц - стоимость автомобиля в неповрежденном виде на момент определения стоимости годных остатков; K_3 - коэффициент, учитывающий затраты на дефектовку, разборку, хранение, продажу; $K_в$ - коэффициент, учитывающий срок эксплуатации автомобиля на момент повреждения и спрос на его неповрежденные детали; $K_{\text{оп}}$ - коэффициент, учитывающий объем (степень) механических повреждений автомобиля; С_і - процентное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов к стоимости автомобиля, %; n - количество неповрежденных элементов (агрегатов, узлов).

6.3.2. Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей определяется согласно *табл. 6.1.*

Таблица 6.1. Примерное процентное соотношение стоимости узлов, агрегатов легковых автомобилей к стоимости автомобиля

Наименование агрегата, узла, детали	Соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (С _і), в %
Оборудование кузова (салон а/м)	20
Кузов в металле	30
Остов кузова (пол салона, пороги, стойки, крыша, остекление салона (без стекол дверей))	13
Крыло переднее левое, брызговик крыла, передний левый лонжерон, наружные приборы освещения слева спереди	3
Крыло переднее правое, брызговик крыла, передний правый лонжерон, наружные приборы освещения справа спереди	3
Капот, рамка радиатора, навесные элементы рамки радиатора (включая бампер)	2,5
Крыло заднее левое (боковина), арки заднего левого колеса, приборы освещения слева сзади	2 (2,5*)
Крыло заднее правое (боковина), арки заднего правого колеса, приборы освещения справа сзади	2 (2,5*)
Крышка багажника (дверь задка), пол задний с лонжеронами, задняя панель с навесными деталями (включая бампер), облицовки багажного отсека	2,5
Двери (в сборе с арматурой)	2(1*)
Двигатель со сцеплением и навесным оборудованием	16
Двигатель со сцеплением без навесного оборудования	10
Коробка переключения передач (АКПП)	7(8)

Таблица 6.1. Окончание

Наименование агрегата, узла, детали	Соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (С _п), в %
Передняя подвеска в сборе с рулевым приводом (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамник)	10 (8**)
Рулевой механизм	2
Задняя подвеска в сборе (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамник, задний мост)	8(10**)
Подвеска в сборе для полноприводных автомобилей (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамники, передний и задний мосты)	18 (9+9)
Карданная передача (раздаточная коробка)	2
Радиаторы (ДВС, КПП, кондиционера, интеркулер, прочие), АКБ, топливный бак, система выпуска газов	2
Не учтенные детали (прочее)	3
* В скобках указано значение для легковых автомобилей с двухдверным кузовом. В скобках указывается значение для автомобилей с задним приводом.	

Таблица 6.2. Значения коэффициента К_в

Срок эксплуатации автомобиля, лет	Значение К _в
0-5 (включительно)	0,85
6-10 (включительно)	0,70
11-15 (включительно)	0,55
16-20 (включительно)	0,4
Более 20	0,35

Таблица 6.3. Величина коэффициента, учитывающего объем механических повреждений автомобиля (К_{оп})

Объем механических повреждений	Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости автомобиля С _п , %	Значение коэффициента, учитывающего объем механических повреждений К _{оп}	
		Интервал	Среднее
Незначительный	Более 80	Интервал	0,9-1
		Среднее	0,95
	80-60	Интервал	0,8-0,9
		Среднее	0,85
Средний	60-40	Интервал	0,7-0,8
		Среднее	0,75
	40-20	Интервал	0,6-0,7
		Среднее	0,65
Значительный	20-0	Интервал	0,5-0,6
		Среднее	0,55

При частичном повреждении детали (узла, агрегата), согласно табл. 6.1, эксперт должен принять значение С_п

пропорционально объему этих повреждений. Например, при повреждении передней подвески справа автомобиля с задним приводом (левая часть подвески не повреждена), значение С_п для позиции «передняя подвеска» принимается равным 4.

6.3.3. Коэффициент снижения стоимости «годных остатков» автомобиля, учитывающий затраты на разборку, дефектовку, хранение, продажу, (К_з) рекомендуется принимать равным 0,7.

6.3.4. Величина коэффициента К_в, учитывающего срок эксплуатации автомобиля на момент определения стоимости «годных остатков», а также спрос на не поврежденные детали, определяется согласно табл. 6.2.

6.3.5. Величина коэффициента, учитывающего объем (степень) механических повреждений автомобиля (К_{оп}), определяется согласно табл. 6.3.

6.4. Порядок проведения экспертизы годных остатков автотранспортного средства

6.4.1. Основной целью экспертного осмотра при экспертизе годных остатков является установление номенклатуры и степени повреждения деталей (агрегатов, узлов), которые могут быть отнесены к годным остаткам поврежденного автотранспортного средства.

6.4.2. Автотранспортное средство должно быть представлено на экспертный осмотр в не вое-

становленным после ДТП виде. Предъявленные на экспертизу остатки автотранспортного средства должны однозначно идентифицироваться как принадлежащие поврежденному автотранспортному средству, экспертиза годных остатков которого проводится.

6.4.3. Экспертный осмотр автотранспортного средства для экспертизы годных остатков рекомендуется проводить с привлечением средств инструментального контроля технического состояния автотранспортных средств и их отдельных агрегатов.

6.4.5. Не подлежащие дальнейшей эксплуатации остатки АМТС определяются стоимостью лома, черных или цветных металлов, входящих в их конструкцию. Так как в настоящее время, стоимость разборки легкового автомобиля для сдачи в металлолом, затрат на дефектовку, доставку до места сдачи в металлолом и сдачу металлолома, как правило, превышает стоимость, по которой можно сдать в лом металл, содержащийся в конструкции автомобиля, то стоимость не подлежащих дальнейшей эксплуатации остатков для легковых автомобилей, не рассчитывается.

7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТРАТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АМТС

7.1. Содержание понятия «восстановительный ремонт»

7.1.1. Целью расчета цены восстановительного ремонта АМТС является определение наиболее вероятной суммы затрат, достаточной для восстановления доаварийных свойств АМТС.

7.1.2. Если в определении (постановлении) органа назначившего судебную экспертизу не указана дата, на которую следует определить стоимость восстановительного ремонта АМТС, то расчет следует производить на момент проведения экспертизы.

7.1.3. Стоимость восстановительного ремонта C_p АМТС в общем случае определяется как сумма стоимостей Q :

- работ по снятию/установке, разборке/сборке, замене агрегатов, узлов, деталей $C_{зам}$;
- ремонтных работ (работ по восстановлению)

Г
«восст»

- сопутствующих работ (уборочно-моечные, смазочно-заправочные и т.п.) $C_{соп}$;
- работ по окраске $C_{окр}$;
- работ по контролю, диагностике $C_{контр}$ и регулировке $C_{рег}$;
- работ по антикоррозионной и противозвуковой обработке

$C_{анти}$;

- стоимости подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов $C_{зч}$;
- стоимости использованных в процессе восстановления основных и вспомогательных материалов $C_{ом}$ и $C_{вм}$ (стоимость $C_{вм}$, как правило, входит в стоимость работ, при которых они используются, поэтому может не указываться отдельной позицией).

$$C_p = \sum C_i \text{ [руб.]} \quad (7.1)$$

7.2. Учет износа АМТС

7.2.1. Результаты расчета должны содержать цену заменяемых деталей, как с учетом эксплуатационного износа, так и без него.

7.2.2. При определении величины ущерба, причиненного повреждением АМТС, эксплуатационный износ АМТС рассчитывается на момент повреждения.

7.3. Определение объема ремонтно-восстановительных работ

7.3.1. Объем, виды и способы ремонтных работ определяются экспертом, в зависимости от характера и степени повреждения и состояния (коррозионного разрушения) отдельных деталей, с учетом необходимости проведения работ по разборке/сборке, подгонке, регулировке, окраске, антикоррозионной и противозвуковой обработке и т.д., в соответствии с технологией, установленной предприятием-изготовителем АМТС, а в случае отсутствия сведений о технологии ремонта предприятия-изготовителя - путем экспертной оценки по имеющимся аналогам и данным официальных представительств предприятий-изготовителей.

7.3.2. При определении технического состояния АМТС и объема восстановительных работ по агрегатам и узлам, подозреваемым на скрытые повреждения, необходимо учитывать работы по проверке (в случае необходимости с разборкой и дефектовкой), не включая стоимость предполагаемых на замену деталей до подтверждения данного предположения непосредственным осмотром вскрытого узла или агрегата.

7.3.3. Эксперт принимает решение о замене агрегата, узла, детали при технической невозможности или экономической нецелесообразности их восстановления, руководствуясь требованиями нормативных актов Российской Федерации, отраслевых нормативов и нормативов предприятий-изготовителей транспортных средств, регламентирующих нормы технического состояния и безопасности эксплуатации АМТС.

Решению о замене агрегатов и узлов, должны предшествовать, как правило, их разборка или диагностика состояния.

7.3.3.1. Замена кузова или рамы легкового автомобиля, микроавтобуса, кабины или рамы грузового автомобиля может быть назначена в случаях:

- образования сложного или особо сложного перекоса кузова, при необходимости замены:

а) передней части кузова с передними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже 2-й категории сложности ремонта) щита передка, передних стоек боковин (одной стойки боковины), рамы ветрового окна, панели переднего пола салона в левой и/или правой части, панели крыши;

б) задней части кузова с задними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже 2-й категории сложности ремонта) задней перегородки, рамы окна задка, задних частей боковин (одной боковины), панели заднего пола салона в левой и/или правой части;

- повреждений, требующих замены более 50% таких элементов кузова, как панель крыши, пол салона с лонжеронами, боковина, моторный щит, лонжерон передний, лонжерон задний;

- средний или сложный перекося кузова при наличии сквозной коррозии его несущих элементов, не позволяющей обеспечить качественное сопряжение заменяемых или ремонтируемых деталей;

- восстановительный ремонт кузова или рамы путем замены или ремонта отдельных элементов экономически нецелесообразен;

- несоответствие кузова или рамы требованиям на приемку их в ремонт.

7.3.3.2. При принятии экспертом решения о замене или восстановлении пластмассовых элементов АМТС необходимо также руководствоваться ремонтной технологией производителя, существующими технологиями восстановления с применением современных материалов; при этом необходимо учитывать возможности ремонтной базы в регионе и целесообразность восстановления.

7.3.4. При назначении объема окрасочных работ необходимо исходить из возможности одного из вариантов окраски элемента (в зависимости от вида, объема, зоны ремонтного воздействия): полная, наружная или частичная (если

такая окраска предусмотрена, возможна и целесообразна); при этом необходимо учитывать специфические свойства лакокрасочного покрытия (ЛКП).

7.3.5. Если окраске подлежит более 50% наружной окрашиваемой поверхности АМТС (по количеству кузовных элементов), экспертом может быть назначена наружная окраска АМТС и дополнительно других поверхностей, требующих окраски (внутренние поверхности заменяемых или ремонтируемых деталей).

7.3.6. Полная покраска, кроме наружных поверхностей автомобиля, предусматривает окрашивание также внутренней части салона, багажника и моторного отсека, внутренних поверхностей дверей, капота и крышки багажника (двери задка), торцов дверей и дверных проемов. При этом необходимо провести полную разборку салона, снятие обивки багажника, частичную разборку подкапотного пространства.

7.3.7. Работы по окраске отдельных элементов кузова и оперения транспортных средств не назначаются, если в результате осмотра транспортного средства установлены следующие факты:

- на всем элементе до его повреждения отсутствовало ЛКП;
- в зоне повреждения элемента до его повреждения отсутствовало ЛКП;

- на элементе имеются следы сквозной коррозии.

7.3.8. Для устранения незначительных повреждений лакокрасочного покрытия (неглубокие царапины, потертости, несмываемые пятна и т.п.) могут назначаться полировочные работы со шлифовкой.

7.4. Определение цены запасных частей

7.4.1. Стоимость новых деталей, узлов, агрегатов $C_{зч\ нов}$ и материалов определяется исходя из цен на оригинальные запасные части и материалы в официальных представительствах предприятий-изготовителей, средних рыночных цен, сложившихся в данном регионе, а в случае отсутствия этих данных - исходя из розничных цен, приведенных в сборниках цен.

7.4.2. При определении цены деталей, узлов, агрегатов и при составлении заключения эксперт должен указывать не только наименование заменяемых деталей, узлов и агрегатов, но и по возможности их номера по каталогам завода-изготовителя (производителя аналогичных комплектующих), поскольку цена зависит от варианта их исполнения, фирмы-производителя.

7.4.3. Стоимость деталей, узлов, агрегатов $C_{зч\ изн}$ с учетом эксплуатационного износа I , рассчитывается по формуле

$$C_{зч\ изн} = C_{зч\ нов} \times [1 - I_3/100\%] \text{ [руб.]}. \quad (7.2)$$

7.4.5. При наличии в регионе сложившегося рынка деталей, узлов и агрегатов, бывших в употреблении, допускается использование в расчете стоимости восстановительного ремонта стоимости

таких деталей, узлов и агрегатов - $C_{зч\ б/у}$. В этом случае принимается условие:

$$C_{зч\ изн} = C_{зч\ б/у} \text{ [руб.]}. \quad (7.3)$$

7.4.6. Стоимость деталей, снятых с производства ($C_{дсп}$), в случае отсутствия их в продаже (в том числе и на вторичном рынке) в отдельных случаях может быть определена методом пропорций:

$$C_{дсп\ нов} = (C_{дсп\ стар}/C_{д-а\ стар}) \times C_{д-а\ нов} \text{ [руб.]}, \quad (7.4)$$

где $C_{дсп\ стар}$ - стоимость детали, снятой с производства (стоимость по прейскуранту на последний момент выпуска детали), руб.; $C_{д-а\ стар}$ - стоимость детали-аналога, выпускаемой на момент оценки (стоимость по прейскуранту на последний момент выпуска детали, снятой с производства), руб.; $C_{д-а\ нов}$ - стоимость детали-аналога, выпускаемой на момент оценки (стоимость рыночная или прейскурантная на момент оценки), руб.

7.5. Определение стоимости ремонтно-восстановительных работ

7.5.1. Стоимость восстановительных работ C_{pp} определяется на основании норм трудоемкостей $T_{i\ p}$, предусмотренных заводом-изготовителем, и стоимостных параметров $\Pi_{i\ н-ч}$ (стоимости нормо-часа) работ по техническому обслуживанию и ремонту АМТС. Стоимость некоторых типовых работ (например, замена кузова, наружная или полная окраска) может приниматься непосредственно в денежном выражении исходя из сложившихся прейскурантных цен на региональном рынке - C' .

$$C_{pp} = \sum C_{i\ p} = \sum (\sum T_{j\ i\ p} \times \Pi_{i\ н-ч}) + \sum C'_{i\ p} \text{ [руб.]} \quad (7.5)$$

где $C_{i\ p}$ - стоимость работ i -го вида (см. п. 7.1.2); $C_{зам}$, $C_{восст}$, $C_{соп}$, $C_{окр}$, $C_{контр}$, $C_{рег}$, $C_{антикор}$, руб.; $T_{j\ i\ p}$ - трудоемкость j -й операции (комплекса) по i -му виду работ, нормо-час; $\Pi_{i\ н-ч}$ - стоимость нормо-часа по i -му виду работ, руб.; $C'_{i\ p}$ - стоимость работ $C_{i\ p}$, принятая непосредственно в денежном выражении, руб.

7.5.2. При определении трудоемкости ремонта АМТС необходимо использовать нормы трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту, разработанные и утвержденные производителем АМТС или уполномоченными организациями (учреждениями). Если таких норм не существует,

то необходимо использовать нормы трудоемкости для АМТС-аналога.

7.5.3. Определение стоимостных параметров (стоимость нормо-часа) при ремонте АМТС осуществляется экспертом с учетом условий регионального рынка услуг и сложившихся средних расценок по видам работ и типу АМТС (а также по маркам и моделям АМТС), если эти параметры не заданы правоприменителем (в постановлении или определении уполномоченного лица или органа). Некоторые рекомендации по определению стоимостных параметров приведены в п. 7.5.6-7.5.10.

7.5.4. Если в постановлении или определении уполномоченного лица или органа указаны стоимостные параметры или координаты ремонтной организации, в которой предполагается выполнить или выполнен ремонт, то стоимость восстановительного ремонта может быть рассчитана по указанным расценкам с обязательным указанием об этом в заключении эксперта. В любом случае эксперт должен отразить в заключении свое мнение по вопросу применения расценок.

7.5.5. В некоторых случаях (работа по договору со страховыми компаниями, ремонтными организациями: составление смет ремонтных работ, служащих основанием для оплаты услуг ремонтной организации), когда целью расчета является определение стоимости ремонта в конкретной ремонтной организации, расчет может быть выполнен по условиям указанной ремонтной организации (по указанным расценкам).

7.5.6. При выборе стоимостных параметров на ремонт необходимо учитывать сложность предстоящего ремонта и возможности ремонтной базы, предоставляющей комплекс услуг по техническому обслуживанию и ремонту. Предпочтение следует отдать той ремонтной организации, на которой возможно выполнение всего объема ремонтных работ по восстановлению АМТС, обладающей специальным оборудованием и квалифицированным персоналом.

7.5.7. При выборе стоимостных параметров на ремонт АМТС (стоимость нормо-часа ремонтных работ) рекомендуется для АМТС со сроком эксплуатации более 5 лет или имеющих эксплуатационный износ более 35% не назначать расценки фирменного сервиса, если они превышают средний уровень расценок в регионе на ремонт АМТС данной марки (модели). Для таких АМТС рекомендуется назначать расценки средние или минимальные для данного региона в зависимости от общего технического состояния АМТС, которое характеризуется как эксплуатационным износом, так и внешним видом АМТС, регулярностью обслуживания, наличием следов предыдущих повреждений и качеством их ремонта.

7.5.8. В отдельных случаях допускается применение расценок фирменного сервиса на ремонт АМТС со сроком эксплуатации более 5 лет или имеющих эксплуатационный износ более 35%.

если до происшествия АМТС регулярно проходило техническое обслуживание и ремонтировалось на фирменной станции, что подтверждается записями в сервисной книжке.

7.5.9. При выборе стоимостных параметров на окраску рекомендуется для АМТС с действующей гарантией на окрасочное покрытие назначать расценки фирменного сервиса. Минимальные расценки на окраску следует применять для АМТС, имеющих неудовлетворительное состояние лакокрасочного покрытия. В остальных случаях рекомендуется использовать средние стоимостные параметры.

7.5.10. При наличии в регионе нескольких официальных представительств предприятий-изготовителей, выполняющих равноценное обслуживание АМТС одной марки принимать минимальные расценки на ремонт по одному из них.

7.5.11. При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС отечественного производства рекомендуется использовать сертифицированные программные средства, прошедшие апробацию в СЭУ Минюста России.

При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС иностранного производства рекомендуется использовать компьютерные программные комплексы AUDATEX (АУДАТЕКС), SILVER DAT II, справочники EUROTAX (ЕВРОТАКС): «Kalkulation» («Калькуляция»), «Lackierung»; MOTOR (МОТОР), MITCHEL (МИТЧЕЛ).

8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩЕГО РЕМОНТА АМТС

8.1. Понятие «утрата товарной стоимости», основания для начисления

8.1.1. Утрата товарной стоимости (УТС) обусловлена тем, что проведение отдельных видов работ по устранению определенных видов повреждений транспортного средства сопровождается объективно необратимыми изменениями его геометрических параметров, физико-химических свойств конструктивных материалов и характеристик рабочих процессов, однозначно приводящих к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик, из-за чего восстановить доаварийное техническое состояние транспортного средства (и, соответственно, его стоимость) объективно невозможно. Вследствие этих работ владельцу транспортного средства будут нанесены производные убытки в виде реального материального ущерба.

8.1.2. УТС может быть рассчитана для АМТС, находящихся как в поврежденном, так и в отремонтированном состоянии (при возможности установить степень повреждения)

независимо от их принадлежности. УТС не связана с неудовлетворительным качеством восстановительного ремонта.

8.1.3. УТС может быть рассчитана для АМТС, при осмотре которых выявлена необходимость выполнения одного из нижеперечисленных видов ремонтных воздействий, или установлено их выполнение:

- устранение перекоса кузова АМТС;
- замена несъемных элементов кузова АМТС (полная или частичная);
- ремонт отдельных (съемных или несъемных) элементов кузова АМТС (в том числе пластиковых капота, крыльев, дверей, крышки багажника);
- полная или частичная окраска наружных поверхностей кузова АМТС и бамперов;
- полная разборка салона АМТС, вызывающая нарушение качества заводской сборки.

8.1.4. УТС не рассчитывается в случае, когда на момент повреждения величина эксплуатационного износа АМТС превышает 35% или с даты выпуска прошло более 5 лет.

8.2. Рекомендации по расчету утраты товарной стоимости

8.2.1. Величина УТС $C_{утс}$ при повреждении АМТС определяется в процентах от его стоимости на момент повреждения:

где C - стоимость АМТС на момент повреждения, руб.; $K_{утс_i}$ - коэффициент УТС по i -му элементу АМТС, ремонтному воздействию, %.

8.2.2. Величина УТС зависит от вида, характера и объема повреждений (ремонтных воздействий). Значения коэффициентов УТС $K_{утс_i}$ по отдельным позициям определены по результатам

$$C_{утс} = C \times \sum K_{утс_i} / 100\% \text{ [руб.]}, \quad (8.1)$$

экспертной практики и приведены в Приложении 12.

При выборе $K_{утс}$ для автомобилей иностранного производства ремонтom № 2 следует считать ремонтные воздействия от 2 до 4 нормo-часов, а ремонтom № 3 - ремонтные воздействия свыше 4 нормo-часов.

8.2.3. При замене сопряженных несъемных элементов кузова, соединенных между собой с помощью сварки, для исключения двойного учета влияния одного и того же воздействия сумма коэффициентов УТС $K_{утс}$, по позиции «Замена» для

группы этих элементов должна быть уменьшена на 20%.

8.2.4. При ремонте съемной детали АМТС сумма стоимости ремонта (включая стоимость разборки для ремонта и при необходимости снятия детали для ремонта) и величины УТС (без учета УТС вследствие окраски) не должна превышать суммы стоимости этой детали (с учетом эксплуатационного износа) и стоимости работ по ее замене.

8.2.5. Значение коэффициента УТС $K_{\text{УТС}}$ по позиции «Перекас кузова» не должно превышать 50% установленного значения, если при осмотре АМТС в поврежденной части кузова были обнаружены следы устранения перекаса (документально установлен факт устранения перекаса), не относящегося к данному происшествию.

8.2.6. УТС при полной, наружной или частичной окраске кузова (кабины) рассчитывается для АМТС с заводским лакокрасочным покрытием и сроком с момента выпуска для АМТС отечественного производства до 3 лет включительно, для АМТС иностранного производства (в том числе произведенных на территории СНГ по лицензии или на совместном предприятии) до 5 лет включительно, не имеющих коррозионных или других повреждений, для устранения которых требуется окраска элемента кузова или кузова в целом.

8.2.6.1. Значение коэффициента УТС $K_{\text{УТС окр}}$ при поэлементной окраске наружных поверхностей кузова АМТС рассчитывается пропорционально количеству окрашиваемых элементов N (позиция «Окраска одного наружного элемента кузова» - приложение 12 строка 28 таблицы) по формуле

$$K_{\text{УТС окр}} = K_{\text{УТС окр (1)}} + K_{\text{УТС окр (N-1)}} \times (N-1) [\%], \quad (8.2)$$

где $K_{\text{УТС окр (1)}}$ – коэффициент УТС по окраске первого наружного элемента кузова АМТС, %; $K_{\text{УТС окр (N-1)}}$ – коэффициент УТС по окраске второго и каждого следующего наружного элемента кузова АМТС, %; N – количество окрашиваемых наружных элементов кузова АМТС, по которым рассчитывается УТС (см. п. 8.2.7).

Следует учитывать, что при наличии на окрашенных элементах кузова АМТС, находящихся как в зоне полученных повреждений, так и вне зоны полученных повреждений, возникших до момента происшествия дефектов и повреждений и/или следов их устранения (следов ремонта, окраски), необходимо в расчете принимать

$$K_{\text{УТС окр (1)}} = K_{\text{УТС окр (N-1)}} [\%]. \quad (8.3)$$

8.2.6.2. При выполнении наружной или полной окраски АМТС при наличии дефектов и повреждений лакокрасочного покрытия наружных

элементов кузова (и/или следов их устранения), возникших до момента происшествия, величина коэффициента УТС $K_{\text{УТС окр}}$ по наружной или полной окраске уменьшается пропорционально количеству таких элементов (например, при наличии 2 поврежденных элементов при общем количестве 14 величина коэффициента составит $K_{\text{УТС окр}} = 5\% - 5\% \times 2/14 = 4,29\%$).

8.2.7. УТС не рассчитывается:

- а) по замене и ремонту отдельных элементов:
 - незначительное повреждение элемента, требующее ремонта без нагрева и реставрации (ремонт 1-й категории сложности);
 - поврежденный в результате происшествия элемент ремонтировался (заменялся) ранее или требовал ремонта (замены) по причинам, не связанным с данным происшествием (имеются коррозионные повреждения/разрушения или их следы, неустраненные повреждения или следы ремонта (замены) этого элемента после предыдущих происшествий);
- б) по окраске:
 - поврежденный в результате происшествия элемент окрашивался ранее или требовал окраски по причинам, не связанным с данным происшествием (имеются коррозионные повреждения (разрушения) или их следы, повреждения неаварийного характера (сколы, царапины и т.п.), неустраненные повреждения или следы ремонта (замены) этого элемента после предыдущих происшествий);
 - АМТС ранее подвергалось полной или наружной окраске или требовало окраски по причинам, не связанным с данным происшествием.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ.
2. Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 14 мая 2003 г. № 114 «Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации». Зарегистрировано в Минюсте России 27 мая 2003 г. Регистрационный номер № 4596.
3. Определение стоимости, затрат на восстановление и утраты товарной стоимости автотранспортных средств: методическое руководство для экспертов. Северо-Западный региональный центр судебной экспертизы (СЗРЦСЭ), Российский федеральный центр судебной экспертизы (РФЦСЭ). Напечатано по решению научно-методического совета по судебной автотовароведческой

экспертизе РФЦСЭ при Минюсте России от 15 декабря 2000 г. Санкт-Петербург, 2001.

4. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Р 3112199-0240-84. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. М.: Транспорт, 1986.

5. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств: учебн.-метод. пособие. М.: Дело, 1998.

6. Андрианов Ю.В., Жуков А.А. Классификация остатков транспортного средства // Московский оценщик. 2006. № 5.

7. Андрианов Ю.В. Методика установления стоимости остатков поврежденных транспортных средств // Бюллетень СМАО «Оценочная деятельность» 2006. № 3.

8. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р-03112194-0376-98. Минтранс России, 2002.

9. Российская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном и уголовном процессе. М.: Норма, 2005.

10. Идентификация автомобилей. М.: Прайс-Н, 2002.

11. Правила дорожного движения РФ. М.: Автокон-сульт, 2006.

12. Судебная автотехническая экспертиза. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 1.

13. Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ. АО «Автоваз», 2004.

14. Федеральный закон об оценочной деятельности в Российской Федерации № 135-ФЗ.

15. Федеральный закон N 157-ФЗ о внесении изменений в Федеральный закон «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» от 27 июля 2006 г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 ПРИМЕР ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ при Министерстве юстиции Российской Федерации

117571, г. Москва, Ленинский проспект, 156

тел. _____

Подпись эксперта

Мне, сотруднику Российского федерального центра судебной экспертизы _____, в связи с поручением произвести экспертизу по гражданскому делу № 2-102/06 по иску П. к К. о возмещении вреда, причиненного ДТП, руководителем экспертного учреждения в соответствии со ст. 14 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» разъяснены права и обязанности, предусмотренные ст. 85 ГПК РФ.

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УК РФ предупрежден.

31 августа 2006 г.

Эксперт _____

Заключение эксперта

по гражданскому делу № 2-102/06 по иску П. к К. о возмещении вреда, причиненного ДТП

№ 001/14

01 октября 2006 г.

14 июня 2006 г. в РФЦСЭ при Минюсте России от Мирового судьи судебного участка Наро-Фоминского судебного района Московской области _____ поступили определение от 31 мая 2006 г. о назначении по делу судебной автотехнической экспертизы и материалы гражданского дела на 90 листах.

На разрешение экспертизы поставлен следующий вопрос:

1. Определить действительный размер ущерба, причиненный автомашине истца с учетом износа и технического состояния автомашины.

Производство экспертизы поручено эксперту _____, имеющему высшее техническое образование, квалификацию судебного эксперта по специальностям: «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости» (стаж работы 8 лет), «Исследование транспортных средств, в том числе с целью их оценки» (стаж работы 8 лет).

Исходные данные

1. В результате ДТП, происшедшего 25 июля 2005 года, автомобиль «Тойота 4 Раннер», гос. № ... получил механические повреждения левого порога, двух левых дверей, декоративной накладки левого заднего крыла, левого заднего диска и шины, возможны скрытые дефекты – из справки ГИБДД (л.д. 7).
2. 6 октября 2005 года вышеназванный автомобиль был осмотрен специалистом ООО _____ и составлен акт осмотра № 06-10/01 (л.д. 11), а затем составлено заключение о стоимости ремонта ТС (л.д. 12), при этом стоимость восстановительного ремонта автомобиля, с учетом его износа составила 36 037 руб.
3. 9 цветных фотографий поврежденного автомобиля «Тойота 4 Раннер» (л.д. 13), 6 черно-белых фотографий (л.д. 65).

Используемая литература

1. Судебная автотехническая экспертиза. М.: ВНИИСЭ, 1980. Ч. 1, 2.
2. «Определение стоимости, затрат на восстановление и утраты товарной стоимости автотранспортных средств»: метод. руководство для экспертов. М.: Минюст России, 2001.
3. Информационная программа «AUDATEX», октябрь 2005 г.
4. TOYOTA. М.: Прайс-Н, 2004.
5. Стоимость автомобилей и норма-часов по видам ремонтных работ. М.: Прайс-Н, 2005.

Исследование

1. В соответствии с принятой экспертной методикой (п. 2 исп. лит.), под «ущербом» экспертом понимается компенсация за полученные повреждения, которая может быть определена как затраты, необходимые для восстановления свойств автомобиля, которые он имел на момент повреждения.

В данном случае для определения величины компенсации за полученные повреждения необходимо рассчитать стоимость восстановительного ремонта автомобиля с учетом его износа.

Стоимость восстановительного ремонта автомобиля с учетом его износа складывается из стоимости запчастей, подлежащих замене (с учетом износа), стоимости материалов и ремонтно-восстановительных работ.

Эксплуатационный износ автомобиля, в соответствии с экспертной методикой (п. 2 исп. лит.), выражается следующими параметрами:

P_{cp}	– пробег в тыс. км. с точностью до 0,1 равен	34,2
D_{ϕ}	– длительность эксплуатации в годах с точностью до 0,1 равна	2,3
P_{ϕ}/D_{ϕ}	– среднегодовой пробег автомобиля в тыс. км	14,9
I_1	– показатель износа по пробегу на 1000 км пробега	0,27
I_2	– показатель старения в % на один год эксплуатации	1,2

Расчетный износ автомобиля составит:

$$I_p = I_1 \cdot P_{\phi} + I_2 \cdot D_{\phi} = 0,27 \cdot 34,2 + 1,2 \cdot 2,3 = 12,0 \%$$

Таким образом, износ автомобиля «Тойота 4 Раннер» по состоянию на день ДТП 25 июля 2005 г., составлял 12,0%.

**ЗАПЧАСТИ,
подлежащие замене (в соответствии с актом осмотра ТС л.д. 11)**

№	Наименование работ	Количество нормо-час.	Стоимость, долл. США
	Мелкие детали, крепеж	2%	
	И Т О Г О:		1940,44

Таким образом, стоимость запчастей, подлежащих замене, составит 1940,44 долл. США, а с учетом износа автомобиля (12,0%) – 1707,6 долл. США.

РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
(Стоимость 1 нормо-часа слесарно-механических работ – 25 долл. США,
малярно-кузовных – 30 долл. США, в соответствии с п. 5 исп. лит.).

№	Наименование работ	Количество нормо-час.	Стоимость, долл. США
1	И Т О Г О:	24,0	697,5

Материалы для окраски деталей автомобиля – 1 комплект – 152,55 долл. США.

Стоимость восстановительного ремонта автомобиля по состоянию на 25 июля 2005 г., с учетом износа (12,0%), составит:

$C = 1707,6 + 697,5 + 152,55 = 2557,65$ долл. США, или, учитывая валютный курс ЦБ РФ на 25.07 2005 г. (1 долл. США = 28,58 руб.) – 73 097 руб. 63 коп. (Сорок тысяч шестьсот пятьдесят четыре руб. 48 коп.).

Выводы

1. Стоимость восстановительного ремонта автомобиля «Тойота 4 Раннер», гос. № ____, с учетом его износа по состоянию на 25 июля 2005 года могла составить 73 097 руб. 63 коп. (Семьдесят три тысячи девяносто семь руб. 63 коп.).

Эксперт _____

(подпись)

Приложение 2

ПРИМЕР СООБЩЕНИЯ О НЕВОЗМОЖНОСТИ ДАТЬ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ
при Министерстве юстиции РФ

117571 г. Москва, Ленинский проспект, 156

тел. _____

Подписка эксперта

Мне, сотруднику Российского федерального центра судебной экспертизы _____, в связи с поручением произвести экспертизу по гражданскому делу № Х-XXX/XX по иску Иванова И.И. к Сидорову И.И. о возмещении ущерба, руководителем экспертного учреждения в соответствии со ст. 14 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» разъяснены права и обязанности, предусмотренные ст. 85 ГПК РФ.

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УК РФ предупрежден.

17 августа 2006 г.

Эксперт _____

Сообщение о невозможности дать заключение

№ XXXX/XX

20 октября 2006 г.

По гражданскому делу № Х-XXX/XX по иску Иванова И.И. к Сидорову И.И. о возмещении ущерба.

11 мая 2006 г. в РФЦСЭ при Минюсте России от федерального судьи Пресненского суда г. Москвы _____ поступили определение от 16 апреля 2006 г. о назначении по делу судебной автотехнической экспертизы и материалы гражданского дела № Х-XXX/XX на 104 листах.

На разрешение экспертизы поставлены следующие вопросы:

1) Каковы фактические повреждения и дефекты автомобиля Вольво-460, гос. № Т 673 ВО 77, возникшие в результате ДТП 16.07.2005 г.?

2) Какова стоимость устранений повреждений, выявленных экспертным осмотром на автомобиле Вольво-460, гос. № Т 673 ВО 77, с учетом износа автомобиля?

Производство экспертизы поручено эксперту _____, имеющему высшее образование по специальности «Автомобильный транспорт», квалификацию судебного эксперта по специальности «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости», стаж экспертной работы по данной специальности с 2001 г.

Для того чтобы установить объем фактических механических повреждений, полученных автомобилем «Вольво-460», гос. № Т 673 ВО 77, в результате ДТП от 16.07.2005 г., необходимо проведение экспертного осмотра данного автомобиля в неотресторнированном после ДТП виде.

Для этого в адрес Пресненского суда г. Москвы было направлено ходатайство от 19.08.2006 г. об организации экспертного осмотра данного автомобиля.

Однако до настоящего времени ответ на ходатайство получен не был, автомобиль для экспертного осмотра не предоставлен.

В связи с вышеизложенным, определить фактический объем механических повреждений, полученных автомобилем «Вольво-460», гос. № Т 673 ВО 77, а следовательно, и стоимость его восстановительного ремонта, не представляется возможным.

В связи с вышеизложенным, а также руководствуясь ст. 85 ГПК РФ и ст. 16 ФЗ № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31 мая 2001 г. эксперт сообщает о невозможности дать заключение.

Эксперт _____

Ф.И.О.

Приложение 3

**ПРИМЕР ЗАКЛЮЧЕНИЯ О СТОИМОСТИ АМТС
ДЛЯ ОРГАНОВ НОТАРИАТА**

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ
при Министерстве юстиции Российской Федерации**

119571, Москва, Ленинский просп., 156

тел. _____

УТВЕРЖДАЮ

Зав. ЛСАТЭ РФЦСЭ _____

Ф.И.О.

О Б Р А З Е Ц

28 ноября 2006 г.

АКТ ОЦЕНКИ

**СТОИМОСТИ АВТОМОТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
ДЛЯ ОРГАНОВ НОТАРИАТА**

№ 555/23-0

28 ноября 2006 г.

Выдано на основании заявления от 28 ноября 2006 г.

Представлены: Паспорт транспортного средства 77 ТО 875765
Свидетельство о смерти IV-МЮ № 444444

Модель (марка): Мерседес Бенц E220 CDIГ

Выпуска 2000 г. (согласно VIN)

Двигатель № 61196130248802

Шасси № _____

Кузов № WDB2102061B170722

Номерной знак У 111 УУ 97

Пробег _____ н/у _____ км

Владелец: ПЕТРОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ

Адрес владельца (доверенного лица): г. Москва, Можайское ш., 137-562.

Среднерыночная стоимость транспортного средства принята в соответствии с ценами:

Информационной базы данных ГУ РФЦСЭ сентябрь, 2006 г.

Среднерыночная стоимость транспортного средства на «19» сентября 2006 г. составит:

520 720 руб. 00 коп.

(Пятьсот двадцать тысяч семьсот двадцать руб. 00 коп.)

Эксперт

Ф.И.О

Приложение 4

ПРИМЕР ЗАКЛЮЧЕНИЯ О ПРОЦЕНТЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ИЗНОСА АМТС

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ
при Министерстве юстиции Российской Федерации

119571, Москва, Ленинский просп., 156

434-13-07

У Т В Е Р Ж Д А Ю
Зав. ЛСАТЭ РФЦСЭ _____
Ф.И.О.
28 марта 2006 г.

О Б Р А З Е Ц

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

о проценте эксплуатационного износа транспортного средства

№ 111/23-0

28 марта 2006 г.

Выдано на основании заявления и осмотра от 28 марта 2006 г.

Представлен(ы): Паспорт транспортного средства 77 ЕО 11111
Автомобиль Москвич-214122, рег.№ Р 652 МЕ 99

Модель (марка): Москвич-214122 Выпуска 1999 года
Двигатель № 33170Х-0103754 Шасси № У0664114
Кузов № _____ 733485 _____ Номерной знак Р 652 МЕ 99
Пробег _____ 138128 _____ км

Владелец: ПЕТРОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ

Адрес владельца (доверенного лица): г. Москва, Можайское ш., 137-562.

Техническое состояние автомобиля на 28.03.2006 г. выражается следующими параметрами:

P_{ϕ}	– пробег в тыс. км. с точностью до 0,1 равен _____	138,1
D_{ϕ}	– длительность эксплуатации в годах с точностью до 0,1 равна _____	7,2
P_{ϕ}/D_{ϕ}	– среднегодовой пробег автомобиля в тыс. км _____	19,1
I_1	– показатель износа по пробегу на 1000 км пробега _____	0,35
I_2	– показатель старения в % на один год эксплуатации _____	1,15

Расчетный износ автомобиля, по состоянию на 28.02.2006 г. составляет:

$$I_p = I_1 \cdot P_{\phi} + I_2 \cdot D_{\phi} = 0,35 \cdot 138,1 + 1,15 \cdot 7,2 = 56,6\%$$

Эксперт

Ф.И.О.

Методики, методические рекомендации, информационные письма

Приложение 5 ПОКАЗАТЕЛИ ИЗНОСА АМТС НА 1000 км
ПРОБЕГА

Таблица 5.1. Показатели износа на 1 000 км пробега для легковых автомобилей по категориям

Группа автомобилей	Значения показателей износа по категориям, % на 1000 км							
	1*	1	2*	2	3	4	5	6
Иностранного производства		0,38		0,34	0,30	0,27	0,24	0,21
Производства СССР, России, стран СНГ	0,60	0,45	0,50	0,40	0,35	0,30	0,26	0,22

Примечание: Расчет эксплуатационного износа для автобусов и грузовых автомобилей рекомендуется проводить согласно методическому руководству: «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния», Р-03112194-0376-98, Минтранс России, 2002; см. также пожелания в разделе ИЗНОС.

Таблица 5.2. Разделение легковых автомобилей производства СССР, России, стран СНГ на категории

Марка автомобиля	Модель	категория
ЗАЗ	ЗАЗ-965, модификации	Г
	ЗАЗ-966, 968, модификации	2
	ЗАЗ-1102, 1103, 1105, модификации	2
ЛуАЗ	ЛуАЗ-969, модификации	2
	ЛуАЗ-1302, модификации	2
ВАЗ	1111, модификации	1
	2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, модификации	3
	2108, 2109, 21099, 2113, 2114, 2115, модификации	3
	2110, 2111, 2112, модификации	3
	2121, 21213, 21218, 2129, 2131, модификации	3
	2120	3
	2123	3
АЗЛК	401, модификации	2*
	402, 403, 407, 410, 423Н, модификации	2
	408, 412, 2136, 2137, 2138, 2140, модификации	3
	2141, 2142, модификации	3
ИЖ	412ИЭ, 2125, модификации	3
	2126, модификации	3
ГАЗ	24, 24-02, 24-10, 24-12	4
	3102, 31022, 31029, 3110, 31105	4
	13, 14	5
ЗИЛ	114, 117, 4104	6
УАЗ	469, модификации	4
	3151, 3153, 3159, модификации	4
	3160, 3162, 3163, модификации	4

Таблица 5.3. Разделение легковых автомобилей иностранного производства на категории

Марка автомобиля	Категория	Хэтчбек, седан	Купе, кабриолет и т.п.	Вседорожник	Минивэн и т.п.
1	2	3	4	5	6
ACURA	4	RSX; EL; INTEGRA	INTEGRA; NSX		
ACURA	5	TL	CL	SLX; MDX	
ACURA	6	RL			
ALFA-ROMEO	3	33; 145; 146; 147	GTV; SPIDER		
ALFA-ROMEO	4	75; 155; 156			
ALFA-ROMEO	5	90; 164; 166			

ASIA	2			ROCSTA	
ASIA	3			RETONA	
ASTON MARTIN	4		DB7		
ASTON MARTIN	5		V8		
AUDI	2	A2			
AUDI	3	A3; S3	TT		
AUDI	4	80; 90; A4; S4	CABRIOLET (AUDI-80)		
AUDI	5	100; 200; A6; S6		ALLROAD QUATTRO	
AUDI	6	A8; S8; V8			
BENTLEY	6	ARNAGE; BROOKLANDS	CONTINENTAL; AZURE		
BMW	3		M COUPE; M ROADSTER; Z3		
BMW	4	3-er	Z8	X3	
BMW	5	5-er		X5	
BMW	6	7-er			
BUICK	4		REATA		
BUICK	5	SKYLARK; CENTURY; REGAL		RENDEZVOUS	
BUICK	6	LE SABRE; PARK AVENUE	RIVIERA		ESTATE WAGON
CADILLAC	4		ALLANTE		
CADILLAC	5	CTS; CATERA			
CADILLAC	6	SEVILLE; DE VILLE; BROUGHAM	ELDORADO	ESCALADE	
CHEVROLET	2	CELTA; METRO; CORSA			

182 Теория и практика судебной экспертизы № 1 (9) 2008

Методики, методические рекомендации, информационные письма

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
CHEVROLET	3	PRIZM; ASTRA		TRACKER	ZAFIRA
CHEVROLET	4	CAVALIER	CORVETTE	BLAZER; JIMMY	ASTRO; SAFARI
CHEVROLET	5	CORSICA; ALERO; MALIBU; OMEGA	BERETTA; CAMARO		
CHEVROLET	6	IMP ALA; LUMINA; CAPRICE	MONTE CARLO	TAHOE; SUBURBAN; TRAILBLAZER	TRANS SPORT; VENTURE
CHRYSLER	3	PT CRUISER	CROSSFIRE		
CHRYSLER	4	NEON; GTS; SARATOGA; LE BARON	VIPER; DAYTONA		
CHRYSLER	5	CIRRUS; STRATUS	STRATUS; SEBRING		
CHRYSLER	6	VISION; CONCORDE; 300M; LHS; NEW YORKER			VOYAGER; GRAND VOYAGER; TOWN AND

					COUNTRY
CITROEN	1	AX			
CITROEN	2	SAXO; C2; C3			
CITROEN	3	BX; ZX; XSARA			BERLINGO; XSARA PICASSO
CITROEN	4	XANTIA; C5			EVASION (до 2002 г.)
CITROEN	5	XM			C8
DAEWOO	1	TICO; MATIZ			DAMAS
DAEWOO	2	KALOS			
DAEWOO	3	LANOS; NEXIA; CIELO; NUBIRA			TACUMA; REZZO
DAEWOO	4	ESPERO			
DAEWOO	5	LEGANZA; MAGNUS; EVANDA			
DAEWOO	6	ARCADIA; CHARMAN			
DAIHATSU	1	MIRA; CUORE; OPTI; MAX; NAKED			MOVE
DAIHATSU	2	CHARADE; YRV; SIRION; STORIA		TERIOS; FEROZA	NCX-2; EXTOL; ATRAI
DAIHATSU	3	APPLAUSE		ROCKY	GRAN MOVE; PUZAR
DAIHATSU	4				DELTA
DAIHATSU	5	ALTIS			

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
DAIMLER	6	V8			
DODGE	4	SHADOW; NEON; SPIRIT	VIPER; DAYTONA		
DODGE	5	STRATUS; DYNASTY; MONACO	AVENGER	DURANGO	
DODGE	6	INTREPID			CARAVAN; GRAND CARAVAN
FERRARI	4		355; 360; 550; 575; BARCETTA		
FERRARI	5		456		
FIAT	1	126; CINQUECENTO; SEICENTO; PANDA			
FIAT	2	UNO; PALIO; PUNTO			
FIAT	3	TIPO; RITMO; BRAVA; BRAVO; REGATA; STILO; SIENA; ALBEA; DUNA	COUPE; BARCETTA		MULTIPLA; DOBLO
FIAT	4	TEMPRA; MARE A; CROMA			ULYSSE (до 2002 г.)

FIAT	5				ULYSSE (с 2002 г.)
FORD	2	KA; FIESTA; FESTIVA			
FORD	3	ESCORT; FOCUS; ORION; LASER	PUMA; ZX2		FUSION
FORD	4	SIERRA; MONDEO; CONTOUR	COUGAR; MUSTANG	MAVERICK; ESCAPE	GALAXY
FORD	5	SCORPIO; TAURUS; FALCON	THUNDERBIRD	EXPLORER	
FORD	6	CROWN VICTORIA; FAIRLINE; LTD		EXPEDITION; EXCURSION	WINDSTAR; ECONOLINE
GMC	3	CHEVETTE; GEO PRIZM			
GMC	4	MONZA; CUTLASS		JIMMY/ENVOY	
GMC	5	COMMODORO DIPLOMATA			
GMC	6	NINETY	88 ROY ALE; TORNADO; TROFEO	YUKON; SUBURBAN/YUKO N XL; ENVOY/ENVOY XL	SILHOUETTE; CUSTOM CRUISER

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
HONDA	1				VAMOS; Z; LIFE
HONDA	2	LOGO; JAZZ; FIT W			CAPA
HONDA	3	CIVIC; DOMANI; ORTHIA; CONCERTO; CITY	INSIGHT; S2000; CRX	HR-V	S-MX; MOBILIO
HONDA	4	INTEGRA; TORNEO	NS-X; PRELUD	CR-V; ELEMENT	STREAM; STEPWGN
HONDA	5	ACCORD; AVANCIER; INSPIRE; SABER		PILOT	SHUTTLE; ODYSSEY
HONDA	6	LEGEND			
HUMMER	6			H2	
HYUNDAI	1	ATOS			
HYUNDAI	2	GETZ			
HYUNDAI	3	ACCENT; PONY; EXCEL			MATRIX; LA VITA
HYUNDAI	4	LANTRA; ELANTRA	COUPE; TIBURON	SANTA FE; GALLOPER	SANTAMO
HYUNDAI	5	SONATA; SONICA; XG		TERRACAN	TRAIJET
HYUNDAI	6	EQUUS; CENTENNIAL; DYNASTY			
INFINITI	4	G20; G35		QX4	
INFIMTI	5	130; 135; M45			
INFINITI	6	Q45			
ISUZU	3	GEMINI		VEHI CROSS	
ISUZU	4			AMIGO; RODEO	AXIOM

ISUZU	5			TROOPER; BIGHORN	OASIS
ISUZU	6			ASCENDER	
JAGUAR	4	X-type			
JAGUAR	5	S-type	XK		
JAGUAR	6	XJ			
JEEP	3			WRANGLER	
JEEP	4			CHEROKEE; GRAND CHEROKEE; LIBER- TY/CHEROKEE II	
JEEP	5			GRAND WAGONEER	

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
KIA	1	VISTO			
KIA	2	PRIDE; AVELLA			
KIA	3	SEPHIA; RIO	ELAN	RETONA	
KIA	4	SEPHIA II; SHUMA		SPORTAGE; SORENTO	CARENS; JOICE
KIA	5	CLARUS; CLARUS II; CREDOS; MAGENTIS; POTENCIA; ENTERPRISE			CARNIVAL; SEDONA
LAMBORGHINI	5		MURCIELAGO		
LANCIA	1	Y10			
LANCIA	2	Y; YPSILON			
LANCIA	3	DELTA; DEDRA			
LANCIA	4	THEMA; LYBRA			ZETA (Z)
LANCIA	5	KAPPA; THESIS			PHEDRA
LAND ROVER	4			FREELANDER; DEFENDER	
LAND ROVER	5			DISCOVERY; RANGE ROVER (до 2002 г.)	
LAND ROVER	6			RANGE ROVER (L 322 - с 2002 г.)	
LEXUS	4	IS200; IS300; ES300	SC430	RX300 (до 2003 г.)	
LEXUS	5	GS 300; GS430		RX300 (с 2003 г.)	
LEXUS	6	LS 400; LS430		LX470	
LINCOLN	5	LS6, LS8		AVIATOR	
LINCOLN	6	CONTINENTAL; TOWN CAR		NAVIGATOR	
LOTUS	2		EXIDE; ELISE		
LOTUS	4		ESPRIT		
MASERATI	4	QUATTROPORTE	SPYDER; 3200GT/COUPE		

MAYBACH	6	57; 62			
MAZDA	1	121 (до 1991 г.); CAROL			SCRUM WAGON; AZ WAGON
MAZDA	2	121 (с 1991 г.); DEMIO; MAZDA-2			

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
MAZDA	3	323; MAZDA-3; LAPUTA	MX-5; RX-7		PREMACY
MAZDA	4	626; XEDOS-6; ATENZA; MAZDA-6		TRIBUTE	
MAZDA	5	929; XEDOS-9; MILLENIA			MPV
SMART	1	SMART	SMART		
MERCEDES-BENZ	3	A-Klasse (168)	SLK		VANEO
MERCEDES-BENZ	4	C-Klasse (201, 202, 203)	SL; CLK	M-klasse	
MERCEDES-BENZ	5	E-Klasse (124, 210)		G-klasse	V-klasse
MERCEDES-BENZ	6	S-Klasse (126,140, 220)	CL		
MERCURY	3	TRACER			
MERCURY	4	MYSTIQUE	COUGAR		
MERCURY	5	SABLE		MOUNTAINEER	VILLAGER
MERCURY	6	MARAUDER; GRAND MARQUIS			
MG ROVER	3	ZR	MGF; TF		
MG ROVER	4	ZS			
MG ROVER	5	ZT			
MINI	2	COOPER; ONE			
MITSUBISHI	1	EK-WAGON; MINICA			TOPPO BJ; TOWN BOX
MITSUBISHI	2			PAJERO MINI/PAJERO JUNIOR	MIRAGE DINGO
MITSUBISHI	3	COLT; MIRAGE; LANCER	FTO	PAJERO PININ/iO	SPACE STAR; SPACE RUNNER (RVR)
MITSUBISHI	4	CARISMA; GALANT; LEGNUM; SAPPORO	GTO; 3000GT; ECLIPSE	AIRTEK; CHALLENGER/PAJ E RO SPORT/MONTEGO SPORT; OUTLANDER	DION; SPACE WAGON; GRANDIS; CHARIOT GRANDIS ROYAL; SPACE GEAR; DELICA
MITSUBISHI	5	SIGMA; DIAMANTE; VERADA		PAJERO/MONTEGO	
MITSUBISHI	6	DEBONAIR			

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
NISSAN	1	MOCO			
NISSAN	2	MICRA; MARCH			
NISSAN	3	SUNNY; ALMERA; SENTRA; WINGROAD			ALMERA TINO; SERENA
NISSAN	4	PRIMERA; PRIMERA II; ALTIMA; BLUEBIRD; LAUREL; SKYLINE 300GT	350Z (FAIRLADY Z); 200SX; SILVIA	X-TRAIL; X-TERRA; TERRANO II	LIBERTY G NAVI
NISSAN	5	MAXIMA; CEFIRO; MAXIMA QX; STAGEA 300RX; CIMA 450XV		MURANO; PATHFINDER	BASSARA 2500X; QUEST
NISSAN	6			PATROL/PATROL GR	
OLDSMOBILE	5	ALERO; INTRIGUE	ALERO COUPE	BRAVADA	
OLDSMOBILE	6	AURORA			SILHOUETTE
OPEL	1				AGILA
OPEL	2	CORSA	SPEEDSTER		MERIVA
OPEL	3	KADETT; ASTRA	TIGRA; ASTRA CABRIO		ZAFIRA; COMBO
OPEL	4	ASCONA; VECTRA		FRONTERA	
OPEL	5	RECORD; OMEGA; SENATOR		MONTEREY	SINTRA
PEUGEOT	2	106; 205; 206			
PEUGEOT	3	305; 306; 307; 309	306 CABRIO; 307CC		PARTNER BREAK
PEUGEOT	4	405; 406; 505			806
PEUGEOT	5	605; 607			807
PLYMOUTH	4	NEON	PROWLER		
PLYMOUTH	5	BREEZE			
PLYMOUTH	6				VOYAGER; GRAND VOYAGER
PONTIAC	3			VIBE	
PONTIAC	4	SUNFIRE		AZTEC	
PONTIAC	5	GRAND AM; GRAND PRIX	FIREBIRD		
PONTIAC	6	BONNEVILLE			MONTANA
PORSCHE	3		BOXSTER		

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

PORSCHE	4		911 CARRERA		
PORSCHE	5			CAYENNE	
PUCH	5			G-klasse	
RENAULT	1	TWINGO			
RENAULT	2	5; CLIO	SPORT SPIDER		
RENAULT	3	9; 11; 19; MEGANE; CLIO SYMBOL			KANGOO; MEGAN SCENIC
RENAULT	4	21; LAGUNA			AVANTIME
RENAULT	5	25; SAFRANE; VEL SATIS			ESPACE; GRAND ESPACE
ROLLS-ROYCE	6	SILVER SERAPH; PARK WARD	CORNICHE		
ROVER	1	AUSTIN MORRIS MINI; AUSTIN MORRIS METRO; ROVER 100			
ROVER	3	200; 25			
ROVER	4	AUSTIN ROVER MONTEGO; 400; 45			
ROVER	5	600; 800; 75			
SAAB	3	90			
SAAB	4	900; 9-3	9-3 CABRIO		
SAAB	5	9000; 9-5			
SATURN	4	SL, SW; ION	SC	VUE	
SATURN	5	LS, LW			
SEAT	1	MARBELLA; AROSA			
SEAT	2	IBIZA			
SEAT	3	CORDOBA; MALAGA; TOLEDO; LEON			INCA
SEAT	4				ALHAMBRA
SKODA	2	FAVORIT; FELICIA; FABIA			
SKODA	3	FORMAN; S105, S120, S130, S135			
SKODA	4	OCTAVIA			
SKODA	5	SUPERB			

Таблица 5.3 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6
SSANG-YONG	4			KORANDO; MUSSO	
SSANG-YONG	5			REXTON	
SSANG-YONG	6	CHAIRMAN			
SUBARU	1	VIVIO; PLEO			LIBERO; DOMINGO; SAMBAR
SUBARU	2	JUSTY			
SUBARU	3	IMPRESA			TRAVIQ

SUBARU	4	1800; FORESTER; LEGACY			
SUZUKI	1	ALTO; KEI; LAPIN			WAGON R+; MR WAGON
SUZUKI	2	IGNIS; SWIFT		SAMURAI; JIMNY; VITARA/ESCUDO/X - 90	EVERY
SUZUKI	3	BALENO; LIANA; AERIO		GRAND VITARA/XL-7/ESCU DO	
TOYOTA	2	YARIS; STARLET			
TOYOTA	3	TERCEL; COROLLA; PRIUS	PASEO; MR2	MATRIX; RAV-4	YARIS VERSO
TOYOTA	4	CARINA II; CARINA E; AVENSIS; WILL VS; ALTEZZA; BREVIS; ALLION; PREMIO	SELICA; SOARER	4 RUNNER; HIGHLANDER	COROLLA VERSO; COROLLA SPACIO
TOYOTA	5	CAMRY; AVALON; CROWN; MARK II; VEROSSA; ARISTO; WINDOM		LAND CRUISER J9 (PRADO)	PICNIC; AVENSIS VERSO
TOYOTA	6	CELSIOR		LAND CRUISER 100; SEQUOIA	PREVIA; SIENNA
VOLVO	3	340; 360			
VOLVO	4	440; 460; 480; S40/V40; V50; S60			
VOLVO	5	240; 740; 760; 850; 940; 960; S70 / V70 / C70; S80; S90 / V90		V70XC AWD/CROSS COUNTRY/XC70; XC90	
VW	1	LUPO			
VW	2	POLO; DERBY			
VW	3	GOL; POINTER; PARATI; GOLF; JETTA; VENTO; BORA; BEETLE; KAFFER; NEW BEETLE			

Таблица 5.3 (Окончание)

1	2	3	4	5	6
VW	4	SANTANA; QUANTUM; PASSAT; PASSAT W8			SHARAN
VW	5			TOUAREG	
VW	6	PHAETON			

Методика разделения легковых автомобилей по группам износа

Группы износа приблизительно (не строго) соответствуют принятой в Европе классификации легковых автомобилей в

зависимости от габаритных размеров кузова автомобиля (табл. 5.3.1), что позволяет определять аналоги для малораспространенных или новых моделей автомобилей.

Таблица 5.3.1. Основные признаки групп износа легковых автомобилей

Группа износа	Класс автомобиля по европейской классификации		Габаритные размеры кузова, м	
	обозначение	название	длина	ширина
1	A	«Мини»	до 3,6	до 1,6
2	B	Особо малый	3,6-3,9	1,5-1,7
3	C	Низший средний	3,9-4,4	1,6-1,75
4	D	Средний	4,4-4,7	1,7-1,8
5	E	Высший средний	свыше 4,6	свыше 1,7
6	F	«Люкс»	свыше 4,6	свыше 1,7

Указанные диапазоны габаритных размеров являются **ориентировочными**.

При отнесении легкового автомобиля к той или иной группе износа следует ориентироваться на уже имеющуюся классификацию. Отнесение автомобиля к группе износа проводится в следующей последовательности:

1. Оцениваются **габаритные размеры**: 1 - длина, 2 - ширина, 3 - высота и **тип кузова**.

При оценке габаритных размеров эксперт должен учитывать тенденции в автомобилестроении. Например, на момент издания методики разделения (МР) автомобили новой модели, как правило, превышают по габаритным размерам автомобили предыдущей модели того же класса. Другими словами, необходимо учитывать преемственность модели, ориентируясь на предложенную классификацию.

В представленной классификации в группах по износу наибольшее распространение имеют определенные типы кузовов. Например, в 1-й группе и, в значительной мере, во 2-й группе - преобладают автомобили с кузовами хэтчбек, в 6-й группе и в значительной мере в 5-й - седан. Поэтому, если

модель выпускается с различными типами кузовов, то при отнесении ее к группе износа необходимо ориентироваться на типы кузовов, характерные для рассматриваемых групп (даже если у конкретного автомобиля кузов другого типа). Если же в рассматриваемой группе нет явного преимущества у кузовов определенного типа, то для конкретной модели, выпускающейся с различными типами кузовов, необходимо ориентироваться на тип кузова с меньшими габаритными размерами.

2. Оцениваются технические характеристики двигателя (рабочий объем, мощность). Необходимо принимать во внимание диапазон характеристик производственной линейки двигателей, устанавливаемых на автомобилях данной модели (минимальные и максимальные значения рабочих объемов и мощностей).

3. В случаях появления автомобилей от нового производителя (появления нового «бренда»), кардинального обновления модельного ряда, появления новых моделей, нетипичных для конкретного производителя, иногда не представляется возмож-

ным категорично отнести автомобиль к категории по износу руководствуясь только техническими характеристиками по приведенной выше методике. В таких случаях эксперт может принимать во внимание диапазон цен на новые автомобили данного модельного ряда и имидж марки и модели, поскольку данные критерии косвенно тоже характеризуют качество автомобилей. Следует учитывать, что на стоимость автомобиля

существенно влияет стоимость установленного на нем дополнительного оборудования, поэтому при сравнении необходимо сопоставлять цены на базовые комплектации автомобилей. Автомобили, выпускаемые по лицензии под другой маркой, следует классифицировать так же как прототип (например: Опель Кадетт - Дэу Нексия).

Таблица 5.4. Показатели износа на 1000 км пробега для мототехники

Вид мототехники	Категория	Значения показателя износа по категориям, % на 1000 км	
		Мототехника	
		отечественного производства	иностранного производства
Мопеды, мокики, минимокики (объем двигателя до 50 см ³)	I	3,61	2,15
Мотоциклы (объем двигателя свыше 50 см ³ до 350 см ³)	II	2,22	1,68
Мотоциклы (объем двигателя свыше 350 см ³)	III	1,30	1,20

Приложение 6

ПОКАЗАТЕЛИ ИЗНОСА (СТАРЕНИЯ) АМТС ЗА 1 ГОД ЭКСПЛУАТАЦИИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СРЕДНЕГОДОВОГО ПРОБЕГА

Таблица 6.1. Показатели износа (старения) за 1 год эксплуатации для легковых автомобилей

Категория	Значения показателей износа (старения) за 1 год эксплуатации в зависимости от среднегодового пробега, %									
	Среднегодовой пробег, тыс. км	До 5	5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30-35	35-М)	Св.40
1	Интервал среднее	2,4-1,9 2,15	1,9-1,7 1,8	1,7-1,5 1,6	1,5-1,3 1,4	1,3-1,2 1,25	1,2-1,1 1,15	1,1-1,0 1,05	1,0-0,9 0,95	0,9 0,9
2	Интервал среднее	2,2-1,7 1,95	1,7-1,5 1,6	1,5-1,3 1,4	1,3-1,2 1,25	1,2-1,1 1,15	1,1-1,0 1,05	1,0-0,9 0,95	0,9-0,8 0,85	0,8 0,8
3	Интервал среднее	2,0-1,6 1,8	1,6-1,4 1,5	1,4-1,2 1,3	1,2-1,1 1,15	1,1-1,0 1,05	1,0-0,9 0,95	0,9-0,8 0,85	0,8-0,7 0,75	0,7 0,7
4	Интервал среднее	1,9-1,5 1,7	1,5-1,3 1,4	1,3-1,1 1,2	1,1-1,0 1,05	1,0-0,9 0,95	0,9-0,8 0,85	0,8-0,7 0,75	0,7-0,6 0,65	0,6 0,6
5	Интервал среднее	1,8-1,4 1,6	1,4-1,2 1,3	1,2-1,0 1,1	1,0-0,9 0,95	0,9-0,8 0,85	0,8-0,7 0,75	0,7-0,6 0,65	0,6-0,5 0,55	0,5 0,5
6	Интервал среднее	1,7-1,3 1,5	1,3-1,1 1,2	1,1-0,9 1,0	0,9-0,8 0,85	0,8-0,7 0,75	0,7-0,6 0,65	0,6-0,5 0,55	0,5-0,4 0,45	0,4 0,4

Таблица 6.2. Показатели износа (старения) за 1 год эксплуатации для мототехники

Рабочий объем двигателя	Значения показателей износа (старения) за 1 год эксплуатации в зависимости от среднегодового пробега, %									
	Среднегодовой пробег, тыс. км.	До 1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-8	8-10	Св. 10
До 350	Интервал среднее	4,0 4,0	4,0-3,8 3,9	3,8-3,6 3,7	3,6-3,2 3,4	3,2-2,6 2,9	2,6-2,0 2,3	2,0-1,4 1,7	1,4-0,8 1,1	0,8 0,8
Св. 350 До 750	Интервал среднее	3,5 3,5	3,5-3,3 3,4	3,3-3,1 3,2	3,1-2,7 2,9	2,7-2,3 2,5	2,3-1,9 2,1	1,9-1,3 1,6	1,3-0,7 1,0	0,6 0,6
Св. 750	Интервал среднее	3,0 3,0	3,0-2,8 2,9	2,8-2,6 2,7	2,6-2,2 2,4	2,2-2,0 2,1	2,0-1,8 1,9	1,8-1,2 1,5	1,2-0,6 0,9	0,4 0,4

Приложение 7

ВЕЛИЧИНА ИЗНОСА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, %

Виды техники	Возраст, лет							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Автогрейдеры	6	18	33	40	60	72	85	90
Погрузчики фронтальные одноковшовые	8	22	29	46	52	68	75	88
Экскаваторы одноковшовые	4	8	12	15	30	54	67	75
Дорожные катки	4	8	12	18	39	50	75	85
Прочая дорожно-строительная техника	5	8	16	28	44	62	76	87

Приложение 8

СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОБЕГИ.
РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАСЧЕТУ

Таблица 8.1. Среднегодовые пробеги и пробеги с начала эксплуатации легковых автомобилей отечественного производства (Россия и СССР), эксплуатирующихся на территории Российской Федерации

Время эксплуатации (год)	Среднегодовой пробег, тыс. км	Возраст транспортного средства $T_{ф}$, лет	Пробег с начала эксплуатации $B_{ф}$, тыс. км
1	15,0	1	15,0
2	15,0	2	30,0
3	14,0	3	44,0
4	12,0	4	56,0
5	10,0	5	66,0
6	10,0	6	76,0
7	10,0	7	86,0
8	10,0	8	96,0
9	9,0	9	105,0
10	9,0	10	114,0
11	9,0	11	123,0
12	9,0	12	132,0
13	8,0	13	140,0
14	8,0	14	148,0
15	8,0	15	156,0
16	8,0	16	164,0
17	8,0	17	172,0
18	8,0	18	180,0
19	8,0	19	188,0
20	7,0	20	195,0
21 (и более)	7,0		

Таблица 8.2. Среднегодовые пробеги и пробеги с начала эксплуатации легковых автомобилей импортного производства, эксплуатирующихся на территории Российской Федерации*

Время эксплуатации (год)	Среднегодовой пробег, тыс. км	Возраст транспортного средства $T_{ф}$, лет	Пробег с начала эксплуатации $B_{ф}$, тыс. км
1	15,0	1	15,0
2	15,0	2	30,0
3	14,0	3	44,0
4	14,0	4	58,0
5	14,0	5	72,0
6	13,0	6	85,0
7	12,0	7	97,0
8	12,0	8	109,0
9	11,0	9	120,0
10	10,0	10	130,0
11	10,0	11	140,0
12	10,0	12	150,0
13	10,0	13	160,0
14	9,0	14	169,0
15	9,0	15	178,0
16	9,0	16	187,0
17	8,0	17	195,0
18	8,0	18	203,0
19	8,0	19	211,0
20	8,0	20	219,0
21 (и более)	8,0		

* Если дата ввоза автомобиля на территорию РФ неизвестна, либо нет информации о стране вывоза автомобиля, то расчёт следует проводить по таблице 8.1, среднегодовые пробеги на территории РФ.

Таблица 8.3. Значения среднегодовых пробегов грузовых автомобилей отечественного производства (Россия и СССР) для различных видов перевозок на территории Российской Федерации

№№ п/п	Модель автомобиля	Среднегодовой пробег L ^{в*} , тыс. км			
		Городские перевозки	Пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Сельскохозяйственные перевозки
Бортовые автомобили					
1	УАЗ-451ДМ	33	47		
2	ГАЗ-52-04	39	65		44
3	ГАЗ-53А	36	62		40
4	ГАЗ-53-12	35	61		40
5	ЗИЛ-130-80	35	60	109	36
6	ЗИЛ-130Г-80	35	60	109	35
7	ЗИЛ-133ГЯ	30	55	102	29
8	КамАЗ-5320	32	58	100	32
9	КамАЗ-53212	30	55	100	
10	МАЗ-5335	32	56	101	
11	КрАЗ-257Б1	28	51	87	
12	УАЗ-452Д		49		29
13	ГАЗ-66-11		67		47
14	ЗИЛ-131		58		38
15	Урал-375ДМ1		60		37
16	Урал-4320		61		38
17	Урал-375НМ		57		33
18	Урал-43202		59		34
19	Урал-377Н		57	99	32
20	КамАЗ-4310		59		35
21	КрАЗ-255Б1		55		
22	КрАЗ-260		56		
Автопоезда					
23	ЗИЛ-130В1-80 с ОДАЗ-885	31	54	102	30
24	КАЗ-608В1 сКАЗ-717	27	47	94	
25	КамАЗ-5410 с ОДАЗ-9370	26	48	98	22
26	КамАЗ-54112 с ОДАЗ-9385	24	43		
27	МАЗ-5429 с МАЗ-93801	26	47		
28	МАЗ-504В с МАЗ-93971	24			
29	МАЗ-5432 с МАЗ-93971	25			
30	ЗИЛ-130-80сГКБ-817	23	44		
31	ЗИЛ-133ГЯсГКБ-8350	21	40		
32	КамАЗ-5320 с ГКБ-8350	21	42		
33	КамАЗ-53212 с ГКБ-8352	19	38		
34	МАЗ-6335 с МАЗ-8926	20			
35	МАЗ-5335 с МАЗ-8926		39		

Таблица 8.3 (Продолжение)

№№ п/п	Модель автомобиля	Среднегодовой пробег, тыс. км			
		Городские перевозки	Пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Сельскохозяйственные перевозки

Автомобили-фургоны					
45	ИЖ-2715-01-014	37			
46	ИЖ-27151-01-014	37			
47	Москвич-2733	36			
48	Москвич-2734	36			
49	ЕрАЗ-762В	30			25
50	ЕрАЗ-762ВР	33			27
51	ЕрАЗ-762ВИ	32			26
52	УАЗ-451М	30			
53	ГЗСА-891	26	51		21
54	1АЧ	27	52		
55	ЛуМЗ-890Б	23	46	97	
56	ГЗСА-3702	27	52		
57	ГЗСА-950	24	48		
58	ГЗСА-3704	22	47		16
59	ГЗСА-37121	26	51		
60	ГЗСА-37112	24	48		
61	ГЗСА-893А	29	56		
62	ГЗСА-3718		53		
63	ЛуМЗ-890Б с ОдАЗ-8930		34	84	
64	МАЗ-5429 с ОдАЗ-795		38	88	
65	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9772		39	89	
66	УАЗ-452				27
Автомобили-цистерны					
67	3611	43	69		36
68	4610	40	66		34
69	ТСВ-6	40	66		34
70	9674	29	52	100	22
71	К 1040-2Э	34	57		
72	ТЦ-10	34	57		
73	ТЦ-11	28	51		
74	ТЦ-2А	21	41		
74	ВЦПП-ЮА	13			
76	Ш4-ВЦП-12	13	31		
77	АЦПТ-6,2		39	78	
78	Г6-ОПА-15,5/1		36	75	
79	АЦПТ-11		31	69	
80	РЗ-АЦПТ-11,5		31	70	
81	Г6-ОПА-15,5		28	66	

Таблица 8.3 (Продолжение)

№№ п/п	Модель автомобиля	Среднегодовой пробег, тыс. км			
		Городские перевозки	Пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Сельскохозяйственные перевозки
82	АВЦ-1,7				41

83	АВВ-3,6 А				36
84	АЦПТ-5				35
85	АЦПТ-1,7				18
86	АЦПТ-2ДА				16
Автомобили для контейнерных перевозок					
Масса брутто контейнера 0,625 т					
87	ГАЗ-52-04	31			
88	ГАЗ-53-12	25			
89	ГАЗ-53-06 с ЦКТБ-А-402	22	45		
90	ЦПКТБ-А853	25			
91	ЗИЛ-130-80		51		
Масса брутто контейнера 1,25 т					
92	ГАЗ-52-04	41			
93	ГАЗ-53-12	31			
94	ЗИЛ-130-80	31	51		
95	ЗИЛ-130В1-80 с ЦПКТБ-А-441		36		
96	ГАЗ-52-06 с ЦПКТБ-А-402	25	49		
97	ЦПКТБ-А853	35			
Масса брутто контейнера 2,5 т					
98	ГАЗ-52-04	36			
99	ГАЗ-53-12	27			
100	ЗИЛ-130-80	26	52		
101	ЗИЛ-130В1-80 с ОдАЗ-885		49		
102	ЗИЛ-130-80сГКБ-817			95	
103	ЗИЛ-130В1-80 с ЦПКТБ-А-441		37		
104	ГАЗ-52-06 с ЦКТБ-А-402	25			
105	КамАЗ-5320 с ГКБ-8350		36	95	
106	КАЗ-608В1 сКАЗ-717			96	
107	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9370		39	98	
Масса брутто контейнера 5 т					
108	ЗИЛ-130-80	34	61		
109	ЗИЛ-130-80сГКБ-817		52	101	
ПО	ГАЗ-52-06 с ЦКТБ-А-402				
111	КАЗ-608В1 сКАЗ-717		49	96	
112	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9370		47	98	
113	КамАЗ-5320 с ГКБ-8350			95	

Таблица 8.3 (Окончание)

№№ п/п	Модель автомобиля	Среднегодовой пробег, тыс. км			
		Городские перевозки	Пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Сельскохозяйственные перевозки
Масса брутто контейнера 20 т					
114	МАЗ-504В с ЧМЗАП-9985	20	42	100	
115	МАЗ-6422 с МАЗ-9389	13	30		94
Автопоезда-тяжеловесы и лесовозы					
116	КрАЗ-258Б1 с ЧМЗАП-5523А	21	34		53
117	КрАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5208	15	25		42

118	КрАЗ-255Б1 СЧМЗАП-5212А	13	24	41	
119	КрАЗ-255Б1 (2 авт.) с ЧМЗАП-5530	6	10	17	
120	МАЗ-509А с 9383				66 (лес.)
121	КрАЗ-255Л1 с 9383				63 (лес.)

Таблица 8.4. Значения среднегодовых пробегов грузовых автомобилей в Германии

Тип грузового автомобиля	Полная масса автомобиля, тонн	Среднегодовой пробег, тыс. км		
		Городские и пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Перевозка грузов в строительной зоне
Грузовые автомобили	2,80-4,99	33,0	66,0	
	5,00-7,49	36,0	70,0	28,0
	7,50-10,99	43,0	76,0	
	11,00-15,99	49,0	91,0	
	16,00 и выше	68,0	140,0	
Автомобили-самосвалы	5,00-7,49			28,0
	7,50-15,99	45,0	65,0	35,0
	16,00 и выше	60,0	120,0	45,0
Самосвалы полноприводные	7,50-15,99	40,0	50,0	30,0
	16,00 и выше	50,0	70,0	40,0
Бетономесители		45,0		35,0

Таблица 8.5. Среднегодовые пробеги автобусов на территории Российской Федерации

Тип транспортного средства	Вид перевозок	Среднегодовой пробег, тыс. км
Автобусы отечественные	Междугородные	80,0
	Пригородные	65,0
	Городские	50,0
	Сельские	35,0
Автобусы импортные	Междугородные	105,0
	Пригородные	80,0
	Городские	60,0
Автобусы отечественные и импортные	Ведомственные	40,0

Таблица 8.6. Среднегодовые пробеги транспортных средств за рубежом

№ п/п	Страна	Среднегодовой пробег, тыс км			
		Грузовые автомобили	Легковые автомобили	Мотоциклы	Автобусы
1	Австрия	29,5	9,2	0,3	48,6
2	Беларусь	–	1,2	–	27,4
3	Болгария	29,8	7,2	–	100,5
4	Чешская Республика	34,6	6,1	0,8	32,8
5	Дания	20,6	19,3	6,0	34,8
6	Финляндия	23,1	18,9	14,1	78,2
7	Франция	–	14,1	–	29,0
8	Ирландия	16,5	24,4	11,0	66,8
9	Израиль	33,1	17,2	16,8	65,8
10	Италия	–	10,1	5,4	20,5
11	Литва	20,1	–	–	11,2
12	Люксембург	17,9	–	–	–
13	Нидерланды	18,5	14,3	4,1	49,2

14	Норвегия	10,8	14,4	17,9	12,0
15	Республика Молдова	11,6	1,1	–	17,1
16	Словения	51,9	25,2	6,7	115,8
17	Швеция	22,7	16,1	9,2	56,0
18	Швейцария	–	13,9	3,9	–
19	Турция	15,3	6,4	–	9,4
20	Великобритания	27,5	16,4	6,7	30,8
21	Германия (средние значения)	29,6	12,7	3,9	42,2
22	США	61,7	18,5	4,1	14,6

Таблица 8.7. Среднегодовые пробеги для мототехники

Вид мототехники	Категория	Среднегодовой пробег, тыс. км	
		мототехника отечественного производства	мототехника иностранного производства
Мопеды, мокики, минимокики (объем двигателя до 50 см ³)	I	2,77	3,72
Мотоциклы (объем двигателя свыше 50 см ³ до 350 см ³)	II	4,50	5,96
Мотоциклы (объем двигателя свыше 350 см ³)	III	7,70	8,34

Приложение 9 ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ШИН

Состояние шин оценивается по наличию следующих признаков:

- дата изготовления (устанавливается по маркировке);
- глубина рисунка протектора и неравномерность его износа;
- механические повреждения, в том числе повреждения корда с изменением геометрических параметров шины.

Дефекты, при которых запрещена эксплуатация шин:

а) остаточная высота рисунка протектора менее:

- для легковых автомобилей - 1,6 мм;
- для грузовых автомобилей - 1,0 мм;
- для автобусов - 2,0 мм;
- для мотоциклов и мопедов - 0,8 мм;
- для прицепов - как для шин АМТС-тягача;

б) местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины (устанавливается визуальным осмотром).

Определение износа шин

Износ шин складывается из износа по глубине протектора и по сроку эксплуатации. Износ шин по глубине протектора:

$$I_{\text{шф}} = [(G_{\text{н}} - G_{\text{ф}}) / (G_{\text{н}} - G_{\text{д}})] \times 100\% [\%],$$

где $G_{\text{н}}$ - глубина протектора новой шины, мм; $G_{\text{ф}}$ - фактическая глубина протектора по беговой дорожке, имеющей максимальный износ, мм;

$G_{\text{д}}$ - минимально допустимая глубина протектора, мм.

Износ шин (снижение остаточного ресурса) по сроку эксплуатации: за 3 года эксплуатации ресурс шины снижается на 10%; свыше 3 лет до 5 лет - на 25, свыше 5 лет - до 50%. Для шин, восстановленных наложением нового протектора, ресурс снижается на 50%.

В случае, когда шины АМТС имеют различный износ, расчет износа производится по каждой шине.

Маркировка шин

Шины обозначаются либо по европейскому стандарту, либо, реже, по американскому, либо по двойному, евро-американскому. Эти стандарты указываются на боковине шины буквенным обозначением.

Буква Е, обведенная в кружок, означает европейский стандарт, т.е. шина сертифицирована в соответствии со стандартами ЕСЕ (Economic Commission for Europe). Рядом в том же кружке ставят числа от 1 до 16 - код страны (16 европейских

стран наделены правом проводить испытания и присваивать знак и номер технического контроля для автошин).

DOT - американский стандарт (Department of Transportation).

Двойное обозначение Е и DOT - шины классифицированы по европейскому и американскому стандартам.

Некоторые надписи на боковине шины:

- Radial - радиальная;
- Tubeless (TL) - бескамерная;
- Tube Type - камерная;
- Steel - металлокордный брекер;
- Steel Belted - стальная окантовка;
- Side Facing Inwards - сторона, обращенная внутрь;
- Side Facing Out - сторона, обращенная наружу;
- All Terrain (AT) - вездеходная.

Для всесезонных шин:

- All Seasons (AS) или Any Weather (AW) - все сезоны или любая погода;
- Road + Winter (R + W) - дорога + зима.

Для зимних шин:

- Mud + Snow (Winter) - грязь + снег (зима). Некоторые модели шин имеют индикатор износа протектора - несколько меток (как правило, шесть) на каждой стороне шины в виде небольшого выступа на дне канавки протектора, задача которого показать допустимую степень износа шины. Если протектор стерся до этого места, шину надо менять. Метки обозначаются либо как TWI (Tread Wear Indicator), либо символом в виде стрелки.

Примеры маркировки в типоразмерной строке.
Диагональная шина:

175-13/6,95-13 И-166 78 S 169Бр125758,

где 175 и 6,95 - обозначение ширины профиля (определяется между наружными сторонами боковин), мм и дюймы;

13 - величина монтажного диаметра диска, дюймы;

И-166 - модель шины;

78 - индекс грузоподъемности - условное обозначение допустимой массы, приходящейся на шину;

S - скоростной индекс - условное обозначение максимально допустимой скорости;

169 - дата выпуска - 16 неделя 1999 года;

Бр - обозначение завода-изготовителя;

125758 - порядковый номер шины.

Радиальная шина:

205/70R14 88 Q,

- где 205 – обозначение ширины профиля, мм;
 70 – отношение высоты профиля к его ширине, %;
 R – шина радиальной конструкции;
 14 – величина монтажного диаметра диска, дюймы;
 88 – индекс грузоподъемности – условное обозначение допустимой массы, приходящейся на шину;
 Q – скоростной индекс – условное обозначение максимально допустимой скорости.

Скоростная категория	F	G	J	K
Максимальная скорость, км/ч	80	90	100	ПО
Скоростная категория	Q	R	S	T
Максимальная скорость, км/ч	160	170	180	190

Радиальная грузовая шина:

11,00R20 (300R508),

- где 11,00 и 300 – обозначение ширины профиля, дюймы и мм;
 R – шина радиальной конструкции;
 20 и 508 – величина монтажного диаметра диска, дюймы и мм.

Скоростная категория	L	M	N	P
Максимальная скорость, км/ч	120	130	140	150
Скоростная категория	H	V	W	Y
Максимальная скорость, км/ч	210	240	270	300

Таблица 9.2. Индексы грузоподъемности шин

Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг	Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг	Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг
50	190	78	425	106	950
51	195	79	437	107	975
52	200	80	450	108	1000
53	206	81	462	109	1030
54	212	82	475	ПО	1060
55	218	83	487	111	1090
56	224	84	500	112	1120
57	230	85	515	113	1150
58	236	86	530	114	1180
59	243	87	545	115	1215
60	250	88	560	116	1250
61	257	89	580	117	1285
62	265	90	600	118	1320
63	272	91	615	119	1360
64	280	92	630	120	1400
65	290	93	650	121	1450
66	300	94	670	122	1500
67	307	95	690	123	1550
68	315	96	710	124	1600
69	325	97	730	125	1650
70	335	98	750	126	1700
71	345	99	775	127	1750
72	355	100	800	128	1800
73	365	101	825	129	1850
74	375	102	850	130	1900
75	387	103	875	131	1950
76	400	104	900	132	2000
77	412	105	925	133	2060

Методику определения износа аккумуляторных батарей см. в Приложении 16 РД 37.009.015-98 «Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления» (издание 1999 г.).

Приложение 11

КОЭФФИЦИЕНТЫ ПРИВЕДЕНИЯ ЦЕН НА МОДЕЛИ АМТС, СНЯТЫЕ С ПРОИЗВОДСТВА, К ВЫПУСКАЕМЫМ МОДЕЛЯМ АМТС

Таблица 11.1. Коэффициенты приведения цен на модели АМТС, снятые с производства, к выпускаемым моделям АМТС

Марка автомобиля	Модель	Коэффициенты
ЗАЗ	110207 Таврия-стандарт, 3 дв.	1
	110206	1
	1102	0,95
	968, модификации	0,35
	966, модификации	0,29
	965, модификации	0,19
ВАЗ/СеАЗ	11116 (впрыск, 1 л)	1
	11113 (карбюратор)	0,6912
ВАЗ	21053 (впрыск)	1
	21053 (карбюратор)	0,90
	2105	0,89
	21051	0,86
	2106	0,90
	21063	0,89
	2103	0,86
	21011,21013	0,79
	2101	0,72
	21074 (впрыск)	1
	21074 (карбюратор)	0,92
	21070 (карбюратор)	0,91
	21043	1
	2104	0,99
	2102	0,83
	2113	1
	21083 (впрыск)	0,89
21083 (карбюратор)	0,77	
2108	0,65	
21081	0,61	

Таблица 11.1 (Продолжение)

Марка автомобиля	Модель	Коэффициенты
	2114	1
	21093 (впрыск)	0,96
	21093 (карбюратор)	0,84

	2109	0,77
	21091	0,73
	2115	1
	21099	0,94
	21101 (1,6л,8кл)	1
	21100(1,5 л)	0,97
	21102(1,5 л)	0,97
	21104(1,6 л, 16 кл)	1
	21103 (1,5 л)	0,97
	21112(1,6 л,8кл)	1
	21110(1,5 л)	0,97
	21111 (1,5 л)	0,97
	21114 (1,6 л, 16 кл)	1
	21113(1,5 л)	0,94
	21121	1
	21122	0,95
	21124	1
	21120	0,95
	21214 (впрыск)	1
	21213 (карбюратор)	1
	2121	0,85
АЗЛК	ВАЗ-2114	1
	2141 «Святогор» 1.7 л	0,96
	2141 и модификации (до 1999 года)	0,91
	21414 (с двигателем Рено)	1,19
	2140 (2138)	0,69 (0,62)
	2137 (2136)	0,73 (0,66)
	412 (427)	0,5 (0,55)
	408	0,47
	403	0,33
	407	0,30
	410, 423 (410Н, 423Н)	0,27 (0,35)
ИЖ	ВАЗ-2114	1
	2126	0,71
	21251	0,60
	2125	0,59
ГАЗ	3102-121	1
	3102-101	0,96

202 Теория и практика судебной экспертизы № 1 (9) 2008

Методики, методические рекомендации, информационные письма

Таблица 11.1 (Продолжение)

Марка автомобиля	Модель	Коэффициенты
	3102-111	0,95
	3102-311	0,82
	3102-315	0,92
	31105-120	1

	3110-101	0,86	
	3110-111	0,85	
	3110-416	0,84	
	3110-600 (дизель)	1,29	
	31029	0,68	
	24-10	0,55	
	24	0,51	
	21	0,25	
	20	0,17	
	310221-100,-110	1	
	310221-311,-411	0,81	
	24-12	0,54	
	24-02	0,50	
	22	0,27	
УАЗ	3163-10,-013 (ПАТРИОТ)	1	
	3151 (92 лс)	0,55	
	31512 (76 лс)	0,49	
	315123-011 (Д 86 лс)	0,64	
	31514 -017(76 лс)	0,54	
	315143-011 (Д 86 лс)	0,75	
	315143-095 (Д 86 лс)	0,68	
	315143-195 (Д 86 лс)	0,74	
	315148 (Д 98 лс)	0,69	
	31519 и модиф (84 лс)	0,56-0,58	
	3153 -013 (84 лс)	0,73	
	3153-095 (84 лс)	0,78	
	3159 -020 (БАРС) (128 лс)	0,89	
	31602 -011 (128 лс)	0,82	
	31622 -021, -210 (128 лс)	0,84	
	469Б	0,38	
	ГАЗ-69	0,24	
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ			
УАЗ-3303.УАЗ-3303-01	1,00	ЗИЛ-433100	1,00
УАЗ-452Д	0,84	ЗИЛ-431410	0,75
УАЗ-451ДМ	0,74	ЗИЛ-138	0,65
		ЗИЛ-130	0,53
ГАЗ-3307	1,00		
ГАЗ-53-12	0,90	УРАЛ-4320-10	1,00
ГАЗ-53А	0,83	ЗИЛ-131ДЗІНА	0,36

Таблица 11.1 (Окончание)

Марка автомобиля	Модель		Коэффициенты
ГАЗ-52-04	0,58		
		МАЗ-53366	1,00
Урал-4320-10	1,00	МАЗ-5335	0,45
Урал-375ДМ	0,74	МАЗ-516	0,70
Урал-377	0,62	МАЗ-514	0,96

		МАЗ-500А	0,33
КрАЗ-65101-10	1,00		
КрАЗ-257	0,70	КрАЗ-260-000010	1,00
КрАЗ-250	0,90	КрАЗ-255Б1	0,64

Приложение 12

КОЭФФИЦИЕНТЫ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ (подпункты табл. 12.1 не могут использоваться совместно с основным пунктом)

Таблица 12.1. Коэффициенты утраты товарной стоимости

		Замена	р. № 2	р. № Б-А
Передняя часть				
1	Капот	–	0,3	0,7
2	Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей УТС при замене - 0)	0,5	0,2	0,4
2.1	Поперечина передка (рамки радиатора) верхняя	0,2	0,1	0,2
2.2	Поперечина передка (рамки радиатора) нижняя	0,3	0,1	0,2
3	Брызговик облицовки радиатора съемный	–	0,1	0,2
4	Брызговик облицовки радиатора несъемный	0,3	0,2	0,3
5	Крыло съемное	–	0,1	0,3
6	Крыло не съемное	0,5	0,3	0,5
7	Брызговик переднего крыла без лонжерона (в том числе в сборе с верхними усилителями)	1,7	0,7	1
8	Лонжерон передний без брызговика крыла	0,7	0,3	0,8
9	Щит передка (в том числе в сборе с надставкой)	0,7	0,4	0,7
9.1	Надставка щита передка	0,3	0,2	0,3
10	Короб воздухопритока	0,3	0,2	0,3
11	Панель рамы ветрового окна	0,7	0,4	0,5
11.1	Нижняя часть панели рамы ветрового окна	0,4	0,2	0,3
Средняя часть				
12	Дверь боковая	–	0,2	0,4
13	Панель крыши (в том числе с поперечинами)	1,5	0,7	1,7
14	Панель крыши боковая (конструктивно-отдельный элемент)	0,3	0,2	0,3
15	Боковина кузова с задним крылом (конструктивно-единый элемент)	2	–	–
15.1	Боковина кузова без заднего крыла (конструктивно-отдельные элементы)	1,5	–	–

204 Теория и практика судебной экспертизы № 1 (9) 2008

Методики, методические рекомендации, информационные письма

Таблица 12.1 (Окончание)

		Замена	р. № 2	р. № 3-4
15.2	Верхняя часть боковины (от передней до задней стойки)	0,5	0,5	1
15.3	Стойка боковины передняя (от крыши до порога)	0,7	0,3	0,4
15.4	Стойка боковины задняя (от крыши до порога)	0,5	0,3	0,4
15.5	Стойка ветрового или заднего окна (часть передней или задней стойки боковины или рамки окна)	0,2	0,1	0,2
15.6	Стойка боковины центральная	0,5	0,3	0,4
15.7	Нижняя часть боковины (порог)	0,5	0,5	1
16	Пол салона	3	0,7	1,4
17	Лонжерон, поперечина пола салона	0,3	0,2	0,3
Задняя часть				
18	Дверь задка, крышка багажника	–	0,3	0,7
19	Панель задка (в том числе в сборе с усилителем или поперечиной)	0,4	0,3	0,5
20	Крыло (конструктивно-отдельный элемент)	0,5	0,3	0,5
21	Крыло-панель боковины задняя наружная (конструктивно-единый элемент с боковиной кузова)	0,6	0,4	0,7
22	Арка заднего колеса в сборе (наружная и внутренняя части; включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно-единый элемент)	0,4	0,3	0,4
22.1	Арка заднего колеса наружная (включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно-единый элемент)	0,2	0,1	0,2
22.2	Внутренняя панель боковины - задняя часть (конструктивно-отдельный элемент)	0,2	0,1	0,2

23	Пол багажного отделения (в том числе с надставками)	0,6	0,4	0,6
23.1	Надставка пола багажного отделения боковая или задняя	0,3	0,2	0,3
24	Лонжерон задний	0,7	1	1,5
25	Надставка передней поперечины заднего пола (или поперечина с надставкой)	0,3	0,2	0,3
26	Панель рамы окна задка	0,7	0,4	0,5
26.1	Нижняя поперечина рамы окна задка (в т.ч. с задней полкой)	0,4	0,2	0,3
Окраска				
27	Полная или наружная окраска кузова	5		
28	Окраска одного наружного элемента кузова:			
	окраска первого элемента (Култс окр (1))	0,5		
	окраска второго и каждого следующего элемента (Култс окр (N-1))	0,35		
Разборка, устранение перекосов				
29	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке салона легкового автомобиля, микроавтобуса	1		
30	Перекосы:			
	несложный	1		
	средний	2		
	сложный	3		
	особо сложный	5		

При учете УТС для узлов в сборе недопустимо дополнительно применять УТС для их частей.

Приложение 13 ИДЕНТИФИКАЦИЯ АМТС

Структура и содержание VIN определены международным стандартом ISO 3779-1983. Стандарт распространяется на автомобили, прицепы, мотоциклы и мопеды.

1. Структура VIN.

1.1. VIN состоит из 17 знаков. За исключением последних четырех позиций VIN имеет алфавитно-цифровую структуру. Используются только следующие цифры и буквы:
1234567890 ABCDEFGHJKLMNPRSTUVWXYZ

Буквы I, O, Q не используются.

Для отделения друг от друга составных частей VIN изготовители вправе использовать разделительные знаки при условии, что последние не входят в число приведенных выше цифр и букв. В документы VIN вносится без каких бы то ни было промежутков.

Например:¹

JMBLNC14VKN400001

1.2. 17 знаков образуют 3 раздела:

JMB LNC14V KN400001

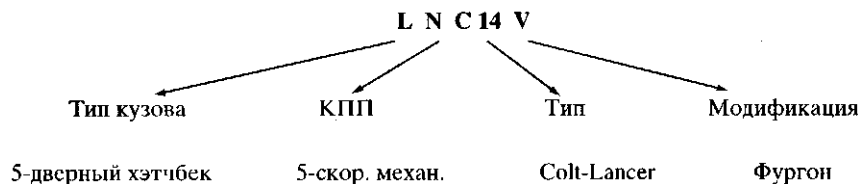
JMB – международный код изготовителя² (WMI³): первые 3 знака.

LNC14V – описательная часть (VDS⁴): с четвертого по девятый – 6 знаков.

KN400001 – указательная часть (VIS⁵): последние 8 знаков.

2. Методика расшифровки кода VIN.

Основной подход при расшифровке кода VIN. Расшифровка производится слева направо.



¹ Далее все пояснения приводятся применительно к указанному VIN.

² Под «изготовителем» понимается лицо, фирма или компания, отвечающая за превращение разрозненных частей в единое работоспособное целое, т.е. за сборку автомобиля.

³ World Manufacturers Identification – код, назначаемый изготовителю в целях его идентификации. Присваивается компетентным учреждением той страны, где зарегистрировано предприятие-изготовитель, в соответствии с международными правилами.

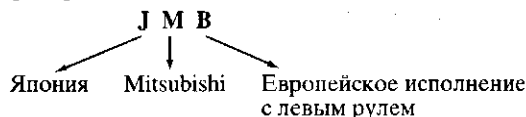
⁴ Vehicle Description Section – раздел описывает основные свойства автомобиля.

⁵ Vehicle Identification Section.

Поскольку практически каждый изготовитель имеет уникальную систему кодирования информации в VIN, то единого алгоритма расшифровки VIN не существует. По мере расшифровки применяется тот или иной способ декодирования, связанный, как правило, с определенным изготовителем. 2.1. Расшифровка раздела WMI. Основные положения.

Раздел WMI состоит всегда из трех знаков. Первый знак, как правило, означает географическую зону, второй и третий – страну в пределах этой зоны, определенного производителя, тип автомобиля, может быть указание на исполнение рулевого управления.

Список географических зон, производителей и соответствующих им кодов WMI представлен в Приложении 1 [4]. Например:



2.2. Расшифровка раздела VDS.

2.2.1. Основные положения.

Второй раздел VIN состоит из 6 знаков. Последовательность расположения знаков и смысл, вкладываемый в них, определяет сам производитель. Неиспользованные позиции изготовитель вправе заполнить выбираемыми по собственному усмотрению знаками.

2.2.2. После определения географической зоны и изготовителя (см. раздел II, п. 1) для дальнейшей расшифровки VIN следует применить способ декодирования, присущий конкретному изготовителю, в данном случае Mitsubishi.

Например:

Поскольку практически каждый изготовитель имеет уникальную систему кодирования информации в VIN, то единого алгоритма расшифровки VIN не существует. В периодических справочных изданиях (например, [7]) приводится подробная расшифровка структуры раздела VDI и составляющих его знаков только по тем изготовителям, которые придерживаются постоянной системы кодирования VIN.

Задача автоматизации расшифровки VIN усложняется в силу того, что изготовители могут

вводить дополнительные знаки, заполняя резервные позиции, или другим образом изменить способ кодирования.

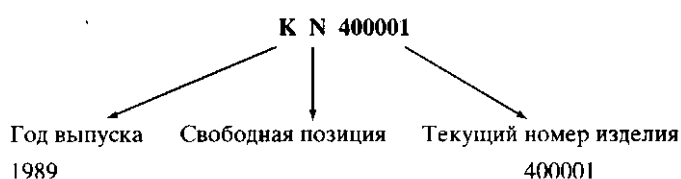
2.3. Расшифровка раздела VIS.

2.3.1. Основные положения.

Последние 4 знака обязательно должны быть цифрами. В большинстве своем производители включают в VIS (10-я позиция VIN) знак, указывающий на год выпуска транспортного средства. Существует общепринятая система обозначений года выпуска, см. с. 10 [4]. Однако изготовители не обязаны как указывать год выпуска, так и использовать для его обозначения рекомендуемые знаки и позиции для них.

Указанный в VIS год выпуска, как правило, является «модельным годом» и может не совпадать с фактическим годом выпуска. Как правило, точную дату выпуска возможно установить, только обратившись к базе данных завода-изготовителя.

2.3.2. Например:



2.4. Примеры расшифровки кода VIN.

Курсивом выделены особенности VINa.

1. WDB1240301A000001

WDB – «Германия, изготовитель Даймлер Бенц»

124 – код серии «W124»

030 – тип двигателя, первая цифра «0» – бензиновый

1 – расположение рулевой колонки «левое»

A – сборочный завод «Зиндельфинген/ФРГ»

000001 – номер изделия «000001»

Отсутствует указание года выпуска в явном виде.

2. WOL000058N2100098

WOL – «Германия, изготовитель Адам Опель»

0000 – свободные позиции, могут быть заняты в будущем

58 – код модели «Опель/Vauxhall»

N – год выпуска «1992»

2 – сборочный завод «Бохум/ФРГ»

100098 – номер изделия «100098»

3. JF1GC5AR0EB002001

J – «Япония»

F – Фуджи Хэви Индастриес и СУБАРУ

1 – модификация

G – тип автомобиля

C – тип кузова

5 – код двигателя

A – год смены модели

R – исполнение рулевого управления «правое»

0 – свободная позиция

E – способ приготовления рабочей смеси «впрыск»

B – код КПП

002001 – текущий номер изделия

VIN насыщен информацией.

Код года выпуска стоит на седьмой позиции.

Имеется свободная позиция.

Приложение 14

Таблица 14.1. Виды перекосов кузова легковых автомобилей

№ п/п	Вид перекоса кузова	Нарушение проемов
1	Несложный	Капота
2	Несложный	Крышки багажника (дверь задка)
3	Несложный	Боковой двери
4	Несложный	Ветрового стекла
5	Средний	Капота и крышки багажника (двери задка)
6	Средний	Крышки багажника (двери задка) и задних лонжеронов
7	Сложный	Задних лонжеронов, проема крышки багажника (двери задка) и каркаса кузова
8	Сложный	Капота и передних лонжеронов
9	Особой сложности	Передних и задних лонжеронов, проемов капота, крышки багажника (двери задка)
10	Особой сложности	Передних лонжеронов, проема капота и каркаса кузова

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**

При Министерстве юстиции РФ

117571 г. Москва, Ленинский проспект, д.156

Тел.: _____

**АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА К ЗАКЛЮЧЕНИЮ ЭКСПЕРТА № _____**

Дата осмотра: « _____ » _____ 200__ г.

Время начала осмотра: « _____ » час. « _____ » мин.

Время окончания осмотра: « _____ » час. « _____ » мин.

Место осмотра: _____

Условия проведения осмотра: _____

Произведен осмотр транспортного средства: _____

Собственник автомобиля (доверенное лицо): _____

Адрес владельца (доверенного лица): _____

Марка, модель: _____ Гос. № _____ Год выпуска: _____

Тип кузова: _____ Кузов № _____ Шасси № _____

Модель, № двигателя: _____ Тип двигателя: _____ Рабочий объем: _____ куб. см.

Пробег _____ Идентификационный номер VIN: _____

Цвет: _____ Тип лакокрасочного покрытия: _____ Тип КПП/кол-во ступеней: _____

Паспорт транспортного средства (свидетельство о регистрации) серия: _____ № _____

1. Комплектация:

<input type="checkbox"/>	Люк (электрический, механический)	<input type="checkbox"/>	Спойлер передний, задний	<input type="checkbox"/>	Сигнализация	<input type="checkbox"/>	Аэрбег вод, пасс, бок.
<input type="checkbox"/>	ГУР (электро)	<input type="checkbox"/>	Круиз контроль	<input type="checkbox"/>	Навигация	<input type="checkbox"/>	Датчик дождя
<input type="checkbox"/>	АБС, ПБС	<input type="checkbox"/>	Накладки арок, порогов.	<input type="checkbox"/>	Компьютер	<input type="checkbox"/>	Антенна, электрич.
<input type="checkbox"/>	Парктроник	<input type="checkbox"/>	Накладки окраш. хромированные	<input type="checkbox"/>	Электропривод пер. сидений	<input type="checkbox"/>	Катализатор
<input type="checkbox"/>	Багажник (релинги) крыши	<input type="checkbox"/>	Дисковые тормоза задние	<input type="checkbox"/>	Аудиосистема CD-changer, усилитель	<input type="checkbox"/>	Дефлекторы стекол
<input type="checkbox"/>	Тягово-сцепное устройство	<input type="checkbox"/>	Спорт. сиденья	<input type="checkbox"/>	Регулировка фар	<input type="checkbox"/>	Дуга защитная
<input type="checkbox"/>	Зеркало заднего вида, электрич. обогрев.	<input type="checkbox"/>	Натуральная кожа (салон)	<input type="checkbox"/>	Регулируемая подвеска	<input type="checkbox"/>	Полный привод
<input type="checkbox"/>	Тонированные стекла	<input type="checkbox"/>	Литые диски	<input type="checkbox"/>	Противотум. фары	<input type="checkbox"/>	Замок капота, кпп
<input type="checkbox"/>	Фары ксенон.	<input type="checkbox"/>	Кондиционер, климат	<input type="checkbox"/>	Раздельная спинка задних сидений	<input type="checkbox"/>	Чехлы сидений
<input type="checkbox"/>	Омыватель, очиститель фар	<input type="checkbox"/>	Центральный замок	<input type="checkbox"/>	Многофункциональный дисплей	<input type="checkbox"/>	Система ночного видения
<input type="checkbox"/>	Обогрев сидений	<input type="checkbox"/>	Стеклопод. электро. пер./зад.	<input type="checkbox"/>	Газовое оборудов.	<input type="checkbox"/>	Система курсовой устойчивости

Осмотром установлено:

1. Дефекты эксплуатации:

2. Аварийные повреждения:

№ п/п	Наименование поврежденного элемента	Характеристика повреждения
1		

2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		

Возможны скрытые дефекты: _____

Акт составлен по наружному осмотру. При осмотре присутствовали:
 Владелец (доверенное лицо) _____

Другие заинтересованные лица _____

Эксперт _____

14. Теория...

Методики, методические рекомендации, информационные письма

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ К АКТУ ОСМОТРА № _____

№п/п	Наименование детали	Замена	С/У	Ремонт	Окраска
		Е	Н	И	Л
1					

2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
		ПОДПИСЬ	Ф.И.О.		
Эксперт					

МЕТОДЫ И СРЕДСТВА
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ



**Замиховский
Михаил
Исаакович**
начальник филиала РФЦСЭ
при Министерстве юстиции
Российской Федерации,
кандидат юридических наук



**Котов
Андрей
Валентинович**
старший эксперт филиала
РФЦСЭ при Министерстве
юстиции Российской
Федерации

КОМПЬЮТЕРИЗАЦИЯ И АВТОМАТИЗАЦИЯ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ В ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ МИНЮСТА РОССИИ

При производстве судебных автотехнических экспертиз одним из наиболее часто встречающихся вопросов, который ставят перед экспертами органы предварительного расследования или суда, является вопрос установления механизма дорожно-транспортного происшествия (ДТП). В понятие «механизма» входит определение места столкновения, угла взаимного расположения транспортных средств в момент первичного контактирования, характер перемещения автомобилей как непосредственно перед столкновением, так и после него.

Существовавшие в течение многих лет методы и методики решения данного вопроса имеют ряд допущений, неточностей, трудоемки и не могут подчас в полном объеме ответить на вопросы следствия или суда. Именно поэтому компьютеризация и автоматизация производства автотехнической экспертизы становится делом актуальным. В настоящее время судебные эксперты-автотехники при производстве экспертиз, связанных с установлением механизма ДТП используют три вида реконструкции: графический, макетный или натурный. При этом только графический метод может реально воссоздать событие на месте ДТП и быть достаточно информативным для восприятия участниками процесса. Однако при развитии компьютерного моделирования графика в виде схем, выполненная экспертом вручную, себя уже изжила. Поэтому негосударственные экспертные учреждения (НЭУ) и страховые компании при исследовании ДТП используют компьютерные программы европейского и американского производства, такие как CARAT, PC CRASH и др. Данные программные продукты

приобретаются как страховыми компаниями, так и НЭУ, и используются ими при анализе автостраховых случаев и принятии решения по страховому возмещению, а НЭУ - при производстве автотехнических экспертиз, в том числе и для суда. Однако закрытость методологии исследования и математических моделей в данных программах в сочетании (зачастую) с низкой экспертной квалификацией пользователя приводит к экспертным ошибкам, вводя в заблуждение суд и стороны по делу. Вместе с тем по причинам той же закрытости и отсутствия этих программ в судебно-экспертных учреждениях (СЭУ) Минюста и МВД проверить достоверность выводов специалистов страховых компаний и экспертов НЭУ бывает затруднительно.

Вышеуказанные причины, вместе с постоянно растущей востребованностью судебных автотехнических экспертиз (САТЭ) и повышением требований к качеству экспертных исследований со стороны компетентных органов и лиц, их назначающих, указывают на острую необходимость всестороннего внедрения средств компьютеризации и автоматизации в профессиональную деятельность судебного эксперта-автотехника.

Основными целями автоматизации экспертного производства являются:

- 1) повышение научной достоверности заключения эксперта;
- 2) использование новых современных методов исследования;

3) сокращение сроков экспертного производства, повышение производительности труда, освобождение эксперта от рутинной работы (в том числе, минимизация возможности назначения дополнительных экспертиз).

На наш взгляд, автоматизация САТЭ должна развиваться по трем основным направлениям.

1. *Информационное* - создание в рамках единого аппаратно-программного комплекса справочно-информационного фонда (СИФ), включающего в себя нормативно-правовые акты, технические регламенты, техническую документацию и литературу, используемую экспертом-автотехником при производстве САТЭ, а именно:

1.1. нормативно-правовые акты, определяющие правовой статус эксперта и процессуальные нормы производства судебной экспертизы;

1.2. внутриведомственные нормативные акты (приказы, инструкции, рекомендации и пр.);

1.3. нормативно-правовые акты, регулирующие строительство, эксплуатацию и ремонт транспортных средств и автомобильных дорог;

1.4. техническая и технологическая документация (каталоги автотранспортных средств (АТС) и частей к ним, справочники технико-технических данных АТС, технические справочники и словари и др.).

При этом, реализация п.п. 1.1 и 1.3 может быть вполне обеспечена синтезом в программу соответствующих блоков постоянно обновляющихся профессиональных справочно-информационных систем, таких, как «Консультант Плюс» или «Гарант».

2. *Методологическое* - автоматизация процессов экспертного исследования, как отдельных его этапов, так и в целом. То есть, непосредственно, комплекс автоматизированных методик.

2.1. Автоматизация процесса экспертного исследования в комплексе через автоматизацию процесса решения экспертом типовых задач.

2.2. Автоматизация практической деятельности эксперта (осмотры АТС и места происшествия). Представляет собой синтез результатов в единый аппаратно-программный комплекс: ввод в исследовательский модуль, обработка и использование для расчетов цифровых фотоизображений, планов, схем, измерений.

Разработанные в разное время программы, функционирующие в операционной системе MS DOS (программы «НАСТ», «ЮЗ», «ТРАССА» и др.), морально устарели. В настоящее время в СЭУ Минюста России используется программа «AUTO-GRAF 1.1». Программа

представляет собой графический редактор, позволяющий строить масштабные схемы ДТП и тем самым моделировать обстановку места происшествия. При создании графического редактора «AUTO-GRAF 1.1» было обеспечено его соответствие не только общепринятым стандартам на предназначенные для работы с графическими объектами программные продукты, но и требованиям, вытекающим из экспертной практики. Такой подход позволил снизить трудоемкость построения схем ДТП, повысил их точность. Программа располагает большой базой транспортных средств - более 170 марок автомобилей (практически все автомобили отечественного производства). При отсутствии в базе автомобиля какой-либо модели она может быть введена в базу экспертом самостоятельно при помощи имеющегося в программе шаблона автомобиля. Программа содержит полную базу дорожных знаков и разметки, а также элементов вещной обстановки на месте ДТП (дома, светофоры, деревья, пешеходы и т.д.). Кроме того, в программу введен такой удобный инструмент, как шаблоны перекрестков. С их помощью эксперт в кратчайшие сроки может создать перекресток необходимой конфигурации с требуемой шириной проезжих частей. Программа проста в использовании и легка в освоении.

С 2003 г. в экспертной практике применяется расчетно-текстовый редактор «AUTO-TEXT», функционирующий в среде WINDOWS. Разработанная программа содержит как отдельные (независимые) подпрограммы расчета по типовым формулам, применяемым в экспертной практике, так и сложные алгоритмы, составленные из этих формул, в соответствии с типовыми методиками решения экспертных задач (анализа наездов на пешеходов и столкновений транспортных средств). В компьютерной базе формул содержатся подпрограммы расчета часто встречающихся величин: остановочного пути (с возможностью выбора отдельных его составляющих); остановочного времени; скорости автомобиля перед торможением и др.

Данные программы, «AUTO-GRAF» и «AUTO-TEXT», несмотря на явный прогресс в использовании компьютерных технологий, позволяют САТЭ реализовать всего лишь одну из целей, поставленных перед ней в процессе автоматизации, а именно - «сокращение сроков экспертного производства, повышение производительности труда, освобождение эксперта от рутинной работы». Отчасти решая задачу повышения научной достоверности исследования, эти программы в корне не решают назревшую необходимость использования новых современных, наукоемких методов исследования. Заложенный в них математический аппарат лишь повторяет частные методики САТЭ

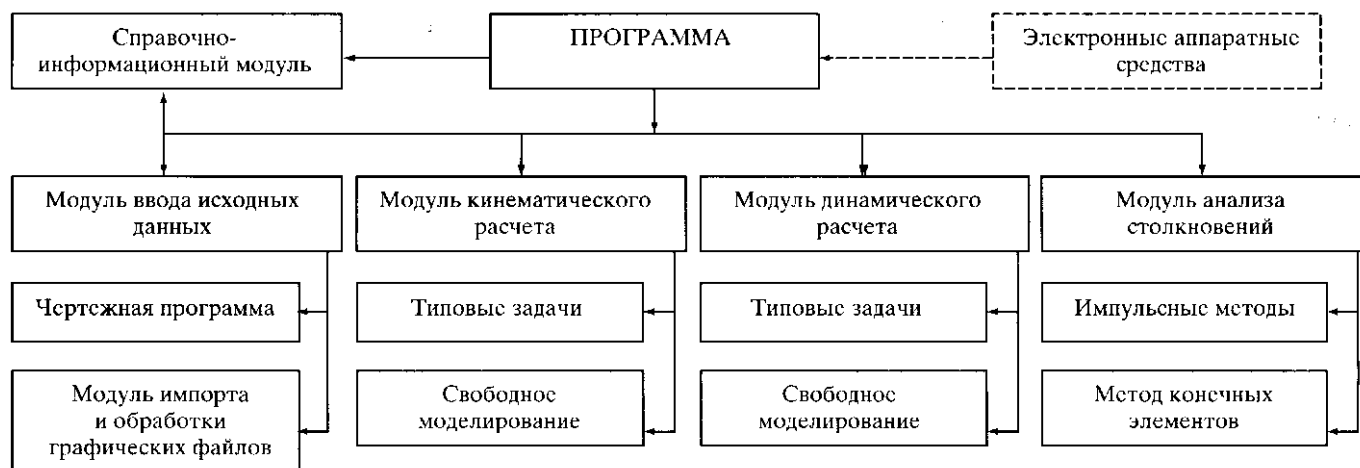


Рис. 1. Структурная схема программы

кинематики движения АТС, изложенные на бумажных носителях, и не пригоден для решения задач, требующих учета движения АТС как сложного динамического процесса, который зависит от особенностей конструкции АТС (параметров двигателя, трансмиссии, подвески, колес, геометрии кузова, распределения нагрузки относительно опорных точек), от характера взаимодействия АТС с дорожным покрытием, другим АТС или препятствием, от воздействия водителя на органы управления АТС, от особенностей окружающей среды и других условий и обстоятельств.

Из вышеизложенного очевидно, что назрела необходимость создания современного аппаратно-программного комплекса для анализа столкновений автотранспортных средств, моделирования динамики и кинематики их движения, а также для решения других задач при анализе дорожно-транспортных происшествий. Программа должна содержать:

1) мощный графический интерфейс (чертежная программа для создания схем места происшествия, возможность использования имеющихся масштабных схем и компьютерных графических файлов, двухмерные изображения автотранспортных средств и объектов);

2) интегрированный СИФ, включающий в себя нормативно-правовые акты, технические регламенты, техническую документацию и литературу, используемую экспертом автотехником при производстве САТЭ;

- 3) модуль ввода исходных данных;
- 4) модуль динамического расчета;
- 5) модуль кинематического расчета;
- 6) модуль анализа столкновений.

Прежде чем приступить непосредственно к анализу эксперту необходимо начертить схему места ДТП. Для этого

предусматривается интегрированная чертежная программа. Все составленные с ее помощью чертежи могут быть сохранены и при необходимости использованы снова. В программе также предусматривается возможность использовать измерения, выполненные по методу трилатерации на месте ДТП, и, таким образом, создавать точные чертежи. Предусматривается также возможность сканировать рисунки или эскизы и загружать их как графические файлы и далее обрабатывать. По мере поступления в СЭУ Минюста России современных электронных измерительных комплексов (фотограмметрия) возможна интеграция их в единый аппаратно-программный комплекс.

Исходные данные вводятся на начальном этапе для всего исследования двумя автоматизированными блоками: «дорожные условия» и «автотранспортные средства». Ввод исходных данных заключается в выборе параметров из интегрированных баз данных. При принятии комплекса исходных данных в рабочей папке проекта формируется файл для последующего помещения в заключение эксперта. Вычисления могут производиться как в динамическом (принимая во внимание силы, действующие на автомобиль), так и в кинематическом (принимая во внимание только движение) плане. Столкновения любых АТС и объектов могут моделироваться неограниченное число раз (рис. 1).

Справочно-информационный модуль включает в себя нормативно-правовые акты, технические регламенты, техническую документацию и литературу, используемую экспертом-автотехником при производстве САТЭ, а именно:

- 1.1) государственные нормативно-правовые акты, определяющие правовой статус эксперта и

процессуальные нормы производства судебной экспертизы;

1.2) внутриведомственные административные акты (приказы, инструкции, рекомендации и пр.);

1.3) нормативно-правовые акты, регулирующие строительство, эксплуатацию и ремонт транспортных средств и автомобильных дорог;

1.4) техническая и технологическая документация: (каталоги АТС и частей к ним, справочники технико-технических данных АТС, технические справочники и словари и др.).

Модуль ввода исходных данных. Исходные данные вводятся на начальном этапе для всего исследования двумя автоматизированными блоками: «дорожные условия» и «автотранспортные средства». Ввод исходных данных заключается в выборе параметров из интегрированных в Справочно-информационный модуль баз данных, согласно исходным данным, заданным в определении (постановлении) или имеющимся в материалах дела. При принятии комплекса исходных данных в рабочей папке «проекта» формируется файл для последующего помещения в заключение эксперта. Выполнение работ на данном этапе исследования регламентировано алгоритмом программы, снабжено информационной поддержкой при помощи функций «подсказок», что исключает искажение или неполноту ввода данных.

Модуль кинематического расчета. Эта часть программы предназначена для моделирования движения АТС и объектов на плоскости с двумя степенями свободы (поворот и движение с боковым уводом). Программа дает возможность также моделировать движение автотранспортных средств и с шестью степенями свободы, что помогает анализировать такие сложные процессы, как, например, опрокидывание АТС или другие процессы, происходящие с автомобилем, который движется вне проезжей части. Кинематический расчет представляет собой не что иное, как реализацию известных из курса физики процессов движения:

- движение с постоянной скоростью, движение с постоянным во времени ускорением, движение с переменным ускорением;

- моментное изменение определенных параметров (например при столкновении, контакте с препятствием и т.д.).

Кинематическая фаза движения для объекта задается, когда необходимо произвести расчет по неким усредненным значениям, а также когда динамический расчет невозможен либо является трудоемким и нецелесообразным в данной ситуации. Кинематический расчет полностью соответствует производимым в практике САТЭ расчетам по известным апробированным методикам.

Вычисления наглядно представляются при помощи графиков и таблиц датчиков, отображающих изменения расстояния, скорости и ускорения (замедления) в зависимости от времени. Графики датчиков согласованы с ситуацией на рабочем столе, где движение транспортных средств и объектов по заданным траекториям моделируется синхронно с производимыми вычислениями. Дополнительные исходные данные (момент времени, скорость, ускорение и расстояние) можно изменять, вводя необходимые числовые данные с помощью управляющих кнопок увеличения/уменьшения. Любое изменение сразу же приводит к изменению положений транспортных средств и объектов на рабочем столе. Таким образом, можно сразу проверить, соответствуют ли вычисления реальным фактам.

Важнейшим отличием данного модуля от иностранных аналогов является наличие в нем автоматизированных частных методик САТЭ СЭУ Минюста России, позволяющих решать наиболее часто встречающиеся типовые задачи при производстве автотехнических исследований, что позволяет значительно сократить временные затраты на производство отдельной судебной экспертизы.

Модуль динамического расчета. Для анализа процессов движения используется пространственная модель автомобиля. Модель состоит из кузова, по которому распределена вся масса автомобиля, и колес, соединенных с кузовом через подвеску. Передние колеса при необходимости можно «повернуть» в нужном направлении. Кроме того, всем колесам можно придать определенные углы их поворота и смещения относительно штатного положения, вызванные деформацией системы их подвески. Автомобили, используемые для моделирования, «оснащены» шинами с определенными реальными динамическими показателями. Характеристики зависимости коэффициента сцепления от скорости для каждой шины могут быть запрограммированы отдельно. Стандартное распределение тормозных сил может быть откорректировано отдельно для каждого автомобиля с учетом типа и исправности установленной на нем тормозной системы. Дорожная поверхность может быть задана с продольным и поперечным уклоном, а также можно принять во внимание поверхности с различными коэффициентами сцепления. Поворот рулевого колеса, сила нажатия педали тормоза и положение педали акселератора могут быть заданы в виде функций времени. Предусматривается создание режима моделирования «идеальный водитель», при котором движение автомобиля осуществляется по заданной траектории, при этом программа автоматически осуществляет необхо-

димый поворот рулевого колеса для обеспечения этого движения.

В данном программном модуле также предусмотрено наличие автоматизированных частных методик САТЭ для решения ее типовых задач.

Модуль анализа столкновений. Для анализа столкновений предполагается использовать как теорию удара на основе закона сохранения количества движения и на основе скорости, эквивалентной энергии деформации (ЕЕС), которая, несмотря на применяемые упрощения, дает достаточно точные результаты и применяется в современных компьютерных программах зарубежного производства для анализа и реконструкции ДТП, так и более точный, но, вместе с тем, и более наукоемкий и трудозатратный метод конечных элементов, разработанный в России. При этом эксперт имеет возможность выбирать тот или иной метод в зависимости от поставленной задачи по критериям его точности и применимости для каждого конкретного случая и от наличия достаточных достоверных исходных данных, необходимых для производства исследования по тому или иному методу. Соударения АТС можно моделировать неограниченное число раз как между собой, так и с другими препятствиями (домами, ограждениями, мачтами уличного освещения и т.д.).

Графическое представление расчетов. Вычисления наглядно представляются при помощи графиков и таблиц датчиков, отображающих изменения расстояния, скорости и ускорения (замедления) в зависимости от времени. Графики датчиков согласованы с ситуацией на рабочем столе, где движение транспортных средств и объектов по заданным траекториям моделируется синхронно с производимыми вычислениями. Полученные в результате исследования графики и таблицы датчиков (результатов) позволяют без проведения дополнительной экспертизы отвечать на такие например, вопросы суда (следователя): «какой была скорость автомобиля через 1, 2, 3 ... секунды после начала движения?», и ему подобные. Эксперт, а также лицо или орган, назначивший экспертизу, имеют возможность видеть весь процесс ДТП на экране (как анимацию) и непосредственно оценивать правильность выводов.

Исходные данные и результаты расчетов сохраняются в рабочей папке «проекта» в виде файлов, которые впоследствии используются при подготовке заключения эксперта. Схема происшествия и рабочие моменты исследования могут быть сохранены в виде графических файлов - снимков экрана и впоследствии вставлены в соответствующий раздел заключения эксперта.

ТРЕБОВАНИЯ ДОПУСТИМОСТИ СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЙ МЕТОДИКИ

Может ли предлагаемая комплексная автоматизированная методика быть использована для расширения возможностей САТЭ? Законодательство и ведущие ученые в области криминалистики и теории судебной экспертизы полагают, что правомерность того или иного метода или методики определяется исходя из общих принципов допустимости научно-технических средств и методов в судопроизводстве:

- 1) законность и этичность;
- 2) научность;
- 3) точность;
- 4) надежность, воспроизводимость;
- 5) эффективность;
- 6) безопасность.

1. Законность. Зключается в соблюдении экспертом процессуального регламента производства экспертизы (УПК, ГПК, АПК, КоАП) и представления ее результатов. В соответствии с УПК, ГПК, АПК эксперт ставит свою подпись, удостоверяющую, что он предупрежден об ответственности по ст. 307 УК за дачу заведомо ложного заключения. Таким образом, выполнение данного требования целиком и полностью зависит от эксперта. Компьютерная программа в данном случае является лишь инструментом в его руках для расчетов и оформления заключения.

2. Научность. В программах для исследования и моделирования механизма ДТП, как правило, есть возможность рассматривать движение автотранспортных средств и других объектов в трех режимах:

- динамический режим движения;
- кинематический режим движения;
- расчет соударений.

Динамический режим имеет целью моделировать движение автотранспортного средства (или другого объекта), подверженного воздействию сил (управляющих воздействий, внешних возмущений, сил инерции). Математическая модель данного режима основывается на применении известных классических уравнений механики. Основополагающими здесь являются дифференциальные уравнения Лагранжа второго рода, которые в преобразованном виде широко применяются как для простых, так и для достаточно сложных математических моделей автотранспортных средств. Современные математические модели для анализа и моделирования ДТП обычно рассматривают шести степеней свободы для кузова и, как минимум, три степени для каждого из колес АТС. В большинстве случаев достаточно рассматривать движение

автотранспортных средств на плоскости (т.е. одно-массовую модель автотранспортного средства с четырьмя степенями свободы кузова).

Важным фактором, влияющим на точность производимых программой расчетов, является применяемая модель шины, которая должна учитывать, как минимум, основные ее статические характеристики, а для более совершенных моделей обязательным является учет динамического поведения шины. В программе возможно применение как относительно простых моделей бокового увода шины (например, линейная), так и сложных совершенных моделей (IPG-Tyre), используемых для проведения аналитических расчетов с целью уменьшения затрат на эксперименты новых моделей автомобилей и шин. Разумеется, та или иная применяемая математическая модель имеет обычно определенные допущения. Отдельный вопрос - какие погрешности может давать то или иное упрощение. Но, как показала практика верификации таких программ за рубежом, значимо большие погрешности вычислений обусловлены неточностями вводимых исходных данных.

Кинематический расчет представляет собой не что иное, как реализацию известных из курса физики процессов движения:

- движение с постоянной скоростью, движение с постоянным во времени ускорением, движение с переменным ускорением;

- моментного изменения определенных параметров (например, при столкновении, контакте с препятствием и т.д.).

Кинематическая фаза движения для объекта задается, когда необходимо произвести расчет по неким усредненным значениям, а также когда динамический расчет невозможен либо является трудоемким и нецелесообразным в данной ситуации. Кинематический расчет полностью соответствует производимым в практике САТЭ расчетам по известным апробированным методикам ГСЭУ -общее для них то, что в принципе движение АТС на данном участке рассчитывается по энергетическим затратам, принимая за основу некоторые апробированные значения коэффициентов, без учета реальных динамических процессов. Поэтому нет смысла говорить о верификации кинематического модуля программ - в основу его математической модели положены известные формулы (по которым можно рассчитывать и с использованием калькулятора). В то же время кинематический расчет, представляемый в виде таблицы и соответствующих положений объекта на рабочем столе (экране), более нагляден и понятен, нежели представляемые обычно в таком случае общеизвестные формулы и произведенные по ним расчеты.

Анализ и моделирование столкновений считается важнейшим модулем рассматриваемых компьютерных

программ. Математическая модель этого модуля, как и модуля движения, двойная:

- модель прямого расчета применяется, когда известны либо могут быть достаточно точно оценены параметры движения соударяющихся объектов непосредственно перед столкновением и необходимо определить их конечные положения;

- модель обратного расчета применяется, когда имеется возможность достаточно точно определить параметры движения автотранспортных средств после столкновения и когда известны их направления движения непосредственно перед столкновением.

Математическая модель как прямого, так и обратного расчетов обычно базируется на импульсных методах, однако учитываются и энергетические затраты. По существу, модель прямого расчета столкновений в компьютерных программах такого рода аналогична модели динамического расчета движения АТС. Поэтому ее апробация предполагает сравнение результатов произведенного моделирования при помощи компьютерной программы с данными реально произведенных креш-тестов. Разработчиками зарубежных программ произведено большое количество такого рода экспериментов, которое показало приемлемость данного метода для анализа ДТП. Что касается модели обратного расчета, она в своей основе имеет расчет по известным формулам, применяемым в практике САТЭ. Поэтому математическая модель обратного расчета не требует каких-либо отдельных испытательных исследований.

Обобщая, можно констатировать следующее.

Не представляется возможным проверить модели динамического расчета (применяемые как для моделирования движения, так и анализа столкновений) путем расчетов без использования мощной вычислительной техники по представленным в этих моделях аналитическим выражениям. Более того, было бы принципиально некорректным пытаться сравнивать результаты производимых при помощи программ расчетов динамических процессов с результатами расчета на основе известных методик, поскольку последние, по существу, отражают лишь расчет по энергетическим затратам, без учета реальных динамических процессов. В то же время следует отметить, что и зарубежные производители подобного рода программ, и независимые исследовательские организации проводят многочисленные сравнительные испытания для оценки приемлемости применяемых математических моделей. На наш взгляд, апробация динамических модулей программ

такого рода должна заключаться в сравнительном анализе произведенных расчетов с результатами экспериментов.

Модели кинематического расчета (применяемые как для расчета параметров движения, так и для анализа столкновений в компьютерных программах) являются лишь компьютерной реализацией известных методик, применяемых в практике САТЭ. На наш взгляд, они требуют апробации, -путем сравнения результатов расчетов с помощью компьютерной программы и расчета по известным формулам, с применением существующих и утвержденных для судебно-экспертной практики методик.

Такие принципы верификации (апробации) программ, на наш взгляд, полностью применимы, поэтому проблема проверки пригодности той или иной математической модели принципиально решаема.

3. Точность. Используя современные компьютерные технологии в программу можно интегрировать мощный, специально разработанный для этих целей графический редактор, позволяющий в кратчайшие сроки и с максимальной точностью воспроизводить в масштабе обстановку на месте происшествия и связывать ее с математическим и динамическим расчетными моделями АТС, разработанными учеными в области прикладной математики и механики. Данные обстоятельства практически исключают человеческий фактор из процесса вычислений и делают невозможной ошибку эксперта при выполнении математических действий или определения величин и направления углов.

4. Воспроизводимость (повторяемость результатов) обеспечена на сто процентов при условии ввода в программу одних и тех же исходных данных.

5. Эффективность. В программе имеются автоматизированные частные методики САТЭ СЭУ Минюста России, позволяющие решать наиболее часто встречающиеся типовые задачи при производстве автотехнических исследований, кроме того, специально разработанный графический модуль для построения масштабных схем ДТП с возможностью использования готовых файлов или документов, всеобъемлющего СИФ, анимационного представления механизма ДТП по заданным кинематическим или динамическим параметрам. Наряду с другими возможностями современных компьютерных технологий все это неизбежно приведет к сокращению сроков экспертного производства, повышению производительности труда эксперта.

6. Безопасность. Современная компьютерная техника практически полностью исключает неконтролируемое воздействие на человека факторов, вредных для его здоровья. При соблюдении требований по организации рабочего места оператора компьютера данный метод полностью безопасен.

В заключение можно с уверенностью констатировать, что предлагаемые принципы решения задачи автоматизации профессиональной экспертной деятельности в САТЭ позволяют повысить научную достоверность заключения эксперта, предоставить ему возможность использовать новые современные методы исследования.

С позиций допустимости использования предлагаемого аппаратно-программного комплекса в качестве судебно-экспертной методики при производстве судебных автотехнических экспертиз разрабатываемая программа принципиально соответствует требованиям законодательства и теории судебной экспертизы и доступна для апробации по традиционному алгоритму.



**Ежевская
Татьяна
Борисовна,**
руководитель группы
фурье-спектроскопии
Института физики
полупроводников СО РАН,
директор
научно-производственных
фирм «Люмэкс-Сибирь» и
«СИМЕКС», кандидат
технических наук



**Бубликов
Александр
Васильевич,**
ведущий инженер ИФП СО
РАН, ведущий специалист
научно-производственных
фирм «Люмэкс-Сибирь» и
«СИМЕКС»

ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИНФРАКРАСНЫХ ФУРЬЕ-СПЕКТРОМЕТРОВ «ИНФРАЛЮМ ФТ-801» В ЛАБОРАТОРИЯХ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ МИНЮСТЕ РОССИИ

ИК фурье-спектрометры «Инфралюм ФТ-801» (производство г. Новосибирск) используются в 36 лабораториях судебной экспертизы при Минюсте и полностью соответствуют по характеристикам и набору приставок и приспособлений требованиям криминалистического анализа.

В статье рассказывается о новых устройствах и приспособлениях для ИК фурье-анализа, в том числе приставках НПВО с микрокристаллами, а также описан спектральный комплекс с ИК микроскопом «МИКРАН», который позволяет проводить спектральные исследования микрообразцов размером от 20 мкм. Даются практические рекомендации по работе с этим оборудованием и дана программа модернизации парка спектрометров выпуска 1999-2005 гг.

Первой экспертной лабораторией при Минюсте России, которая приобрела инфракрасный фурье-спектрометр, разработанный учеными Новосибирского Академгородка, была ЛСЭ г. Краснодара. Произошло это в 1999 г. Сегодня ИК фурье-спектрометры «Инфралюм ФТ-801» в комплекте с различными приставками и принадлежностями работают в 36 экспертных подразделениях при Минюсте. За восьмилетний период сотрудничества экспертов с коллективами группы фурье-спектроскопии Института физики полупроводников Сибирского отделения РАН, фирм-изготовителей «СИМЕКС» и «Люмэкс-Сибирь» накоплен немалый опыт, позволивший успешно вести работы по улучшению характеристик и качества приборов и сопутствующего оборудования, создавать новые оптические приставки для регистрации спектров и устройства для пробоподготовки.

В 2005 г. научно-производственная фирма «СИМЕКС», занимающаяся новыми разработками в области оптического приборостроения, завершила работы по созданию первого отечественного широкодиапазонного ИК микроскопа, который в комплекте с фурье-спектрометром «Инфралюм ФТ-801»

позволяет исследовать микрообъекты размером от 20 мкм. Работа была инициирована в 2003 г. Российским Федеральным центром судебной экспертизы при Минюсте при консультационной поддержке ЭКЦ МВД и Дальневосточного РЦСЭ. ИК микроскоп получил название «МИКРАН». Сегодня пять таких микроскопов работают в ЛСЭ городов: Брянск, Н. Новгород, Тула, Якутск и Москва (РФ ЦСЭ), и два микроскопа - в экспертных службах таможни Калининграда и Москвы (ЦЭКТУ).

В данной статье мы решили рассказать о новых разработках, а также дать некоторые практические рекомендации по работе с оборудованием.

МЕТОД ИК ФУРЬЕ-СПЕКТРОМЕТРИИ

Инфракрасная спектроскопия является одним из наиболее эффективных методов исследования объектов, применяемых в экспертно-криминалисти-

ческой практике. Во многих случаях только по ИК спектру можно сделать однозначный вывод о свойствах анализируемого объекта. Ценность результатов, полученных с помощью ИК спектрометра, заключается в том, что это метод прямой регистрации полос поглощения, характерных только для данного образца. Немаловажным достоинством ИК спектрометра является то, что в процессе измерений, особенно при использовании современных высокоэффективных приставок и устройств, не происходит разрушения и утраты исследуемой пробы.

ИК фурье-спектрометрия представляет собой один из вариантов метода ИК спектрометрии и по существу не является отдельным спектральным методом. Термин «ИК фурье-спектрометрия» возник с появлением нового поколения приборов, основой оптической схемы которых являются различного типа интерферометры. После получения результирующей интерферограммы исследуемого вещества его ИК спектр рассчитывается программно с использованием математического преобразования Фурье.

ИК фурье-спектрометры отличаются от дифракционных и призмных приборов, в которых набор ИК частот получают с помощью диспергирующих устройств (призмы или дифракционной решетки), прежде всего простотой и надежностью конструкции оптической схемы и гораздо более высокой (до 200 раз) чувствительностью и быстродействием. ИК фурье-спектрометры позволяют проводить криминалистические исследования материалов, веществ и изделий на более высоком качественном уровне при следующих условиях:

- количество вещества, достаточное для исследования - от 10^{-9} г;
- минимальное время получения одного спектра - 1 сек;
- возможность снижения уровня шумов в спектре в n раз при числе сканирований n^2 ;
- возможность регистрации спектров с разрешением от $0,5 \text{ см}^{-1}$ до 8 см^{-1} ;
- при использовании дополнительно устанавливаемых в кюветный отсек оптических приставок возможно получение спектров пропускания микрообразцов, зеркального и диффузного отражения, одно- и многократного нарушенного полного внутреннего отражения (НПВО и МНПВО);
- наличие автоматизированной математической обработки спектров (выравнивание базовой линии, сглаживание спектра, арифметические операции со спектром, вычитание спектров, вычисление производной, определение площади полосы поглощения и др.);
- сохранение спектров в желаемом формате с последующим автоматизированным поиском по библиотекам ИК спектров;

- возможность сочетания ИК фурье-спектрометра с другим аналитическим оборудованием - ИК микроскопом и др.

ИК ФУРЬЕ-СПЕКТРОМЕТР «ИНФРАЛЮМ ФТ-801» И СПЕКТРАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС С ИК МИКРОСКОПОМ «МИКРАН»

Фурье-спектрометр «Инфралюм ФТ-801» имеет оригинальную оптическую схему интерферометра, «двойной кошачий глаз», устойчивую к разбюсти-ровкам, простую и компактную (патенты: России № 1552791, 1993 г.; Беларуси № 1745, 1997 г.; Украины № 20181, 1997 г. и Казахстана № 6740, 1998 г.).

**Таблица 1. Технические характеристики
ИК фурье-спектрометра «Инфралюм ФТ-801»**

Характеристика	Значение
Спектральный диапазон 1. Серийный вариант, оптимальный для криминалистических задач: рабочая граница / предельная граница 2. Другие варианты (по заказу): - для расширения диапазона в длинноволновую область: рабочая граница / предельная граница - для расширения диапазона в коротковолновую область: рабочая граница / предельная граница	Вся оптика из влагоустойчивого ZnSe CVD с неограниченным сроком службы, окно детектора – из Ge. $5500/6000-500/470 \text{ см}^{-1}$ - вся оптика из неустойчивого к влаге KBr. окно детектора из Ge. $5500/6000-400/350 \text{ см}^{-1}$ - вся оптика из ZnSe CVD, окно детектора из ZnSe CVD $7800/7900-500/470 \text{ см}^{-1}$
Разрешение	$0,5, 1, 2, 4, 8 \text{ см}^{-1}$
Отношение сигнал/шум (rms) за 1 мин, в диапазоне $2000-2200 \text{ см}^{-1}$	более 30 000 : 1 при разрешении после стандартной аподизации 4 см^{-1}
Операционная система Интерфейс	Windows XP USB
Программное обеспечение: - основное Expert Pr TM - дополнительное	Управление прибором, сбор и обработка данных, в том числе конвертация в форматы JCAMP, SPC, ASCII. Поиск по спектральным базам данных, возможность создания своих спектральных баз данных, количественный анализ и др.
Вес и габариты прибора	14 кг, 550 × 290 × 180 мм

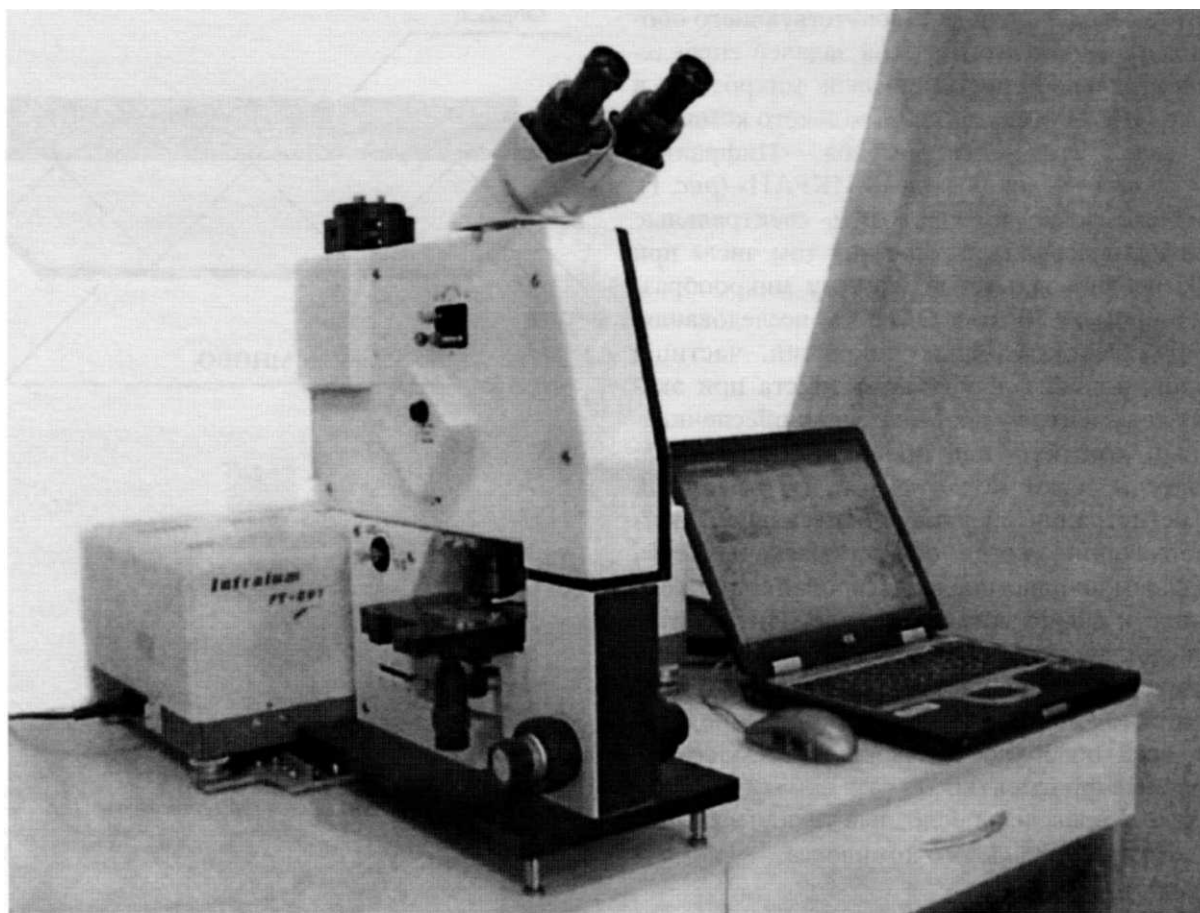


Рис. 1

Спектрометр является одним из самых малогабаритных в мире. Прибор производится в соответствии с ТУ 4434-801-57188807-04. Имеется Сертификат RU.C.31.007.A № 18498 об утверждении типа средств измерений, который удостоверяет регистрацию инфракрасных фурье-спектрометров в Государственном реестре средств измерений под №27565-04.

Прибор предназначен для регистрации спектров поглощения твердых, жидких и газообразных веществ в ближней и средней ИК области с их последующей идентификацией.

Выпускаемая в настоящее время модификация «Инфралюм ФТ-801» полностью соответствует мировому уровню фурье-спектрометров для криминалистического анализа и имеет технические характеристики, указанные в *табл. 1*.

Необходимо отметить, что в настоящее время основной тенденцией в создании оборудования для фурье-спектрометрии является не повышение чувствительности приборов (достигнутый на сегодняшний день уровень отношения сигнал/шум позволяет успешно решать, практически, 100% задач рутинного ИК анализа), а стремление к минимизации пробоподготовки и обеспечению возможности неразрушающего экспресс-анализа образцов. Из со-

Таблица 2. Характеристики спектрального комплекса с ИК микроскопом «МИКРАН»

Спектральный диапазон	600–6000 см ⁻¹
Минимальный линейный размер исследуемого участка образца	20 мкм
Отношение сигнал/шум с микроскопом (RMS, за 1 мин., в режиме пропускания, 2000–2200 см ⁻¹ , при 4 см ⁻¹)	более 15000 : 1 с детектором МСТ (КРТ), охлаждаемым жидким азотом
Режимы работы с микроскопом при снятии спектров	– пропускание – диффузное отражение, – зеркальное отражение
Увеличение визуального канала и при использовании видеокамеры	250 × 1000 ×
Количество элементов Кассегрена	3
Характерное время регистрации спектра	20–60 сек

зданного на сегодняшний день сопутствующего оборудования успешнее всего с этой задачей справляются спектральный инфракрасный микроскоп и приставки НПВО. В состав спектрального комплекса на базе фурье-спектрометра «Инфралом ФТ-801» входит ИК микроскоп «МИКРАН» (рис. 1).

Комплекс позволяет проводить спектральные исследования высокой сложности, в том числе при работе с неоднородными по составу микрообразцами размером от 20 мкм. Объекты исследования: фрагменты лакокрасочных покрытий, частицы полимеров, волокна, фрагменты текста при экспертизах документов и др. Микроскоп обеспечивает полный контроль над процессом измерений: пользователь легко может задать оптимальный способ регистрации спектра: пропускание, двойное пропускание (когда объект раскатывается тонким слоем по пластине из легированной стали), зеркальное и диффузное отражение. Интересующий участок неоднородного по составу образца предварительно выделяется при помощи диафрагмы; можно просто провести сканирование объекта по всей поверхности, выявив наиболее информативные фрагменты.

В табл. 2 приведены основные технические характеристики спектрального комплекса.

МЕТОД НАРУШЕННОГО ПОЛНОГО ВНУТРЕННЕГО ОТРАЖЕНИЯ

Метод НПВО - эффективный метод экспресс-анализа многих типов твердых и жидких образцов: полимеров, ЛКП, фрагментов надписей на бумаге, наркотиков и фармпрепаратов, горюче-смазочных материалов. Метод заключается в том, что ИК излучение, выходящее из фурье-спектрометра (и уже закодированное в интерферограмму) вводится в элемент из оптического кристалла под таким углом, чтобы оно претерпело полное внутреннее отражение. Если к поверхности кристалла прижать объект (или налить жидкость), то ИК излучение, отражаясь от границы раздела кристалл-объект, будет проникать в объект всего на несколько микрон, но этого достаточно для получения спектра НПВО (рис. 2 а, б).

Казалось бы, что чем больше отражений можно получить в кристаллическом элементе (не имеющем выраженного поглощения в исследуемой области спектра, как, например, ZnSe CVD), тем выше можно получить чувствительность метода, но реально при имеющемся высоком уровне отношения сигнал/шум в фурье-спектрометре для большинства задач достаточно одного отражения, в крайнем случае - трех, например, для объектов с плохим контактом с поверхностью,

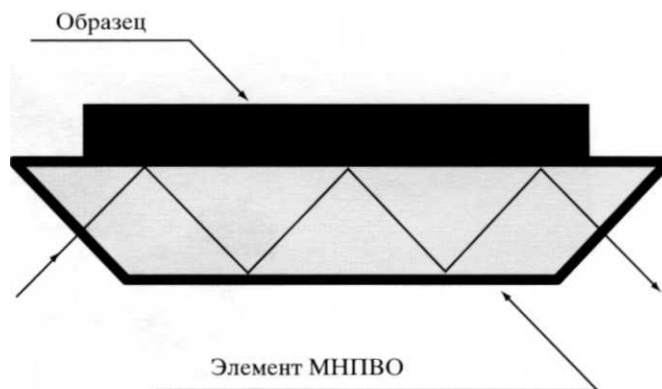


Рис. 2 а, б

для экстрактов с малой концентрацией исследуемого вещества или для волокон очень малого диаметра.

Понятно, что если вклад в образование полос поглощения вносит только прилегающий к рабочей грани слой в несколько микрон, то толщина образца не важна, не будет также влияния дисперсии (изменения показателя преломления образца в зависимости от длины волны), влияния интерференции и рас-

сеяния в образце, что обеспечит повторяемость результатов и существенно упростит задачу сравнения спектральных кривых.

Следует отметить, что спектр пробы, полученный методом нарушенного полного внутреннего отражения, практически совпадает со спектром пропускания вещества, полученным обычными способами (например, в таблетке с бромидом калия) по наличию полос поглощения, их форме и относительной интенсивности. Поэтому по НПВО-спектрам идентификацию вещества можно проводить обычным способом с помощью библиотек ИК спектров веществ в конденсированном состоянии.

На качество получаемых методом НПВО спектров решающее влияние оказывает возможность обеспечить хороший контакт между поверхностями исследуемого образца и кристалла, не повредив при этом последний (механически и химически). Очевидно, что для этого образец должен обладать хотя бы небольшой эластичностью. Очень твердые образцы можно исследовать только после предварительного измельчения до порошкообразного состояния. Метод НПВО удобен при работе с любыми жидкостями, в том числе с экстрактами - с последующим высушиванием пробы на поверхности кристалла.

ПРИСТАВКИ НПВО И мнпво

В настоящее время серийно выпускаются две модификации приставок к фурье-спектрометрам «Инфралюм ФТ-801» с элементами из ZnSe CVD:

- МНПВО с трехкратным отражением (призма размером 6 x 2 1 мм);
- НПВО с однократным отражением (кристаллический элемент сложной формы, пятно отражения 1 мм).

Обе приставки позволяют работать без пробоподготовки, обеспечивают плавную регулировку усилия прижима объекта к поверхности элементов, быструю и удобную смену образцов и очистку поверхности кристалла.

Если говорить о преимуществах каждого типа, то приставка МНПВО с призмой более эффективна при анализе жидкостей (но только в том случае, когда количество жидкости позволяет покрыть всю поверхность кристалла) и крупных эластичных образцов с гладкой плоской поверхностью. Для удобства работы с мелкодисперсными объектами в МНПВО используется специальная воронка, устанавливаемая на предметный столик с кристаллом.

Во всех прочих случаях подходит НПВО с микрокристаллом - хорошие спектры можно получать от образцов с

размерами 200 мкм и более. Разумеется, в каждом случае эта характеристика индивидуальна и зависит в первую очередь от качества самого образца - насколько хороший контакт возможен между поверхностями кристалла и пробы.

В завершающей стадии испытаний находится сейчас приставка МНПВО с микрокристаллом (диаметр площадки 3 мм, три отражения), которая наиболее эффективна при исследованиях всех видов образцов. Кристалл этой приставки имеет сложную составную конструкцию, элементы которой могут быть изготовлены из ZnSe или алмаза.

Приставки НПВО и МНПВО с микрокристаллами позволяют исследовать объекты с линейными размерами от десятых долей миллиметра и могут иметь (по заказу) встроенную систему визуализации рабочей зоны с помощью подключенной к компьютеру видеокamеры. Возможность точной наводки на зону контакта повышает точность фотометрирования заданного участка поверхности.

МЕТОД ИССЛЕДОВАНИЯ ТАБЛЕТОК-ПРЕССОВОК С БРОМИДОМ КАЛИЯ. МИКРОФОКУСИРУЮЩАЯ ПРИСТАВКА С АСФЕРИЧЕСКОЙ ОПТИКОЙ. ПРЕССЫ

Классический метод исследования таблеток-прессовок имеет ряд недостатков:

- спектры твердых веществ, обладающих полиморфизмом, будут различаться в зависимости от степени размола и величины давления;
- в некоторых случаях, особенно для неорганических солей, солянокислых аминов и других оснований, может происходить частичный или полный ионный обмен, который приводит к значительным изменениям в спектрах, что делает спектральные исследования ошибочными.

Метод прессования таблеток с КВг целесообразно рекомендовать для образцов, которые нерастворимы в обычных растворителях, аморфны или имеют кристаллическую структуру, не содержащую ионов, способных к обмену.

Для исследования образцов на пропускание в виде прессовок с КВг спектрометры «Инфралюм ФТ-801» комплектуются микрофокусирующими приставками с асферической оптикой, в которых используются только отражающие элементы. По сравнению с линзовой модификацией, поставившейся до середины 2003 г., зеркальный вариант

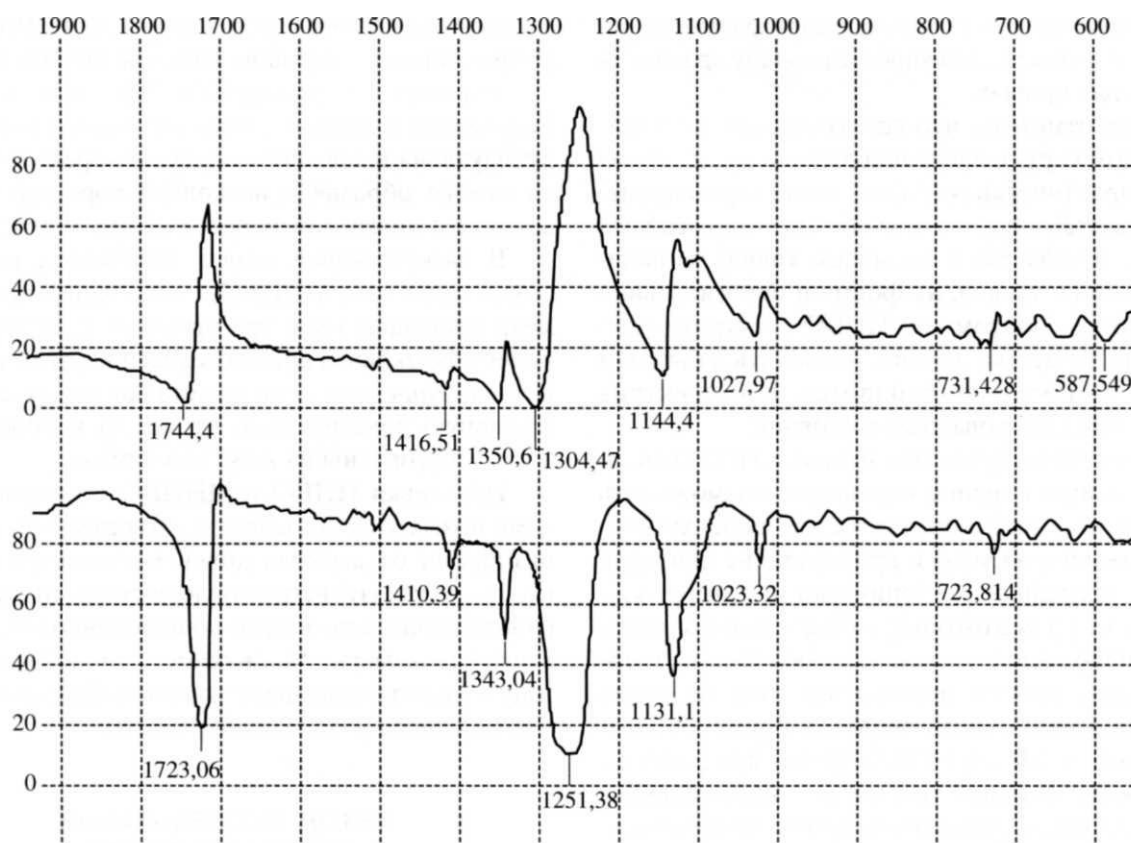


Рис. 3

обеспечивает выигрыш по чувствительности до 4 раз при работе с прессовками диаметром 3,5 мм, а также позволяет исследовать объекты после нанесения на окна-подложки из селенида цинка и кремния.

В 2006 г. полностью изменена конструкция ручного пресса и пресс-форм для изготовления таблеток.

Разработан и находится в стадии изготовления небольшой настольный гидравлический пресс с регулировкой степени давления для таблеток диаметром 3,5 мм. При необходимости на том же принципе может быть изготовлен пресс большего размера для таблеток диаметром 12 мм.

ПРИСТАВКИ И МЕТОД ДИФFUЗНОГО ОТРАЖЕНИЯ

Приставки зеркального и диффузного отражения к фурье-спектрометрам «Инфралюм ФТ-801» выпускаются в трех модификациях: с нижним расположением образцов (в том числе и сыпучих), а также с верхним расположением исследуемых объектов и углом падения лучей 45° и 15°.

Порошкообразные образцы в смеси с КВг можно просто насыпать в специальную ячейку, имеющуюся в комплекте приставки диффузного отражения, однако успешной реализации данного метода регистрации спектров препятствуют два существенных недостатка:

- большая потеря энергии излучения при диффузном рассеянии и, соответственно, более низкое качество полученных спектров;
- наличие дисперсионных искажений полос поглощения и, вследствие этого, необходимость применения ко всему спектру либо к части диапазона - математической коррекции. Приведенные на рис. 3 спектры наглядно иллюстрируют коррекцию спектра отражения, содержащего искаженные полосы в виде производных (верхняя кривая) по методике Крамерса-Кренига, что позволяет представить спектр в классическом, удобном для интерпретации виде (нижняя кривая). Для более достоверной идентификации и сравнения кривых используется также представление спектров отражения в единицах функции Кубелки-Мунка: $F(R) = (1 - R)^2/2R$, где R - коэффициент отражения.

ВОЗМОЖНОСТИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Современное программное обеспечение «ExpertPro», поставляемое сегодня в экспертные подразделения с фурье-спектрометрами «Инфралюм ФТ-801», обеспечивает не только удобное управление процессом регистрации спектров, но и хорошие возможности по их дальнейшей обработке.

Задавая условия получения спектра, пользователь, наряду с установкой основных параметров (разрешение, число сканов), может:

- применять динамическое и автоматическое усиление сигнала;
- включать режим слежения за текущим спектром, что очень удобно, например, при выборе оптимального усилия прижима к элементу НПВО, или выбора наиболее информативного микроучастка тонкого слоя при измерениях на микроскопе;
- менять, при наличии достаточного опыта работы на фурье-спектрометре, ряд других параметров, влияющих на качество итогового спектра.

Для обработки результатов программа имеет все необходимые функции, включая упомянутые выше виды коррекции спектров отражения, набор стандартных арифметических алгоритмов, вычисление ширины и площади пиков поглощения, различные конвертации, коррекции базовой линии и проч.

Есть встроенная система поиска для идентификации полученных спектров по библиотекам, позволяющая в том числе создавать и использовать свои собственные спектральные базы данных. Поиск можно также проводить, используя в качестве исходного критерия набор значений волновых чисел и интенсивностей пиков, структурную формулу или текстовые поля.

Программа позволяет осуществлять в автоматическом режиме тестирование и периодическую поверку спектрометра, контролировать качественные показатели регистрируемых спектров. Используя USB - интерфейс, фурье-спектрометр «Инфралюм ФТ-801» можно подключать к любому современному компьютеру.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ФУРЬЕ-СПЕКТРОМЕТРА

В настоящее время фирмой-изготовителем реализуется программа модернизации фурье-спектрометров «Инфралюм ФТ-801», поставленных в экспертные подразделения в 1999-2005 гг. При проведении модернизации происходит полная

замена аналоговой электронной части на цифровую с USB - интерфейсом и многими дополнительными возможностями. Устанавливаются современные малогабаритные блоки питания, оптические элементы для работы с новыми приставками, а при выработке ресурса старого лазера устанавливается импортный лазер («Uniphase», USA).

Преимущества, которые получает пользователь в результате модернизации, очень существенны:

- повышение чувствительности прибора в несколько раз;
- возможность подключения ИК микроскопа;
- возможность эффективной работы с новыми приставками для анализа проб;
- возможность использовать в работе современный компьютер или ноутбук;
- устанавливается новая программа для управления прибором и обработки результатов измерений с расширенным набором спектральных библиотек.

Когда рекомендуется заказывать модернизацию:

- вместо ремонта, если таковой потребуются, например, будет выработан ресурс лазера, излучателя или светоделиителя КВг;
- при замене старого компьютера с ISA шиной на современный компьютер с USB-портами, если USB переходник не приобретался;
- если планируется приобретение ИК микроскопа (пусть даже не скоро), так как в стоимость установки микроскопа для приборов выпуска 1999-2005 гг. входит стоимость модернизации. Проведя модернизацию заранее, вы сможете работать уже сегодня на обновленном оборудовании, а стоимость микроскопа будет уменьшена на стоимость модернизации;
- если для решения ваших задач требуется приставка НПВО с микрокристаллом или ваши измерения требуют более высокой чувствительности метода.

Организационные вопросы модернизации:

- Модернизация проводится на предприятии-изготовителе, так как требует участия специалистов разного профиля, а установка и обучение после модернизации - желательно, по месту нахождения экспертного подразделения.
- Модернизация проводится в срок до 30 дней, в зависимости от срока службы и состояния конкретного прибора.
- В отдельных случаях модернизация может быть проведена на предприятии-изготовителе в присутствии клиента за 7 дней.
- Для тех организаций, которые не хотят прерывать измерения, может быть бесплатно предоставлен

аналогичный прибор обменного фонда поставщика. В этом случае нужно будет привезти в Новосибирск свой прибор и забрать обменный.

* * *

В завершение хотелось бы пожелать экспертам Минюста России успехов в работе и попросить активно сотрудничать с изготовителями оборудования - мы всегда готовы дать

консультации по вопросам эксплуатации наших спектрометров и микроскопов, помочь в случае возникновения проблем, учесть пожелания по усовершенствованию приборов и программного обеспечения.

После завершения модернизации планируется проведение ежегодных семинаров (в сотрудничестве с РФЦСЭ и Западно-Сибирским РЦСЭ), посвященных практическим вопросам применения фурье-спектрометров и спектральных комплексов на базе «Инфралюм ФТ-801».

ПЕРСОНАЛИИ И
ИСТОРИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ



Григорян Варздат Гевондович,
заведующий лабораторией судебной
автотехнической экспертизы,
председатель секции
Научно-методического совета по САТЭ,
кандидат технических наук, член
ученого совета РФЦСЭ

Родился 28 ноября 1949 г. В 1971 г. окончил институт по специальности «Атомобили и тракторы». По окончании института был направлен на работу в Московскую дирекцию строящегося автомобильного завода по производству большегрузных автомобилей (КамАЗ). Работал в управлении Главного конструктора, принимал непосредственное участие в проектировании, испытании и доводке первых опытных образцов автомобилей КамАЗ.

В 1974 г. был направлен в целевую очную аспирантуру Московского автомобильно-дорожного института - кафедру «Автомобили». (Научный руководитель - известный ученый в области управляемости и устойчивости автомобилей и автопоездов, доктор технических наук, профессор Литвинов Андрей Сергеевич).

В 1978 г. защитил кандидатскую диссертацию на тему «Исследование динамики торможения трехосного грузового автомобиля» на соискание ученой степени кандидата технических наук.

После окончания аспирантуры был направлен в город Набережные Челны в управление Главного конструктора теперь уже действующего Камского автомобильного завода.

Занимался внедрением результатов диссертационной работы в проектировании автомобилей КамАЗ нового поколения - автомобилей повышенной грузоподъемности, предназначенных для эксплуатации в странах Общего Рынка.

На этих автомобилях был применен принцип регулирования тормозных сил, позволяющий существенно повысить эффективность торможения с сохранением управляемости и устойчивости автомобиля на дорогах с различными коэффициентами сцепления.

В 1979 г. автомобили успешно прошли тормозные испытания во Франции на соответствие требованиям Правил № 13 ЕЭК ООН и первыми в СССР получили право экспорта в страны Европейского Экономического Сообщества.

Автор многих изобретений по тормозной системе автомобилей, которые были запатентованы во многих зарубежных странах, таких как Великобритания, Германия, Франция, США, Швеция, Япония, Чехия и др.

Во ВНИИСЭ работает с 12 января 1982 г. (на должности старшего научного сотрудника).

В мае 1989 г. коллективом лаборатории судебной автотехнической экспертизы был выбран заведующим лабораторией, который был поддержан директором ВНИИСЭ Калединым Александром Ивановичем.

Является автором многих научных и научно-методических работ по судебной автотехнической экспертизе.

Главной своей задачей считает создание условий для успешной работы творческой личности.

Сотрудники лаборатории - Замиховский Михаил Исаакович, Калинин Евгений Иванович и Чава Иван Иванович - защитили кандидатские диссертации, а Суворов Юрий Борисович - докторскую диссертацию.

Одним из основных успехов в своей работе считает сохранение кадров лаборатории в тяжелые 90-е годы. К сожалению этот вопрос не потерял свою актуальность и в наше время.

Лаборатория САТЭ пользуется заслуженным авторитетом судебно-следственных органов, в чем имеется немалая заслуга заведующего.

СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ
СТРАН СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ
ГОСУДАРСТВ



Дильбарханова Жанат Рахимжановна,
зам.начальника
кафедры экспертно-технического
обеспечения раскрытия и расследования
преступлений Академии МВД
Республики Казахстан, кандидат
медицинских наук, доцент правоведения

ОБОРОТ ЛЕКАРСТВЕННЫХ СРЕДСТВ КАК СФЕРА ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕСТУПНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Резюме

В статье рассматриваются вопросы распространения фальсифицированных лекарственных средств, обозначен их транснациональный характер, определены причины, способствующие распространению контрафактной продукции, и пути решения данной проблемы.

The resume

In article questions of distribution of the forged medical products are considered examined, their transnational character is designated, the factors promoting distribution of counterfeit production and a way of the decision of the given problem are determined.

Подделка товаров столь же стара, как и сама торговля, она процветает и сегодня во многих странах и широко распространена как вид преступной деятельности в международном масштабе.

В настоящее время подделывается практически всё, что продается. Причем зачастую выявить поддельную продукцию практически не удается, а если и обнаруживается, то лишь в незначительных размерах.

В конце XX столетия мировое сообщество столкнулось с еще одним видом подделки и очень серьезной проблемой, которая касается практически каждого гражданина, - проникновением на фармацевтический рынок фальсифицированных лекарственных средств.

Приобретая в аптеке поддельное лекарство, покупатель об этом скорее всего даже не узнает и, выбирая в аптеке разрекламированное лекарство, полагает, что оно ему поможет. Однако дорогой препарат может оказаться подделкой, в которой вместо активного вещества мел или крахмал (в лучшем случае). Последствия же могут быть трагическими. Эта ситуация

становится всё реальнее с каждым днем - число поддельных лекарств растет.

Озабоченность качеством лекарств существует столь же долго, что и сами лекарства. Письменные документы, относящиеся к IV в. до н.э., предупреждают об опасности поддельных лекарств. Римский философ Сенека говорил, что «иные лекарства опаснее самих болезней».

Официально факты обнаружения поддельных лекарственных средств (ЛС) в разных странах стали фиксироваться Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), членами которой являются свыше 190 государств. Первые данные о фактах фальсификации лекарств поступили в ВОЗ в 1982 г. С 1982 по 1997 г. фальсификация ЛС была выявлена в 28 странах, в 1997 г. - в 41 стране и было зарегистрировано 750 случаев, причем 25% из них приходилось на развитые страны [1, с. 6].

Фиксация первого же случая обнаружения поддельного препарата породила идею создания специального банка данных, чтобы немедленно сообщать странам - членам ВОЗ о появлении подделок. Но до сих пор работа по созданию банка

данных не завершена: и страны, и фармацевтические компании не слишком охотно сообщают о таких фактах, опасаясь, что потребители, не умея отличить поддельные лекарства от настоящих, вообще перестанут их покупать. Поэтому специалисты считают, что официальные данные о фальсификации ЛС существенно занижены и не отражают фактического состояния дел в этой сфере.

Академик РАМН И.М. Арзамасцев отмечает, что в наши дни «обсуждаемая проблема стала всемирной. И если взять за отправную точку 1982 г., когда ВОЗ проводила конференцию в Найроби, и все считали, что проблема фальсифицированных препаратов касается лишь развивающихся стран, то уже в начале сентября 2001 г. на съезде Международной фармацевтической федерации в Сингапуре подчеркивались ее всемирные масштабы» [2]. Эта международная проблема, до недавних пор обходившая стороной страны бывшего Советского Союза в связи с особенностями централизованного обеспечения населения ЛС, сегодня встала в полный рост и перед ними.

С начала 1990-х годов во всех странах СНГ происходит процесс становления рыночной системы лекарственного снабжения, при этом до минимума сокращаются бюджетные ассигнования на здравоохранение. Темпы развития и внедрения фармацевтического рынка в каждой стране различны. Переход к открытой рыночной системе, интеграция в мировое экономическое сообщество привели к росту импорта, а также к росту численности оптовиков, фармацевтических предприятий, аптек и номенклатуры имеющихся в наличии лекарств. Существовавший в советское время дефицит лекарственных препаратов быстро компенсировался огромным потоком невиданных ранее лечебных средств. Однако здоровье граждан не только не стало лучше, но и значительно ухудшилось, даже по сравнению со временем лекарственного дефицита.

Казахстан по показателю смертности из-за внешних причин и отравлений занимал второе место в СНГ (после России). Также в стране наблюдается самый высокий в Европе уровень инфекционных и венерических заболеваний. Вследствие этого за первые годы развития средняя продолжительность предстоящей жизни населения к 1995 г. сократилась на 3,5 года, в том числе мужчин на 4,1 года, женщин - на 2,5 года [3, с. 17].

Проблем, связанных с охраной общественного здравоохранения, приводящих к снижению основных показателей здоровья населения, как важного элемента социального, культурного и экономического развития нашей страны, действительно много. Одной из таких проблем является проникновение на фармацевтический рынок поддельных лекарственных форм.

В странах СНГ внимание к рассматриваемому вопросу усилилось с обнаружением препарата «реополиглокин» производства «Красфарма», хотя в мире эта проблема уже давно встала довольно остро. К примеру, в более половины случаев лекарства, обращающиеся в странах африканского континента, вовсе не содержали действующего вещества, или включали токсические вещества, способные вызвать серьезные отравления и даже летальный исход. Так, в Нигерии в 1995 г. около 2,5 тыс. человек умерло от менингита - всем им проводилась вакцинация фальсифицированной вакциной, не содержащей антигена; в 1996 г. в Гаити после приема поддельного сиропа от кашля умерло 60 детей; в Нигерии в 1990 г. - противо-кашлевая микстура, разведенная ядовитым растворителем, послужила причиной смерти более 100 детей; в Мексике в 1991 г. - 1000 образцов мазей против ожогов содержали опилки; в Бангладеш в 1992 г. - 50 детей умерло вследствие приема антипирического сиропа, в котором обнаружили антифриз, и этот перечень можно было бы продолжить [4, с. 17-18].

Как правило, падение или нестабильность жизненного уровня населения развивающихся стран заставляет рынок мгновенно переориентироваться на более дешевые лекарства, которые предлагают недобросовестные производители. Впрочем, от подделок не застрахован никто. По данным Ассоциации международных фармацевтических производителей, объем контрафактных лекарств составляет примерно 2% мирового оборота (в Африке - 20%, на Филиппинах - 10, в некоторых странах третьего мира - даже 10-50%). Если раньше считалось, что основными производителями и одновременно потребителями лекарственных фальшивок являются развивающиеся страны (Индия, Китай, Бразилия, Турция), то в последние годы торговля «продукцией» фармацевтической промышленности становится серьезной проблемой для стран Западной Европы и США. Статистические данные ВОЗ указывают, что примерно 5-8% лекарственных препаратов, ввозимых в США, фальсифицированы, не разрешены к продаже или низкокачественны. Китайские власти тратят на борьбу с ними порядка миллиона долларов в год. В 2000 г. итальянская полиция арестовала 240 000 упаковок поддельных лекарств и 2 т сырья стоимостью более 2 млрд итальянских лир [5]. Проведенное в Великобритании обследование показало, что транснациональные монополии сбывают там несколько сот наименований лекарственных препаратов общей стоимостью в

несколько млн фунтов стерлингов, изъятых из продажи в США ввиду официально установленной неэффективности, но все еще настойчиво предлагаемых британским покупателям [6, с. 52].

Поскольку фармацевтический бизнес - один из успешно развивающихся в рыночных условиях и его дальнейший рост прогнозируется многими экспертами, он стал привлекательным для криминалитета. В мире всё чаще начинают проявляться связи между фальсификацией, нарушением авторских прав и организованной преступностью.

Фальсифицированные препараты снижают эффективность терапии, дискредитируя здравоохранение в глазах населения, приводят к негативным последствиям, развитию тяжелых осложнений, летальным исходам.

В Республике Казахстан были выявлены случаи фальсификации продукции зарубежных фирм-производителей: «Плива», «Авентис», «Эбеве», «Янсен», «Эгис», «КРКА», «Новартис», «Д-р Ред-ди'с»; российских производителей «Биосинтез», «Томский химфармзавод», «Мосхимфармпрепараты», «Фармадон», «Синтез», «Инфамед», «Диафарм» и др. При этом фальсифицируются хорошо известные и пользующиеся большим спросом зарубежные лекарственные средства любой лекарственной формы: сиропы от кашля, витамины, антибиотики, средства, применяемые в неврологии, противоязвенные средства, вплоть до онкологических препаратов. По фармакотерапевтическим группам наиболее часто подделывают антибактериальные средства - 47%, гормональные средства - 11, средства, влияющие на тканевый обмен, - 7, противогрибковые - 7, средства, влияющие на желудочно-кишечный тракт, - 7, анальгетики - 7, прочие средства - 15%. То есть подделываются в первую очередь препараты, обладающие высоким уровнем клинической эффективности, а потому имеющие наиболее высокий уровень продаж.

Фальсификаты, как правило, в 2-3 раза дешевле настоящих препаратов. Это означает, что большинство и без того небогатых потребителей лекарств отдадут им предпочтение. Необходимо отметить, что в последнее время фальшивые препараты не только внешне оформляются на высоком уровне, но и внедряются в аптечную сеть под теми же серийными номерами, что и оригинальные. В основном производятся они в Китае, Индии, в странах Юго-Восточной Азии, Польше, Болгарии и др., т.е. странах, фармацевтическое производство которых не отличается высоким техническим уровнем.

Анализ забракованной продукции показал, что из общего ее объема распределение среди стран-поставщиков таково: 39% - Россия, 17 - Украина,

13 - Беларусь, 10 - Казахстан, 10 - Польша, 5 - Индия, 3 - Чехия, 3% - Литва [7, с. 29-31].

В различных средствах массовой информации и официальных источниках обнародованы случаи обнаружения фальсификатов в нашей стране. На казахстанском рынке используется 40% незарегистрированных и 37% несертифицированных лекарств. Из ЛС, ввозимых в Казахстан на сумму 300 млн долл. в год, только треть официально пересекает границу и проходит сертификацию [8, с. 42]. Иными словами, каждая третья аптечная организация республики реализует незарегистрированные и несертифицированные ЛС.

В 1998 г. в больницу г. Петропавловска поступили системы непонятного происхождения, которые сопровождался сертификатом качества, выданным Госстандартом г. Тараз. При вскрытии был обнаружен осадок и даже следы крови. Оказалось, что системы поступили нелегально, сертификат был куплен, а японская фирма *JMS Infusion Set*, название которой было на системах, отрицала факт их производства. Было заведено уголовное дело, предприниматель, завезший эти системы в Казахстан, находится в розыске.

В 2004 г. от противотуберкулезной вакцинации пострадало 149 новорожденных, часть из них пришлось в срочном порядке оперировать. Комиссия Минздрава установила, что осложнения вызваны вакциной БЦЖ сербского производства (подобные реакции у младенцев были зафиксированы и в ряде российских городов). Вакцина была изъята из употребления, никто не понес за это ответственности. Получается, что поставленное под угрозу здоровье младенцев - не повод для настоящего разбирательства. Официально было заявлено, что причиной стало не качество дешевой вакцины, а слабые детские организмы. Однако после изъятия сербской вакцины осложнения больше не фиксировались [9].

К факторам, способствующим возникновению фальсификации лекарственных средств, можно отнести:

- отсутствие законодательных положений, налагающих запрет на производство, импорт и продажу фальсифицированных лекарств, что позволяет виновным за это оставаться безнаказанными, у них отсутствует страх перед карательными санкциями (арестом, наказанием);
- недостаточная развитость национальных органов по регулированию лекарственных средств;
- дефицит и беспорядочность в поставках лекарств, отсутствие контроля за импортируемыми лекарствами;
- торговля при участии большого числа посредников, неконтролируемость цен на лекарства;

- коррупция;
- отсутствие разработанной системы выявления фальсифицированных лекарственных средств;
- совершенствование нелегального производства лекарств;
- неэффективное сотрудничество между заинтересованными сторонами в сфере борьбы с фальсификатами.

Исходя из изложенного можно констатировать, что борьба с фальсификацией фармацевтической продукции на национальном уровне должна складываться из совместной деятельности Минздрава Республики Казахстан (РК) и региональных органов управления здравоохранением, Министерства юстиции РК, Министерства внутренних дел РК, Государственного таможенного комитета РК, а также при активном участии медицинской и фармацевтической общественности страны, средств массовой информации и самих потребителей.

Кроме того, поскольку фальсификация фармацевтической продукции достигла международных масштабов, необходимо межгосударственное, региональное сотрудничество в борьбе с этим злом. Опыт зарубежных стран по защите потребительского рынка от контрафактной продукции показывает, что нет универсального решения этой проблемы. Странам, входящим в Европейский Союз, потребовалось более сорока лет, прежде чем были созданы условия, существенно ограждающие их рынок от фальсифицированной продукции.

Нужны нормы, предусматривающие ответственность не только для производителей поддельных товаров, но и тех, кто распространяет контрафактную продукцию, кто ее хранит, перевозит - словом, любого, кто имеет дело с фальсификатами. Сегодня по большому счету за всё отвечает государство, выдающее сертификаты. При применении соответствующих законодательных мер и производители, и оптовики, и розничная сеть постоянно будут следить за тем, чтобы препарат соответствовал свойствам, обозначенным в сертификате. Если есть сомнения в том, что, скажем, у предыдущего владельца партия хранилась в надлежащих температурных условиях, новый владелец обязан самостоятельно обратиться в контрольно-аналитическую лабораторию. Только при соот-

ветствии препарата стандартам он может быть направлен в розничную сеть.

В связи с актуальностью рассматриваемой проблемы нами были выдвинуты предложения о внесении дополнений в Уголовный кодекс РК - статьи, предусматривающей уголовную ответственность за производство, хранение и распространение фальсифицированных лекарственных средств.

В глобальном масштабе подделка лекарственных средств - это не что иное, как угроза национальной безопасности страны. Задача государственных органов - остановить эту растущую угрозу прежде, чем она выйдет из-под контроля. С учетом транснационального характера оборота поддельных медикаментов, усилия в борьбе с ними также должны носить международный характер.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Х.Ариничева М.* Нет! - фальшивым лекарствам // Моск. правда. 2001. 30 марта.
2. *Арзамасцев И.М.* Круглый стол «Фальсифицированные лекарственные средства: время найти противодействие». М., 2001.
3. *Аканов А.А.* Формирование здорового образа жизни - основа отечественного здравоохранения // Фармация Казахстана. 2002. № 11.
4. *Закирова Ж.О.* Фальсификация лекарств - глобальная проблема // Там же. 2002. № 2.
5. *Коломейская И.* От подделок не застрахован никто // Ведомости. 23.03.2001.
6. *Жарков В.В.* Глобальный фармацевтический бизнес. М.: Медицина, 1977.
7. *Абишева К.З.* Анализ сертифицированной фармацевтической продукции органом по сертификации РГКП ЦЛС «Дари-дармек» и его областными филиалами за 2001 год // Фармация Казахстана. 2002. № 2.
8. Будет усилен контроль за лекарственными средствами // Там же. 2003. № 3.
9. *Канафина Ж.* Прививка с риском для жизни // Караван. 2004. № 13.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Резюме

В статье рассматриваются некоторые вопросы процессуальных различий специалиста и эксперта по законодательству Республики Казахстан (РК). В контексте использования специальных знаний при расследовании транснациональных преступлений рассмотрены подходы к данному вопросу, а также определению процессуальных статусов специалиста и эксперта в законодательствах зарубежных стран.

The resume

In article some questions of remedial distinctions of the expert and the expert under legislation RK are considered. In a context of use of special knowledge at investigation of transnational crimes approaches to the given question, and also definition of remedial statuses of the expert and the expert in legislations of foreign countries are considered.

Как свидетельствует следственная и судебная практика, основными формами использования специальных знаний в уголовном и гражданском процессе являются судебная экспертиза и участие специалиста.

Применение специальных знаний процессуальным законодательством возложено на специалиста и эксперта, которые включены в число участников уголовного судопроизводства. Обе эти процессуальные фигуры характеризует свойственное только им качество - обладание специальными знаниями, которое определяет специфику и во многом аналогичность в деятельности эксперта и специалиста. Тем не менее законодатель отмечает, что эксперт в отличие от специалиста должен дополнительно обладать специальными научными знаниями.

Привлечение специалистов при проведении следственных и судебных действий, обращение к ним за устной или письменной консультацией как стороны защиты, так и стороны обвинения широко используются в уголовном процессе. Во многих следственных действиях участие специалиста или специалиста-криминалиста - обязательно. Однако его знания и информация доказательственного характера, которыми он владеет, непосредственно в процессе доказывания не используются, т.е. его деятельность остается скрытой от других участников судопроизводства. Скрытость же этой деятельности от стороны защиты не позволяет в полной мере осуществить принцип состязательности сторон. Заключение специалистов формально не являются источниками доказательств, но с учетом их значимости приобщаются к материалам дела в форме «иных» документов.

Законодательство не предусматривает никаких гарантий от возможности представления специалистами заведомо ложных данных, за исключением специалиста-переводчика за заведомо неправильный перевод, и лишь предусматривает

административную ответственность за отказ или уклонение от выполнения своих обязанностей без уважительных причин (п. 4 ст. 84 УПК РК). В связи с этим мы разделяем мнение, «что в числе процессуальных гарантий участия специалиста должны быть и те, которые обеспечивают правдивость сообщаемых им сведений. Такой гарантией может стать предупреждение специалиста об уголовной ответственности по ст. 352 УК РК за дачу заведомо ложных сведений или показаний, а также распространить нормы ст. 347 УК РК на специалиста за принуждение его к даче сведений или показаний путем применения угроз, шантажа или иных незаконных действий. В связи с этим необходимо, в порядке усовершенствования законодательства, дополнить ст. 352 УК РК указанием на соответствующую уголовную ответственность всех привлекаемых специалистов» [1, с. 6].

Уголовно-процессуальным законодательством РФ в пункте 3.1 ч. 2 ст. 74 УПК предусматривается, что в качестве доказательств допускаются заключение и показания специалиста.

Е.Р. Российская, рассматривая формы применения специальных знаний при расследовании преступлений по новому УПК РФ, выделяет вопросы, требующие разъяснений специалиста в форме его заключения или показаний. Эти вопросы могут быть связаны с назначением судебной экспертизы и разъяснением возможностей использования специальных знаний при исследовании доказательств:

- указание на невозможность решения данного вопроса, например, из-за отсутствия экспертной методики. Назначение такой экспертизы будет только затягивать производство по делу;

- указание на непригодность объектов для экспертного исследования, что очевидно только лицу, обладающему специальными знаниями;

- указание на ошибки в ходе собирания (обнаружения, фиксации, изъятия) объектов, могущих стать впоследствии вещественными доказательствами. Ошибки могут быть связаны с неиспользованием технико-криминалистических средств и методов собирания тех или иных следов, особенно микрообъектов, а также с неправильным применением этих средств и методов;

- определение рода или вида судебной экспертизы, что напрямую связано в дальнейшем с выбором экспертного учреждения или кандидатуры эксперта;

- указание на материалы, которые необходимо предоставить в распоряжение эксперта, например, протоколы осмотра места происшествия и некоторых вещественных доказательств, схемы, планы, документы, полученные при выемке, и проч.

Если специалист привлекается следователем и судом для консультации по уже произведенной экспертизе, он, помимо указанных выше вопросов, рассматривает:

- пригодность вещественных доказательств и сравнительных образцов для исследования;

- достаточность объектов и образцов для сравнительного исследования для дачи заключения, которая определяется с точки зрения используемых экспертных методик;

- методы, использованные при производстве судебной экспертизы, оборудование, с помощью которого реализованы эти методы (обеспечен ли метрологический контроль и проверка оборудования, его юстировка и калибровка);

- научную обоснованность экспертной методики, граничные условия ее применения, допустимость применения избранной методики в данном конкретном случае [2, с. 17-19].

Следует заметить, что специалист участвует практически во всех стадиях собирания, исследования и оценки доказательств. Исходя из того, что специалист обладает такими полномочиями оценки подготовительного этапа (собираании доказательств, направлении материалов на исследование), проведенного экспертом исследования (достоверности его результатов, использованных методов, их научной обоснованности, допустимости и т.д.), возникает ряд вопросов. Прежде всего, о различиях в специальных знаниях, которыми обладает специалист и специальных научных знаниях, являющихся прерогативой эксперта. Если исходить из аргументов, выдвинутых Д.В. Вичевой и В.А. Штофф: «различие между содержанием специальных знаний эксперта и специалиста проводится по аналогии с философским разграничением знания на научное и обыденное. Обыденное знание является исторически первичной формой существования и развития

человеческого знания, его источниками служат жизненный опыт и трудовая деятельность» [3, с. 51], или Ф.И. Георгиева и В.Д. Широкова: «научное знание выполняет функции, весьма отличающиеся от общеизвестных функций обыденного знания, оно становится доступным человеку только в результате познавательной и преобразовательной деятельности... направлено на проникновение в сущность явлений» [4, с. 39], то как же специалист может оценить работу эксперта, т.е. практически обладать большим объемом знаний, чем эксперт? Получается, что обладающий «обыденными» знаниями специалист оценивает работу эксперта, обладающего «научными» знаниями. Если же признать, что существенных различий в объеме знаний, которыми они обладают, в плане их научности, достоверности, достаточности нет, почему тогда заключение, данное специалистом, не имеет доказательственного значения, а заключение эксперта служит самостоятельным источником доказательств?

Законодатель хотя и косвенно, но признает, что оценка выводов судебной экспертизы с точки зрения научной обоснованности, достоверности и достаточности - это слишком сложная задача для следствия и суда. Представляется, что привлечение специалистов для анализа протоколов следственных действий, в ходе которых использовались специальные знания, а также постановлений следователя, определений суда о назначении экспертизы и экспертных заключений - это существенный шаг на пути к реальной состязательности сведущих лиц в уголовном процессе, которая является единственной возможностью проверки научной обоснованности и достоверности заключения судебной экспертизы [2]. Иными словами, используя консультации специалистов, следователь может сделать вывод о научной обоснованности экспертного заключения, о необходимости производства дополнительной или повторной экспертизы и принять соответствующее решение. Российский законодатель уже разрешил эту коллизию, внося поправку о признании в качестве доказательств заключения и показаний специалиста. Это подтверждает, что между специальными и специальными научными знаниями нет разницы по существу, она заключается в субъекте их применения.

Полагаем, назрела необходимость и в нашем законодательстве внести ясность в данных вопросах. Представляется более верным определять специалиста, эксперта (а также переводчика, педагога и психолога) не через характер, объем или научность знания, а через цель участия в уголовном судопроизводстве. А также рассмотреть вопрос о придании статуса доказательств заключению спе-

циалиста, что, по нашему мнению, станет существенным шагом на пути совершенствования уголовного законодательства и повышения эффективности использования специальных знаний.

Легализация заключения специалиста обеспечивает открытость его действий для участников уголовного процесса, позволяя сторонам и суду опереться в своих выводах на всю полноту имеющихся доказательств. Решается и ряд других важных проблем: при участии в производстве неотложных следственных действий специалист может подготовить заключение в качестве законного основания последующих процессуальных действий, снимается необходимость дублирования исследований специалистов судебными экспертами, а заключения специалистов - заключениями экспертов и т.д. [5]. Полагаем, это позволит намного сократить сроки собирания, исследования и использования доказательств - особенно если исследование не требует сложного лабораторно-технического оснащения, нужно провести его до возбуждения уголовного дела или в ходе следственных действий (например, осмотра места происшествия) - и создаст новые возможности эффективного использования специальных знаний.

Кроме того, следующее противоречие заключается в том, что законодатель определил, что результаты деятельности специалиста не имеют самостоятельного доказательственного значения и выступают как составная часть протокола соответствующего следственного действия. Получается, что следователь, составивший протокол, несет ответственность за использованные в ходе следственного действия специальные знания, которыми сам не владеет. Вместе с тем результаты использования технических средств при фиксации процессуального действия (тоже результат деятельности специалиста), безусловно, имеют доказательственное значение.

Тесно связан с предыдущими и вопрос назначения экспертом конкретного лица, ранее привлекавшегося по данному делу в качестве специалиста. В статье 96 УПК РК предусмотрены основания отвода эксперта, в числе которых в пункте 5 отмечается: «Если он (эксперт. - Ж.Д.) участвовал в деле в качестве специалиста, за исключением случаев участия в соответствии со статьей 224 врача-специалиста в области судебной медицины в осмотре трупа человека». Мы разделяем точку зрения на это положение многих авторов, считающих, что убедительных фактических и юридических оснований для такого запрета нет. Изучение и обобщение следственно-судебной практики подтверждает правильность приводимой в литературе точки зрения о «целесообразности и необходимости снять этот запрет, поскольку привлечение спе-

циалиста к последующему производству экспертизы в целом способствует более быстрому и качественному ее проведению» [6, с. 4-6].

П.П. Ищенко отмечает, что некоторые ученые необоснованно полагают, «что если субъект участвовал в деле как специалист, то экспертом он выступать не вправе, поскольку заинтересован в исходе дела» [7, с. 19]. Далее он пишет о психологическом моменте этого запрета: «специалист, оказывая помощь в сборе доказательственной информации при производстве следственного действия, знает, что экспертное исследование обнаруженных следов и вещественных доказательств будет проводить кто-то другой. Конечно, служебный долг обязывает, но "чужую" работу или "работу для кого-то" очень немногие делают столь же старательно. Здесь неизбежны негативные последствия, аналогичные тем, что характерны для деятельности дежурного следователя, выезжающего на осмотр места происшествия» [7, с. 27].

Помимо этого, возникает вопрос относительно того обстоятельства, что законодатель делает исключение для судебно-медицинского эксперта, т.е. этот запрет на него не распространяется, и врач, участвовавший в качестве специалиста в следственных действиях, в дальнейшем может быть привлечен для производства экспертизы. Выходит, что врачи пользуются большим доверием у следователя, чем иные специалисты, и вопроса о возможной их заинтересованности не возникает.

Мы поддерживаем высказанную в литературе точку зрения, полагая, что имеющееся ограничение необоснованно и влияет на эффективность использования специальных знаний в судопроизводстве, поскольку происходит «утрата носителей криминалистической информации» [7, с. 29], так как на исследование направляются лишь объекты, которые на взгляд следователя (специалиста) представляют важность. Кроме того, любая информация, передаваясь от субъекта к субъекту, претерпевает искажения.

Г.И. Поврезнюк и К.Б. Брушковский категорично заявляют, «что во всех случаях, когда специалист участвует в производстве следственных и судебных действий, он выполняет часть исследования, органически входящего в экспертизу. Поэтому замена специалиста здесь может оказать неблагоприятное влияние на результат экспертного исследования» [1, с. 12].

Следует учесть, что в гражданском процессуальном законодательстве Республики Казахстан (РК) отсутствует норма, запрещающая специалисту производить экспертизу, т.е. стороны могут ходатайствовать о привлечении в качестве эксперта того лица, которое ранее выполняло исследова-

ние. Статья 41 ГПК РК определяет основания для отвода прокурора, эксперта, специалиста, переводчика, секретаря судебного заседания, судебного пристава. Согласно этой статье эксперт и специалист не могут участвовать в рассмотрении дела, если: 1) он находится или находился в служебной или иной зависимости от лиц, участвующих в деле, или их представителей; 2) он производил ревизию, материалы которой послужили основанием для обращения в суд либо используются при рассмотрении данного гражданского дела. Участие эксперта, специалиста при предыдущем рассмотрении данного дела в качестве эксперта, специалиста не является основанием для их отвода.

В контексте использования специальных знаний при расследовании транснациональных преступлений интересен подход к данному вопросу, а также определению процессуальных статусов специалиста и эксперта в законодательствах зарубежных стран.

Так, в уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. отмечается, что и специалист и эксперт должны обладать специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла. Эксперт привлекается для производства судебной экспертизы и дачи заключения, а специалист - для оказания содействия в обнаружении, закреплении и изъятии предметов и документов, применении технических средств в исследовании материалов уголовного дела, для постановки вопросов эксперту, разъяснения участникам процесса вопросов, входящих в его компетенцию. Необходимость наличия у специалиста наряду со специальными знаниями навыков по собиранию объектов исследования и применению технических средств не предусмотрена. Согласно законодательству РФ заключение специалиста наряду с заключением эксперта является самостоятельным источником доказательств.

В УПК Кыргызской Республики от 30 июня 1999 г. отмечено, что эксперт должен обладать специальными знаниями в области науки, техники, искусства, ремесел, достаточными для дачи заключения по поставленным вопросам. Признаками специалиста называются, наряду с незаинтересованностью в исходе дела, обладание специальными знаниями и навыками, а также привлечение для оказания содействия в производстве следственных и других процессуальных действий. Это свидетельствует о том, что специалист может привлекаться при проведении любого следственного действия.

Уголовно-процессуальное законодательство Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. представляет краткое определение эксперта - любое лицо, обладающее познаниями,

необходимыми для дачи заключения. Экспертиза назначается в случаях, когда сведения об обстоятельствах, имеющих значение для дела, могут быть получены с помощью специального исследования, проводимого лицом, обладающим знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла. Специалист призван оказать содействие дознавателю, следователю, прокурору и суду в обнаружении и закреплении доказательств при поведении расследования и судебного разбирательства. Здесь отсутствует единообразие в применении терминов «познание» и «знание», эксперт может обладать как первыми, так и вторыми.

Из приведенных выше норм можно сделать вывод, что в содержании специальных знаний, критериях их достаточности, объеме соответствующих функций специалиста и эксперта в законодательствах стран СНГ имеются существенные разногласия.

Данное обстоятельство позволяет констатировать, что при расследовании транснациональных преступлений закономерно может возникнуть ряд серьезных вопросов процессуального характера. Например, как решать вопросы оценки доказательств в случаях, когда исследование объектов проводилось в какой-то другой стране, а уголовное дело передается на доследование правоохранительным органам Казахстана. Иными словами, если объекты собрал, исследовал и представил заключение, например, специалист РФ, участвовавший в осмотре места происшествия (ОМП), а оценивает все материалы следователь (суд) Казахстана. Имеют ли юридическую силу исследования специалистов других стран в нашем судопроизводстве тогда, когда в своей стране они являются самостоятельным источником доказательств или не являются таковым. Как поступить следователю: приобщить заключение специалиста сотрудничающей страны к делу в качестве доказательства или назначить повторную экспертизу в национальных органах судебной экспертизы. Как быть в случаях, если объекты полностью использованы во время первоначального исследования специалистом, или со временем изменились свойства объектов, или они пришли в негодность, или исследования проведены на высоком научно-практическом уровне теми методами и средствами, которых у нас нет, или в нашей стране отсутствуют эксперты в данной области. Или, к примеру, привлеченный сотрудничающей страной специалист не отвечает требованиям казахстанского законодательства и подлежит отводу, но он уже провел исследования и представил заключение.

Для решения перечисленных и других могущих возникнуть спорных вопросов, связанных с отличиями в процессуальной регламентации деятельности специалиста и эксперта как основных

субъектов применения специальных знаний в законодательствах стран СНГ, полагаем, что в целях повышения эффективности расследования транснациональных преступлений назрела необходимость принятия многостороннего соглашения о единообразии норм в привлечении специальных знаний и оценке результатов исследований. Этот документ должен быть межведомственным и принят на уровне министерств внутренних дел, комитетов национальной безопасности, таможенных органов, органов здравоохранения и др., т.е. органов, в функции которых вменено производство экспертиз и исследований.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Поврезнюк Г.И., Брушковский К.Б.* Специалист в уголовном и гражданском судопроизводстве. Алматы: Аян Эдет, 2001.

2. *Российская Е.Р.* Формы применения специальных знаний при расследовании преступлений по новому УПК // Выявление и предупреждение преступлений криминалистическими средствами и методами / Под ред. Е.П. Ищенко, П.Т. Скорченко. М.: Печатный Город, 2004.

3. *Вичева Д. В., Штофф В.А.* Диалектика обыденного и научного знания // Филос. науки. 1980. № 4.

4. *Георгиев Ф.И., Широков В.Д.* Природа знаний и ее обоснование // Там же. М., 1974. № 5.

5. *Снетков В.А.* Актуальные проблемы легализации участия специалиста в доказывании по уголовным делам // Выявление и предупреждение преступлений криминалистическими средствами и методами / Под ред. Е.П. Ищенко, П.Т. Скорченко. М.: Печатный Город, 2004.

6. *Лисиченко В.К., Циркаль Б.В.* Виды участия специалистов на предварительном следствии // Криминалистика и судебная экспертиза. Киев, 1985. Вып. 30.

7. *Ищенко П.П.* Специалист в следственных действиях: уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты. М.: Юрид. лит., 1990.

НОВОСТИ
ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ
СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ
(ENFSI)





Черткова Татьяна Борисовна,
заведующая лабораторией
судебно-технической экспертизы
документов РФЦСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации, кандидат
юридических наук

**7-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЛОВАЯ ВСТРЕЧА ЕВРОПЕЙСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО
ЭКСПЕРТИЗЕ ДОКУМЕНТОВ
(РАБОЧАЯ ГРУППА EDEWG/ENFSI)
(Германия, 5-6 сентября 2007 г.)**

7-я Международная деловая встреча европейских экспертов в области экспертизы документов (рабочая группа EDEWG/ENFSI) проводилась на базе Института общественного управления полиции Германии (г. Хилден, 5-6 сентября 2007 г.). Наибольшее внимание было уделено исследованию записей, выполненных пастами для шариковых ручек; текстов, отпечатанных на принтерах; подготовке к организации следующей международной конференции Европейской рабочей группы по экспертизе документов (EDEWG/ENFSI), проведение которой запланировано на 23-26 сентября 2008 г. в Ирландии.

В работе конференции приняли участие 42 члена рабочей группы EDEWG/ENFSI из 34 экспертных учреждений 22 стран: Австрии, Венгрии, Германии, Греции, Ирландии, Италии, Канады, Кипра, Косово, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, России, Румынии, Словацкой Республики, США, Украины, Франции, Хорватии, Швейцарии.

Итоги работы за прошедший год обсуждались на общих заседаниях и на секциях: неразрушающая экспертиза печатной продукции, анализ чернил, датирование документов.

Во время конференции были подведены итоги тестирования - исследования паст для шариковых ручек в штрихах, проводившегося по программе EDEWG/ENFSI в 2006-2007 гг. В 2006 г. в 28 экспертных учреждений - участников тестирования были направлены листы бумаги, на каждом из которых пастами для шариковых ручек синего цвета были нанесены 10 линий. Требовалось дифференцировать пасты методом тонкослойной хроматографии (ТСХ). Проверялось влияние на результаты хроматографирования: примененных систем растворителей, времени экстракции и др. 7 из 28 участников дали правильный ответ, 5 - допустили по одной ошибке, 16 участников дали больше чем один неправильный ответ. Все результаты тестирования подробно изложены в соответствующем альбоме с результатами тестирования - исследования паст для шариковых ручек (предоставлен каждому из участников конференции).

Были сделаны сообщения о следующих запланированных конференциях EDEWG:

Шаннон, Ирландия, 2008 г.; Дубровник, Хорватия, 2010 г.; Цюрих, Швейцария, 2009 г.; Краков, Польша, 2011 г.

Проведение очередной конференции рабочей группы EDEWG/ENFSI запланировано на 23-26 сентября 2008 г. в Банратти - маленьком городке в Западной части Ирландии в 7 км от Шаннонского аэропорта.

Наибольший интерес вызвало сообщение представителя фирмы «Сапоп» Д. Ротэра (Mr. D. Roether, Germany) о струйных принтерах в прошлом и настоящем. Так, разработка цветных струйных принтеров по технологии bubble-jet («пузырьковые») фирмой «Сапоп» была начата с августа 1977 г. В 1977 г. фирма «Сапоп» и фирма «Hewlett-Packard» объединились для разработки новых технологий струйного способа печати. Их сотрудничество привело к появлению принтеров с высоким качеством изображения на специальной бумаге - фотопечать; увеличилось и количество картриджей с чернилами, сначала до 5 и 6, затем до 7, 8, 10.

Одно из сообщений на конференции было посвящено тестированию - исследованию печатных текстов (по программе EDEWG), которое проводится с августа 2007 г. в 41 экспертном учреждении - члене Европейской рабочей группы по экспертизе документов. Для тестирования в каждое экспертное учреждение были представлены: задание по тестированию, подлежащее исследованию письмо на двух листах и пять сравнительных образцов, таких же по форме и содержанию, как исследуемое письмо. Требовалось установить: способ выполнения подлежащего исследованию письма и сравнительных образцов; признаки, свидетельствующие об общности изготовления исследуемого письма и сравнительных образцов; признаки для дифференциации печатающих устройств, примененных для изготовления исследуемого письма и сравнительных образцов.

Результаты тестирования, проведенного экспертами РФЦСЭ будут изложены в следующем номере журнала в статье: Н.Н. Лобанов, Т.Б. Черткова, Э.А. Тросман, В.И. Тимофеева, С.Е. Сорокин, Е.А. Мартынкина, О.А. Скоромникова, Р.П. Гурова. «Возможности комплексного криминалистического исследования тонеров для дифференциации печатающих устройств: тестирование по программе EDEWG/ENFSI».

СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА
ЗА РУБЕЖОМ



Усов Александр Иванович,
заместитель директора РФЦСЭ,
доктор юридических наук

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИМПОЗИУМ «2007: ПРОГРЕСС В СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ» в г. Шанхае (КНР)

В связи с полученным приглашением руководства Научно-технического института судебной экспертизы (НТИСЭ) Минюста Китая в период с 6 декабря по 20 декабря 2007 г. заместители директора РФЦСЭ при Минюсте России - А.И. Усов и С.А. Кузьмин посетили г. Шанхай (КНР).

Цель визита - развитие международных связей РФЦСЭ при Минюсте России, обмен опытом по актуальным проблемам судебной экспертизы и криминалистики, ознакомление с научно-методическим потенциалом судебно-экспертных лабораторий, их материально-техническим и прежде всего химико-аналитическим оснащением для решения сложных экспертных задач, а также изучение опыта подготовки судебных экспертов.

В ходе визита в НТИСЭ А.И. Усов и С.А. Кузьмин приняли участие в работе Международного симпозиума, посвященного прогрессу в судебной экспертизе. В работе симпозиума участвовали ученые Китая, Казахстана, Кореи, России, Нидерландов, США, Великобритании. Тематика сообщений касалась как традиционных криминалистических направлений, так и новых родов судебной экспертизы. При этом большая часть докладов была посвящена вопросам судебно-медицинской и судебно-психиатрической экспертизы.

Российскими представителями специально для симпозиума была подготовлена презентация на тему «Опыт России в подготовке и повышении квалификации государственных

судебных экспертов по судебной компьютерно-технической экспертизе». Кроме того, отдельным вопросом в рамках симпозиума были рассмотрены направления дальнейших действий по организации Азиатской академии судебной экспертизы под эгидой Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). При обсуждении перспектив развития судебной экспертизы и обмене мнениями установлены рабочие контакты с представителями вузов и судебно-экспертных учреждений США, Великобритании и Нидерландов.

При посещении Научно-технического института судебной экспертизы (НТИСЭ) Минюста Китая между РФЦСЭ и НТИСЭ был подписан Протокол по реализации Соглашения о контактах и сотрудничестве между Минюстом России и Минюстом Китая в области судебной экспертизы. Указанное соглашение было подписано в сентябре 2007 г. в г. Москве и названный протокол стал первым документом, практически реализующим достигнутые договоренности.

В соответствии с данным протоколом предполагается активное двухстороннее сотрудничество по актуальным проблемам судебно-экспертного производства, по вопросам разработки научно-методического обеспечения, по обмену опытом подготовки и повышения квалификации экспертных кадров, а также в направлении обеспечения качества судебно-экспертной деятельности в соответствии с международными стандартами ISO 17020 и ISO 17025.



Участники Международного симпозиума "2007: Прогресс в судебной экспертизе" в г. Шанхай (КНР)

КРАТКАЯ СПРАВКА О НТИСЭ ПРИ МИНЮСТЕ КИТАЯ

Институт судебной экспертизы при Минюсте Китая был основан в 1951 г. на базе своего предшественника - Института судебных наук при Министерстве судебной администрации, образованного в 1932 г. В 1960 г. его деятельность была прекращена, и в 1983 г. институт был восстановлен решением Государственной научно-технологической комиссии КНР. С 2003 г. в соответствии с решением Минюста Китая Институт судебной экспертизы является национальным центром по подготовке и повышению квалификации судебных экспертов.

На институт возложено решение трех главных задач: проведение исследований в области науки и техники, касающейся судебной экспертизы; профессиональная подготовка экспертных кадров; выполнение экспертных исследований по особо сложным экспертизам различных родов и видов. Институт в настоящее время насчитывает 150 служащих, из них 70% - оперативный экспертный состав. При этом 11 служащих института получают специальные правительственные пособия.

Институт имеет 10 специализированных подразделений, включающих в себя следующие экспертные направления: судебная клиническая медицина, судебная патология, судебная психиатрия, судебная биология, судебная токсикология, экспертиза документов, судебная экспертиза аудиовизуальных материалов, судебно-трасологическая и судебная автотехническая экспертиза, экспертиза выполнения правил и

инструкций. Институт также издает два академических журнала: «Китайский журнал судебных экспертиз» и «Журнал судебной медицины».

Проведение научных исследований - основная задача института.

В настоящее время институт выполняет целевые научно-технические проекты по заказу Министерства науки и техники КНР, Национального фонда естествознания, Министерства юстиции КНР и Шанхайской муниципальной научно-технологической комиссии. Данные исследовательские проекты предусматривают работу в следующих направлениях: исследования в областях анализа ядов; исследования волос на предмет установления фактов злоупотребления лекарственными препаратами и наркотиками; формирование стандартов для оценки уровня физического повреждения и оценки дорожного происшествия, фундаментальные исследования относительно базы данных ДНК преступников; исследования в области решения идентификационных задач экспертизы аудиозаписей и др.

В настоящее время институт ежегодно выполняет несколько десятков тысяч судебных экспертиз в рамках уголовных, гражданских дел, а также в порядке административного судопроизводства.

С 2004 г. институт аккредитован по международным стандартам ISO 17020 и ISO 17025 и исполняет требования данных международных стандартов по поддержанию на необходимом уровне системы управления качеством судебно-экспертной деятельности.



Попов Вячеслав Леонидович,
заместитель начальника
Бюро судебно-медицинской экспертизы
Ленинградской области,
профессор, заслуженный деятель науки
Российской Федерации

ОТЧЕТ **о командировке в Китай российских специалистов в области** **судебной медицины**

22 августа 2007 г. в г. Циндао (КНР) состоялось VII заседание подкомиссии по сотрудничеству в области здравоохранения Российско-китайской комиссии по гуманитарному сотрудничеству.

Российскую делегацию возглавил Ю.Н. Бе-ленков - председатель Российской части подкомиссии, руководитель Федерального агентства по здравоохранению и социальному развитию, китайскую делегацию - Хуан Дзефу - председатель Китайской части подкомиссии, заместитель министра здравоохранения Китайской Народной Республики. В заседании приняли участие представители Минздравсоцразвития России, Росздра-ва, посольства России в КНР, Росздравнадзора, Роспотребнадзора, научно-исследовательских институтов и медицинских центров России, а также представители Минздрава Китая, Государственного управления по традиционной китайской медицине и фармакологии, Государственного управления пищевых продуктов и лекарственных препаратов, Китайского центра контроля заболеваемости, Управления здравоохранения Пекина, МИДа КНР.

Согласно пункту 9 протокола VII заседания подкомиссии по сотрудничеству в области здравоохранения Российско-китайской комиссии по гуманитарному сотрудничеству, состоявшегося 22 августа 2007 г. в г. Циндао (КНР), стороны договорились оказать содействие в организации и проведении семинара для судебно-медицинских экспертов Китая (Пекин, ноябрь 2007 г.) по вопросам

судебно-медицинской идентификации лиц, погибших при террористических актах, техногенных катастрофах и стихийных бедствиях.

Идея проведения мероприятия в Китае принадлежала президенту Ассоциации судебных медиков Китая, академику Лю Яо, который в 2006 г. во главе делегации судебных медиков Китая по приглашению директора РЦСМЭ профессора В.А. Клевно посетил государственные судебно-медицинские экспертные учреждения Москвы и Санкт-Петербурга, выступил с докладом на Международной конференции, посвященной 75-летию РЦСМЭ.

В период с 24 ноября по 2 декабря 2007 г. делегация российских специалистов в области судебной медицины посетила Китай с ответным визитом. Во главе делегации профессор В.А. Клевно - директор Российского центра судебно-медицинской экспертизы. В составе российской делегации, прибывшей в Китай, ученые с мировыми именами: профессор В.Л. Попов -заслуженный деятель науки России, специалист в области судебной баллистики; профессор П.Л. Иванов - лауреат Государственной премии России, специалист в области ДНК-анализа; доктор медицинских наук С.С. Абрамов - заслуженный врач России, специалист в области идентификации личности.

Целью визита было ознакомление с организацией и состоянием судебно-медицинской экспертизы в Китае, обмен опытом профессиональной

деятельности с китайскими специалистами, чтение лекций китайским экспертам в рамках семинара, посвященного актуальным вопросам современной судебной медицины, включая судебно-медицинскую идентификацию лиц, погибших при террористических актах, техногенных катастрофах и стихийных бедствиях.

Семинар проходил в городе Ханьчжоу на базе Полицейской академии провинции Сычуань и был организован на высоком учебно-методическом уровне. Участниками семинара были 100 врачей судебно-медицинских экспертов из разных провинций Китая.

Во время торжественного открытия встречи российско-китайских специалистов в области судебной медицины академик Всемирной академии наук комплексной безопасности (ВАН КБ), профессор В.А. Клевно сообщил о том, что профессор Лю Яо избран действительным членом ВАН КБ и по поручению президента академии, профессора М.М. Любимова вручил президенту Ассоциации судебных медиков Китая, профессору Лю Яо диплом и нагрудный знак академика ВАН КБ. Вручение диплома и нагрудного знака состоялось под бурные аплодисменты присутствующих.

Российские специалисты заблаговременно представили тексты своих лекций, которые были переведены на китайский язык и изданы в виде отдельного сборника. До начала занятий сборник получил каждый слушатель и имел возможность заранее изучить содержание предстоящих лекций. Это обеспечило высокую активность аудитории, которая выразилась в многочисленных вопросах к лекторам как в процессе, так и по окончании каждой лекции. В определенной мере этому способствовал и достаточно профессиональный синхронный перевод с русского языка на китайский и обратный перевод, который осуществлял один из старейших сотрудников Министерства общественной безопасности Китая г-н Шен Син-бань.

Профессор В.А. Клевно посвятил свои лекции организации судебно-медицинской экспертизы в России, а также - актуальным проблемам теории и практики судебно-медицинской травматологии. Им прочитаны следующие лекции: «Судебно-медицинская экспертная деятельность в Российской Федерации», «Вопросы судебно-медицинского обеспечения ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций (ЧС) с многочисленными человеческими жертвами», «Современные возможности судебно-медицинской экспертизы закрытой тупой травмы

грудной клетки: диагностика механизмов, последовательности и прижизненное™ переломов ребер».

Лекции доктора медицинских наук С.С. Абрамова касались различных сторон судебно-медицинской идентификации личности, включая практическое применение специальных компьютерных программ, организации и содержания работы судебно-медицинских специалистов при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций с многочисленными человеческими жертвами. Им были прочитаны следующие лекции: «Теоретические основы судебно-медицинской идентификации личности», «Методы идентификации личности неопознанных трупов», «Особенности идентификации личности трупов в случаях их массового поступления».

Профессор П.Л. Иванов познакомил аудиторию с современными взглядами на использование знаний молекулярной генетики в судебно-медицинской практике при расследовании преступлений против жизни и здоровья личности, по гражданским делам об установлении отцовства, материнства и замены детей. Им были прочитаны лекции: «Становление, современное состояние и перспективы дальнейшего развития молекулярно-генетической экспертизы в Российской Федерации», «Судебно-медицинская молекулярно-генетическая экспертиза при ликвидации последствий акта терроризма в московском метрополитене», «Комплексное применение молекулярно-генетических технологий для идентификации российских граждан, погибших при природной катастрофе - цунами в Таиланде».

В своих лекциях профессор В.Л. Попов изложил современные представления о судебно-медицинской экспертизе черепно-мозговой травмы, судебно-медицинской баллистике и научных основах реконструкции условий взрывной травмы. Им прочитаны лекции: «Судебно-медицинская экспертиза огнестрельных повреждений», «Реконструкция условий возникновения взрывной травмы», «Судебно-медицинская экспертиза черепно-мозговой травмы».

В ходе визита состоялись деловые встречи с руководителями и специалистами ряда государственных и общественных организаций:

1) Ассоциации судебных медиков Китая (президент - академик Лю Яо, вице-президент - доктор Цхай Хенгли); 2) Института права и судебной экспертизы (проректор - профессор Баошэнг Чанг, руководитель отдела судебно-медицинской экспертизы - профессор Чанг Лин); 3) Политике-

юридического университета Китая (председатель НИЦ российского права - профессор Хуан Дао-сю); 4) Полицейской академии провинции Сычу-ань (президент - профессор Гуолианг Фу, заместитель президента - Пел Ренчанг, директор по учебной работе Цои Квин, преподаватель судебной медицины Ю Фан и др.); 5) отдела криминальной полиции провинции Сычуань и города Ханьчжоу.

В ходе встреч и бесед обсуждались вопросы организации и процессуального обеспечения судебно-медицинской экспертизы в обеих странах, поводы к проведению

судебно-медицинской экспертизы трупов и живых лиц, особенности организации и содержания лабораторного исследования вещественных доказательств, взаимодействия судебно-медицинских экспертов и правоохранительных структур.

Итогом визита стала совместная договоренность о формах и сроках проведения совместных научных и практических контактов, включая обмен опытом и подготовку специалистов на экспертно-практической и учебной базе обеих сторон.



Хазиев Шамиль Николаевич,
старший научный сотрудник
Института государства и права РАН,
кандидат юридических наук

СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНОГО СУДА ПО СЬЕРРА-ЛЕОНЕ

Краткая справка о Сьерра-Леоне

Сьерра-Леоне - небольшое западно-африканское государство, расположенное на берегу Атлантического океана. С севера и востока оно граничит с Гвинеей, с юга - с Либерией. Сьерра-Леоне получило независимость в составе Британского содружества в 1961 г. Страной управляли сменявшие друг друга военные режимы. В марте 1996 г. в Сьерра-Леоне состоялись первые за три десятилетия президентские выборы на многопартийной основе. На этих выборах победил Ахмад Теджан Каббах (Ahmad Tejan Kabbah). Попытки правительства Каб-баха восстановить в стране стабильность оказались неудачными, оппозиционная группировка под названием Революционный объединенный фронт (RUF) начала вооруженную борьбу против президента Каббаха и 25 мая 1997 г. он был низложен группой армейских офицеров, после чего власть в стране захватил Революционный совет вооруженных сил (AFRC). Началась кровопролитная гражданская война, сопровождавшаяся крайним ожесточением с обеих сторон. В связи с этим Организация африканского единства обратилась с просьбой к Экономическому Сообществу западно-африканских государств (ЭСЗАГ) восстановить в Сьерра-Леоне конституционный порядок. Военный контингент миротворцев ЭСЗАГ, основную часть которых составляли военнослужащие из Нигерии, в феврале 1998 г. смог захватить столицу Сьерра-Леоне город Фритаун и восстановил власть президента Каббаха.

Однако между сторонниками президента Каббаха, объединенными в Силы гражданской самообороны (Civil Defence Forces - CDF) и миротворцами из ЭСЗАГ, с одной

стороны, и их противниками из Революционного совета вооруженных сил и Революционного объединенного фронта - с другой, продолжались боевые действия. Совет Безопасности ООН 13 июля 1998 г. принял решение о направлении в Сьерра-Леоне миссии наблюдателей. В 1999 г. при активном посредничестве ООН и ЭСЗАГ в Ломе (Того) было заключено мирное соглашение между противоборствовавшими сторонами, однако оно выполнялось не полностью.

В ходе вооруженных конфликтов многократно нарушались принятые международным сообществом правила ведения войны, права и свободы мирных граждан, совершались преступления против человечности. В связи с этим в Сьерра-Леоне в ожидании создания международного уголовного судебного органа осуществлялись мероприятия по сбору доказательств совершения международных и иных тяжких уголовных преступлений, в том числе массовых казней без судебного разбирательства, мобилизации несовершеннолетних в вооруженные формирования, сексуальных преступлений.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К СУДЕБНОМУ ПРОЦЕССУ

Миссия Организации Объединенных Наций в Сьерра-Леоне (МООНСЛ) расследовала в 2002 г. совершенные в прошлом нарушения прав человека и серьезные нарушения норм международного

гуманитарного права в округах Коно и Каилахун. Несколько мест массового захоронения людей были выявлены в одной из деревень к северу от Коиду. После того как недавно подразделения сьерра-леонской армии были введены в Каилахун, выяснилось также, что в этом округе существовали так называемые дома казней, где, по сообщениям гражданских лиц, подвергали пыткам и казнили. Важно было обеспечить сохранение этих объектов и вещественных доказательств до тех пор, пока не будет проведена надлежащая судебно-медицинская экспертиза. МООНСЛ собрала также показания лиц, искалеченных в ходе конфликта. Миссия разрабатывает базу данных, отражающих картину конфликта, и будет информировать местные правозащитные организации о своем опыте в этой области [4, с. 8].

В декабре 2001 г. были обнаружены массовые захоронения. Для исследования массовых нарушений прав человека и их тяжких последствий в Сьерра-Леоне в 2002 г., по просьбе Главного уполномоченного ООН по правам человека, в Сьерра-Леоне прибыли аргентинские судебные эксперты. Команда аргентинских судебных медиков, специализирующихся на исследовании трупов прибыла в страну 17 июня 2002 г. Аргентинская судебно-антропологическая команда (Argentinian Forensic Anthropology Team, испанская аббревиатура EAAF) - негосударственная организация, способствующая расследованию насильственных преступлений против прав человека. Она была сформирована в 1984 г. для экспертных исследований результатов насильственной смерти жертв нарушений прав человека. Задачей команды было провести судебно-медицинское исследование многочисленных останков жертв преступлений, зафиксировать и сохранить результаты исследований и вещественные доказательства для будущих разбирательств в Специальном Суде по Сьерра-Леоне [8].

Эта команда из четырех человек, в том числе трех экспертов - Патриции Бернади (Patricia Bernardi), Энахи Джинарте (Anahi Ginarte), Клаудии Биссо (Claudia Bisso) проработала в Сьерра-Леоне четыре недели. Первая неделя ушла на контакты с правительственными чиновниками и общение с неправительственными организациями, две последующие недели проводились полевые работы в местах захоронений, а в конце пребывания был проведен симпозиум по результатам исследований. Всего на территории Сьерра-Леоне команда обследовала 55 мест возможных захоронений.

В процессе посещения мест захоронений жертв конфликта члены команды проводили опросы свидетелей относительно случаев насилия, мест захоронений жертв, количества и состава погибших, собирали антропологические данные о жертвах с целью их идентификации в будущем, фотографировали места

захоронений, осуществляли видеосъемку, наносили полученную информацию на карту, с помощью GPS (системы глобального определения местоположения) отмечали точные координаты мест захоронений. По отработанной командой стандартизированной системе была создана база данных о захоронениях в Сьерра-Леоне. В базу данных вносятся сведения о дате совершенных убийств или незаконных казней, даты захоронений жертв, количество жертв, сведения о способе лишения жизни и др.

Члены команды имеют опыт работы не только в Аргентине: они проводили судебно-экспертные исследования на Филиппинах, в Чили, Боливии, Бразилии, Уругвае, Перу, Венесуэле, Колумбии, Эль Сальвадоре, Гватемале, Гаити, Панаме, Хорватии, Боснии, Эфиопии, Зимбабве и Южной Африке [5, р. 111-114].

В качестве судебно-медицинского эксперта в Сьерра-Леоне побывала и профессор Мария Кассиди (Marie Cassidy), государственный патологоанатом из Ирландии. Она более 20 лет трудится в качестве судебно-медицинского эксперта. С 1998 г. работает на кафедре судебной экспертизы Университета Глазго, профессор судебной медицины в Королевском хирургическом колледже Ирландии. С середины 1990-х годов активно сотрудничает с ООН, посетила Боснию и Хорватию. В Сьерра-Леоне профессор М. Кассиди принимала участие в исследовании костных останков жертв преступлений против человечности.

СОЗДАНИЕ СПЕЦИАЛЬНОГО СУДА ПО СЬЕРРА-ЛЕОНЕ

14 августа 2000 г. Совет Безопасности ООН принял специальную резолюцию, в которой поручил Генеральному Секретарю провести переговоры с правительством Сьерра-Леоне об учреждении специального суда, который должен был положить конец атмосфере безнаказанности в стране, привлечь к ответственности лиц, виновных в грубых нарушениях международного гуманитарного права и преступлениях против персонала ООН и способствовать национальному примирению и установлению прочного мира в этой стране [4].

В результате проведенных переговоров заместитель Генерального Секретаря ООН по правовым вопросам Ханс Корелл и министр юстиции и Генеральный прокурор Сьерра-Леоне Соломон Барева подписали 16 января 2002 г. Соглашение об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне, предназначенного для привлечения к ответвен-

ности лиц, совершивших тяжкие преступления в период гражданской войны в этой африканской стране. К соглашению прилагался Устав Суда. 19 января 2002 г. это соглашение было ратифицировано парламентом Сьерра-Леоне. Акт о ратификации внес в законодательство Сьерра-Леоне изменения, необходимые для обеспечения функционирования Суда. Эти три документа служат правовой основой деятельности Специального Суда по Сьерра-Леоне [2, с. 39-41].

Главной задачей Специального Суда согласно Устава является уголовное преследование лиц, которые несут основную ответственность за серьезные нарушения международного гуманитарного права и законов Сьерра-Леоне, совершенных на территории этого государства после 30 ноября 1996 г., в том числе и тех политических и военных лидеров, которые, совершая подобные преступления, поставили под угрозу установление и укрепление мира в этой стране. Под юрисдикцию Специального Суда подпадают преступления, которые подразделяются на две группы - нарушения международного гуманитарного права и нарушение законов Сьерра-Леоне. В отношении преступлений, предусмотренных уголовным законодательством Сьерра-Леоне и Специальный Суд, и суды Сьерра-Леоне имеют параллельную юрисдикцию, однако Специальный Суд обладает приоритетом. На любой стадии процесса он вправе потребовать от любого суда Сьерра-Леоне передачи любого дела в его ведение.

По состоянию на ноябрь 2007 г. было предъявлено обвинение тринадцати лицам. Двое из них скончались во время следствия и судебного разбирательства. Трое уже приговорены к значительным срокам лишения свободы.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНОГО СУДА

Специальный Суд состоит из Судебной палаты, Апелляционной палаты, Обвинителя и его службы, а также Секретариата во главе с Секретарем. В составе Судебной палаты трое судей, в составе Апелляционной палаты пятеро судей. Судьей может быть лицо, обладающее высокими моральными качествами, беспристрастностью и честностью, имеющее право на занятие высших судебных должностей в своем государстве. Устав требует, чтобы при формировании Суда принимался во внимание опыт судей в применении международного права, в том числе международного гуманитарного права, уголовного права и защиты прав несовершеннолетних. Назначение первого состава Суда произошло 28 июля 2002 г.

К исполнению своих обязанностей судьи приступили 2 декабря того же года после приведения к присяге.

Обвинитель Специального Суда назначается Генеральным Секретарем ООН после консультаций с правительством Сьерра-Леоне. Правительство Сьерра-Леоне после консультаций с Обвинителем и Генеральным Секретарем назначает заместителя Обвинителя. И Обвинитель, и его заместитель должны быть лицами высоких моральных качеств и обладать как высокой профессиональной компетенцией, так и большим опытом в расследовании уголовных преступлений. При исполнении своих обязанностей они должны быть полностью независимыми, не просить и не получать указаний от каких-либо правительств или лиц. Помощь Обвинителю оказывают сотрудники его Службы, которыми могут быть граждане как Сьерра-Леоне, так и граждане иностранных государств. Первым Обвинителем Специального Суда назначен американец Дэвид Крэйн.

В Специальном Суде все его сотрудники, независимо от того, являются ли они гражданами Сьерра-Леоне или нет, имеют одинаковый иммунитет от юрисдикции Сьерра-Леоне.

Основным источником применяемого Специальным Судом права служит его Устав, в котором определяются его юрисдикция, территориальные и временные пределы, организационная структура, полномочия судей и иных служащих, нормы уголовного и уголовно-процессуального права.

Порядок привлечения к уголовной ответственности и рассмотрения дел в Специальном Суде определяется его Правилами процедуры и доказывания. В соответствии со статьей 14 Устава, Специальный Суд должен пользоваться Правилами процедуры и доказывания Международного уголовного трибунала по Руанде (необходимо отметить, что Правила процедуры и доказывания Трибунала по Руанде сами в свою очередь заимствованы у Трибунала по бывшей Югославии). Судьи Специального Суда вправе вносить в эти Правила необходимые изменения, руководствуясь, если это будет уместно, Актом Сьерра-Леоне об уголовном процессе 1965 г. Рабочим языком Специального Суда назван государственный язык Сьерра-Леоне - английский. Судьи и сотрудники Суда подбирались из стран Содружества, имеющих правовую систему, основанную на общем праве, и говорящие на английском языке.

Акт о ратификации устанавливает уголовную ответственность за преступления против отправления правосудия в Специальном Суде. Преступными объявлены следующие действия: воспрепят-

ствование деятельности Суда или выполнению его служащими своих обязанностей, дача или получение взятки судьями и иными должностными лицами Суда, запугивание служащих Суда или свидетелей, фальсификация доказательств. Максимальное наказание установлено за взятку — лишение свободы на срок до 10 лет и/или штраф до 30 млн леоне. За остальные преступления наказание составляет до двух лет лишения свободы и/или штраф до 2 млн леоне. Юрисдикция в отношении этих преступлений принадлежит судам Сьерра-Леоне [2, с. 145-156].

Устав Специального Суда предоставляет обвиняемым тот же объем процессуальных прав, что и обвиняемым в иных международных судебных учреждениях. Все обвиняемые считаются равными перед Специальным Судом, они имеют право на справедливое рассмотрение своего дела с учетом мер, необходимых для защиты потерпевших и свидетелей и должны считаться невиновными до тех пор, пока в Суде не доказано иное. Обвиняемый имеет право: 1) быть проинформированным незамедлительно и подробно о предъявляемых ему обвинениях на понятном ему языке; 2) иметь достаточно времени и возможностей для подготовки своей защиты; 3) предстать перед Судом без неоправданной задержки; 4) присутствовать на Суде; 5) пользоваться помощью адвоката по своему выбору, защищать себя сам или просить о назначении ему защитника при отсутствии необходимых средств; 6) задавать вопросы свидетелям и вызывать свидетелей защиты на тех же условиях, на которых вызываются и свидетели обвинения; 7) пользоваться услугами переводчика, если он не понимает или не говорит на языке, используемом в Специальном Суде; 8) не давать показаний против самого себя и не признавать себя виновным.

По Соглашению об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне правительство этого государства обязалось оказывать полное содействие Специальному Суду и его Обвинителю в совершении необходимых следственных действий, в том числе открывать доступ служащим Суда к местам совершения преступлений и необходимым документам, проводить опознание, розыск, арест и предоставление в распоряжение Суда физических лиц (ст. 17). Согласно ст. 20 Акта о ратификации данного соглашения ордер или постановление Специального Суда имеют на территории Сьерра-Леоне такую же силу, как и ордер или распоряжение, выданное судом Сьерра-Леоне. Запрос об оказании правовой

который и обеспечивает его выполнение. Если Генеральный прокурор сочтет, что выполнение данного запроса (например, предоставление определенных документов) может представлять угрозу для национальной безопасности Сьерра-Леоне, он должен уведомить об этом Специальный Суд. Если, несмотря на такое заявление Генерального прокурора, судья Специального Суда повторно потребует исполнения данного запроса, он должен быть выполнен [2, с. 149].

ВОПРОСЫ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Несмотря на то что в Соглашении не оговариваются вопросы назначения и производства судебной экспертизы, из Устава и Соглашения явствует, что процедура назначения экспертизы должна быть аналогичной процедуре принятия решения о проведении иных следственных действий.

Свидетели и эксперты, прибывающие из-за пределов Сьерра-Леоне по вызову или запросу судей или Обвинителя, не подлежат судебному преследованию, задержанию или какому-либо ограничению их свободы со стороны властей Сьерра-Леоне. Они не подвергаются каким-либо мерам, которые могут повлиять на свободное и независимое осуществление их функций (ст. 14 Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Правительством Сьерра-Леоне об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне)*.

Правила процедуры и доказывания Международного уголовного трибунала по Руанде, существующие в момент учреждения Специального Суда, применяются *mutatis mutandis* для проведения юридических процессов в Специальном Суде.

В 2003 г. были приняты Правила процедуры и доказывания Специального Суда по Сьерра-Леоне. На октябрь 2007 г. в них восемь раз вносились различные изменения и дополнения. Правила состоят из девяти частей, включающих в себя 124 правила.

Правило 74 bis предусматривает возможность назначения медицинских, психологических и психиатрических экспертиз в отношении обвиняемых по решению судьи, Судебной палаты или по ходатайству одной из сторон процесса. Список одобренных Судом экспертов должен быть у Регистратора Суда. На время обследования судебное производство приостанавливается на срок, не более 90 дней. В отдельных случаях разбирается

* Соглашение между Организацией Объединенных Наций и правительством Сьерра-Леоне об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне. Приложение к Докладу Генерального Секретаря ООН об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне.

может происходить и без участия обвиняемого вплоть до его выздоровления и возможности продолжить участие в процессе [18, p. 37].

В соответствии с правилом 94 bis любое заключение эксперта должно быть предоставлено для ознакомления противоположной стороне как можно раньше, а также должно быть зарегистрировано Судебной палатой не позднее чем за 21 один день до предполагаемой даты заслушивания эксперта. В течение 14 дней после регистрации заключения эксперта противоположная сторона должна уведомить Судебную палату о своем решении относительно принятия данного доказательства или проведения перекрестного допроса эксперта. Если другая сторона принимает заключение эксперта, то Судебная палата признает заключение доказательством не вызывая эксперта для сви-детельствования.

Судьи Специального Суда в целом могут вносить в правила процедуры и доказывания поправки или принимать дополнительные правила в том случае, когда применимые правила не регулируют или в недостаточной степени регулируют какую-либо конкретную ситуацию. При этом они могут руководствоваться по мере необходимости Законом Сьерра-Леоне об уголовном процессе 1965 г. (ст. 14 Устава Специального Суда).

Специальный Суд по Сьерра-Леоне в каждом из вынесенных приговоров дает развернутое описание правил и принципов оценки доказательств, в том числе и заключений судебных экспертиз.

В разделе, посвященном доказательственному значению судебных экспертиз, Суд приводит понятие эксперта, под которым подразумевается «человека, который благодаря каким-либо специальным знаниям, навыкам и умениям, может помочь лицу, решающему вопрос факта, понять или определить спорный вопрос. Заключение эксперта является свидетельством, предназначенным просветить судей по специальным вопросам технической природы, требующим специальных знаний в определенной области, находящейся вне обычного опыта и знаний суда».

В оценке доказательственной значимости заключений экспертов Суд руководствуется сведениями о профессиональной компетентности экспертов, использованной методологии и ходе рассуждений эксперта, его независимости, использованных экспертом исходных данных, их достоверности и обоснованности выводов, соответствии их другим принятым Судом доказательствам.

Консультации сотрудников службы Обвинителя с

судебными и иными экспертами оплачиваются Судом в том же размере, что и консультации защитников (Directive on the assignment of counsel. Special Court for Sierra Leone. Article 16 p. D, iii).

В 2004 г. между Секретариатом Суда и Нидерландами было заключено соглашение о судебно-экспертном обеспечении деятельности Суда [19, p. 24].

В 2005 году Секретариат Суда издал практическое руководство по вопросам вознаграждения свидетелей и экспертов [Ibid., p. 14].

СУДЕБНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ, ПРОВЕДЕННЫЕ В ХОДЕ СУДЕБНОГО РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

Специальный Суд по Сьерра-Леоне закончил рассмотрением одно дело и продолжает рассматривать еще несколько дел, возбужденных в отношении наиболее важных обвиняемых.

В процессе судебного разбирательства допрашиваются судебные эксперты, которые проводили по заданию стороны обвинения или стороны защиты соответствующие судебные экспертизы. Некоторые эксперты дали заключение по двум и более уголовным делам, рассматриваемым Судом. Это связано с тем, что ими исследовались объекты, имеющие отношения к действиям разных обвиняемых, сгруппированных по их отношению к той или иной организации, принимавшей участие в вооруженных конфликтах.

Так крайне ценными для Суда оказались результаты многочисленных исследований, проведенных доктором Уильямом Хагландом.

Доктор Уильям Хагланд* (William Hagland, р. в 1943 г.) - судебный антрополог из Сиэтла, Вашингтон (США), имеющий обширный опыт идентификации жертв по костным останкам, был приглашен Специальным Судом в октябре 2003 г. в качестве судебного эксперта для исследования мест массовых захоронений жертв гражданской войны в Сьерра-Леоне. Доктор Хагланд ранее проводил экспертизы костных останков жертв конфликтов в Хорватии, Восточном Тиморе и других странах. Он является директором основанной в Бостоне Международной судебно-экспертной программы для организации «Врачи за Права Человека» (the Boston-based International Forensic Program for Physicians for Human Rights). Он исследовал случаи потенциальных злоупотреблений правами человека, массового убийства и геноцида во всем

* У. Хагланд имеет степень доктора наук по антропологии и специализацию по судебной антропологии (базовое образование биологическое - бакалавр, степень магистра по антропологии).

мире. Хагланд служил старшим судебно-экспертным советником ООН для международных уголовных трибуналов по Руанде и бывшей Югославии (the United Nations' Senior Forensic Advisor for the International Criminal Tribunals for Rwanda and the Former Yugoslavia). Недавно он возглавлял судебно-экспертную команду в Афганистане, которая нашла место массовых захоронений с телами задержанных организацией Талибан.

Доктор Хагланд посетил 20 участков, включая могилы в местности Бо (Bo), где он идентифицировал останки 4 жертв.

В результате проведенных экспертиз доктор Хагланд указал на наличие двух типов травм, приведших к смерти жертв убийств: острая рубленая или резаная травма и тупая травма от удара. Согласно доктору Хагланду, первый тип травм образован от использования орудий типа мачете. Тупые травмы, вероятно, нанесены плоскими или округлыми поверхностями типа кулака, ботинка или приклада.

Личность трех жертв из четырех была установлена в ходе слушаний (Хэтти Контех, Алфа Кон-тех и Фодей Бангера). Все четыре человека были предположительно жертвами убийства. Полученные в процессе экспертного исследования данные совпали со свидетельствами их родственников относительно обстоятельств гибели идентифицированных лиц [21, р. 1-2].

Доктор Хагланд заявил после окончания предварительного исследования захоронений: «Остатки жертв злодеяний, которые были совершены, ждут будущего исследования в ямах, колодцах и уборных. Их кости сохраняют шрамы смертельных ранений. Они не лгут. Судебно-экспертное исследование позволит им стать свидетелями злодеяний, которые были совершены против них [7].

Доктор Хагланд выступил в качестве эксперта обвинения по делу CDF (Силы гражданской самообороны) по обвинению Нормана, Фофана и Кон-дивы. Во время судебного разбирательства 20 июня 2005 г. доктор Хагланд дал показания по существу проведенного им исследования останков четырех жертв конфликта и подвергся перекрестному допросу [23]. В ходе допроса эксперт подробно рассказал о сущности методов судебно-экспертного установления пола и возраста человека по костным останкам, а также о возможностях диагностики времени причинения телесных повреждений и установления причин наступления смерти. При этом Хагланд заявил о том, что вопросы, касающиеся установления причин смерти входят в компетенцию судебного эксперта-патолога. В письменном заключении эксперта Хагланда имеются фрагменты,

проведенного судебным экспертом-патологом для установления причины наступления смерти [Ibid., р. 24-28, 40-47]. В процессе судебного допроса эксперт с помощью компьютерной программы Power Point демонстрировал фотоснимки, иллюстрирующие ход и результаты проведенного исследования.

Специальному Суду по Сьерра-Леоне в феврале-марте 2007 г. года пришлось прибегнуть к помощи судебно-медицинских экспертов в связи с неожиданной смертью одного из обвиняемых -60-летнего Сэма Хинга Нормана (Sam Hinga Norman), арестованного еще в 2003 г. Норман страдал заболеванием ног и с трудом передвигался, нуждался в оперативном лечении. Ему разрешили выехать в Дакар (Сенегал), где в военном госпитале 8 февраля была проведена операция. Однако через некоторое время Норман скончался в госпитале. Специальный Суд сообщил, что причиной смерти был, вероятно, сердечный приступ.

Для установления причины смерти Нормана Специальный Суд выделил своего судебно-медицинского эксперта. Семья Нормана также потребовала, чтобы при проведении исследования трупа присутствовал приглашенный родственниками патологоанатом (судебно-медицинский эксперт?) [14].

Ранее прежний лидер Революционного объединенного фронта Фодай Санко (Foday Sankoh) также умер находясь под стражей и ожидая рассмотрения его дела Специальным Судом.

В работе Специального Суда принимает активное участие в качестве судебно-медицинского эксперта и гражданин Сьерра-Леоне доктор Саймон Оуизз Корма (Simon Owizz Korma), директор лабораторной службы Министерства здравоохранения Сьерра-Леоне.

Доктор Корма окончил Университетский колледж Сьерра-Леоне в 1966 г. С 1966 до 1972 г. учился в Одесском медицинском институте в СССР и получил диплом о высшем медицинском образовании. Имеет опыт работы в качестве акушера-гинеколога, патологоанатома, гистопатолога, цитолога, гематолога, медицинского микробиолога, судебного медика. Обучался и проходил стажировку в Великобритании и Канаде. В настоящее время консультант-патолог Минздрава Сьерра-Леоне и судебно-медицинский эксперт медицинской службы Министерства обороны этой страны*.

Ряд интересных судебных экспертиз был проведен по делу по обвинению Браймы, Камары и Кану в совершении многочисленных преступлений

* Данные получены из сайта Министерства здравоохранения Сьерра-Леоне.

против человечности, геноцида, военных и общеуголовных преступлений. Так была проведена судебная военная экспертиза, на разрешение которой ставились вопросы о характере воинских формирований Революционного совета вооруженных сил (AFRC) и Революционного объединенного фронта (RUF), степени их управляемости, дисциплине, обучении и особенностях мобилизационной работы, роли обвиняемых в проведении различных акций.

Обвинение в качестве военного эксперта пригласило 48-летнего полковника Ричарда Мортимера Айрона (Richard Mortimer Iron), офицера Британской армии, в настоящее время сотрудника НАТО. На разрешение эксперта было поставлено четыре вопроса:

1. Имела ли CDF военную иерархию и структуру?
2. Характеризуется ли CDF как военная организация?
3. Была ли эта организация сплоченной (имелась ли связь между стратегическими, оперативными и тактическими уровнями)?
4. Было ли командование CDF эффективным?

При проведении экспертизы полковник Айрон исследовал военные аспекты в показаниях свидетелей, приобщенных к делу документах, исследовал места боевых действий. При этом игнорировались правовые аспекты действий военных и их командования. Работа над заключением по делу CDF была завершена в мае 2005 г.

Защита пригласила в качестве своего военного эксперта генерал-майора Королевской морской пехоты Нидерландов Принса (Prins). Генерал в своем заключении и во время допроса в судебном заседании по делу AFRC указал на то, что AFRC не может рассматриваться как военная организация, так как степень управляемости оказалась весьма низкой, коммуникация между подразделениями - неэффективными, отсутствовали системы поощрений и служебного роста, не была организована система тылового обеспечения, снабжения, обучения солдат, медицинское обслуживание. Обвинение в ходе процесса утверждало, что заключение генерала Принса ошибочно, так как он сравнивает вооруженные формирования Сьерра-Леоне с европейскими армиями без учета местных исторических особенностей.

В своем приговоре Специальный Суд отдал предпочтение заключению военного эксперта стороны обвинения и обосновал

это тем, что полковник Ричард Айрон имеет большой опыт сухопутных военных операций, опыт военных операций, в отличие от генерала Принса посетил места боевых действий, его заключение базировалось на интервью со свидетелями боевых действий, в то время как заключение генерала Принса базировалось главным образом на вторичных источниках. Заключение генерала Принса было по мнению Суда в значительной степени дискредитировано в ходе перекрестного допроса во время судебного разбирательства [10].

По этому же делу были проведены судебные экспертизы по вопросу о принудительных браках с несовершеннолетними девушками, имевших место во время вооруженных конфликтов. Эти экспертизы были необходимы для правильной квалификации действий мятежников и военных, заводивших для себя «полевых жен». Эксперт стороны обвинения Зайнаб Ева Бэнгура (Zainab Hawa Bangura)* исследовала факты принудительных браков с малолетними девушками и брачные обычаи мирного времени [25]. Эксперт стороны защиты Дорте Торсен (Dorte Thorsen)** также исследовала это явление и его возможную оценку с учетом опыта этнографических, антропологических и тендерных исследований брачных отношений в африканских странах. Суду эти экспертизы были необходимы для решения вопроса о квалификации действий военных по принуждению к вступлению в брак или как преступление против человечности, или как иные тяжкие преступления против международного гуманитарного права, или как общеуголовные преступления. При этом заключения экспертов (expert opinion) Судом признаны в качестве доказательств по делу. Они, на наш взгляд, являются социологическими и этнографическими экспертизами.

Эксперт Торсен во время допроса в суде подтвердила данное ею заключение, отметив, что оценка фактов вступления в брак с мятежниками не должна быть категорически отрицательной и всегда расцениваться как преступное принудительное действие [20, p. 2-3].

Суд в своем приговоре отметил, что он основывает свои выводы о квалификации действий обвиняемых в вопросе принудительного брака на заключении эксперта стороны обвинения, так как эксперт Зайнаб Бангура провела исследование непосредственно в Сьерра-Леоне, интервьюировала свидетелей и жертв принудительных браков [10, p. 586].

* Гражданка Сьерра-Леоне, 1959 г. рождения, бакалавр искусств, общественный деятель и политик, с 2006 г. сотрудница миссии ООН в Либерии. ** Гражданка Дании, доктор философии по африканистике (Университет Сассекса), специалист по этногеографии, тендерным вопросам. В настоящее время научный сотрудник Скандинавского африканского института в Швеции.

По этому делу также проводились экспертизы по вопросу об использовании детей моложе 15 лет в военных операциях. Эксперт стороны обвинения [17] и эксперт стороны защиты [15] исследовали практику вербовки, обучения и использования вооруженных подразделений, состоявших из мальчиков и девочек моложе 15 лет и дали соответствующие оценки этим действиям, осуществлявшимся под руководством обвиняемых. При этом были установлены как факты принудительной мобилизации детей, так и добровольного участия подростков вместе с родителями в военных операциях противоборствующих сил*.

В ходе судебного разбирательства в отношении обвиняемого Фодай Сайбана Санко (Foday Saybana Sankor) были назначены судебные психологические, психиатрические и судебно-медицинские экспертизы. Судебно-психиатрическую экспертизу предполагалось провести для решения вопроса о вменяемости обвиняемого. В качестве судебного эксперта-психиатра судом был избран доктор Веркалк (Verkalk) из Гааги. На время проведения судебно-психологических и судебно-психиатрических экспертиз в отношении этого обвиняемого судебное разбирательство планировалось приостановить. Однако обвиняемый Фодай Санко неожиданно скончался [6, p. 6].

Следует также отметить, что в текстах выносимых приговоров Суд нередко при оценке доказательств, в том числе и судебных экспертиз, подробнейшим образом аргументирует свою позицию и приводит ссылки на научные издания, посвященные уголовно-процессуальным вопросам и вопросам доказывания по делам, рассматриваемым международными судебными учреждениями.

* * *

Ознакомление с обстоятельствами назначения и производства ряда судебных экспертиз для Специального Суда по Сьерра-Леоне, а также со стенограммами допроса экспертов в ходе судебного разбирательства и другими судебными материалами по этим вопросам позволяет придти к следующим выводам.

1. В процессе судопроизводства в Специальном Суде по Сьерра-Леоне был проведен ряд судебных экспертиз, сыгравших важную роль в вынесении правосудных приговоров участникам вооруженных столкновений в 1998-2002 гг. Эти экспертизы были выполнены на должном научном уровне, объективно и в соответствии с общепризнанными судебно-экспертными подходами.

2. Расследование и судебное разбирательство дел о международных уголовных и иных тяжких преступлениях требует проведения не только общеизвестных традиционных видов судебной экспертизы, но и таких, как судебные военные,

* Экспертом стороны защиты выступил известный политолог, профессор колледжа и декан факультета социальных наук и права Университета Фора Бэй (Forah Bay) Осман Гбла (Osman Gbla).

судебные этнографические, тендерные и социально-антропологические экспертизы.

3. В ходе судебного разбирательства в Специальном Суде по Сьерра-Леоне при решении процессуальных вопросов судебной экспертизы применяются не только специально принятые для этого Суда Правила процедуры и доказывания, но и нормативные акты и прецеденты Международного Уголовного Суда, международных уголовных трибуналов по Югославии и Руанде, судебные прецеденты США и Великобритании, процессуальные нормы внутреннего законодательства Сьерра-Леоне.

4. Применение при назначении и производстве судебных экспертиз правил общего права (common law), обеспечивает максимальную состязательность, необходимую для объективной оценки выводов судебных экспертов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доклад Генерального Секретаря об учреждении Специального Суда по Сьерра-Леоне. ООН, Совет Безопасности, 4 октября 2000 г. S/2000/915.

2. Марусин И. С. Специальный Суд по Сьерра-Леоне - новый орган международной уголовной юстиции // Правоведение. 2003. № 2 (247).

3. Марусин И. С. Международные уголовные судебные учреждения: судостроительство и судопроизводство. - СПб.: Издательский Дом С.-Петербург. гос. ун-та, Издательство юрид. фак-та С.-Петербург. гос. ун-та, 2004.

4. Тринадцатый доклад Генерального Секретаря о миссии Организации Объединенных Наций в Сьерра-Леоне от 14 марта 2002 г. S/2002/267.

5. EAAF work in Sierra Leone // EAAF annual 2002 report.

6. First annual report of the President of the Special Court for Sierra Leone for the period 2 December 2002-1 December 2003.

7. Forensic Expert Begins Examination of Mass Graves. Special Court for Sierra Leone // Press and Public Affairs Office. PRESS RELEASE. Freetown, Sierra Leone, 25 October 2002.

8. Forensic Team visits Sierra Leone. Press Release. 20 June 2002. U.N. United Nations Mission in Sierra Leone (UNAMSIL).

9. Heffernan, John; Ayotte, Barbara. Remains of Nigerian Activist Ken Saro-Wiwa Returned to His 100-Year-Old Father // Release Physicians for Human Rights, 30 November. 2004.

10. Judgement. Case No SCSL-04-16-T. Prosecutor against Alex Tamba Brima, Brima Bazzy Kamara, Santigie Borbor Kanu. Special Court for Sierra Leone. Trial Chamber II. 20 June

11. Leave no Marks. Enhanced Interrogation Techniques and the Risk of Criminality. Executive Summary of «Physicians for Human Rights». 2007.
12. Liberia - Sierra Leone: Bockarie said killed in shoot-out with Liberian forces // United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs - Integrated Regional Information Networks (IRIN). 06 May 2003. <http://www.irinnews.org/>.
13. Mass Graves discovered // Physicians for Human Rights. «Record», May 2002.
14. Norman's Family vows to reject SLPP contribution // Concord Times Newspaper Online. 3/03/2007.
15. Osman Gbla. Research Report: The use of child soldiers in the Sierra Leone Conflict. Special Court for Sierra Leone. Exhibit D-37. Case N SCSL-2004-16T.
16. Physicians for Human Rights Forensic Team. Preliminary Assessment. Jenin, 21-23 April 2002. A Report by Physicians for Human Rights. Boston, Washington DC.
17. Report on the Situation in Sierra Leone in Relation to Children with the Fighting Forces. Special Court for Sierra Leone. Exhibit P-33. Case N SCSL-2004-16T.
18. Rules of Procedure and Evidence of the Special Court for Sierra Leone. Freetown, 2007.
19. Second annual report of the President of the Special Court for Sierra Leone for the period 1 January 2004 - 17 January 2005.
20. Sierra Leone Trial Monitoring Program. Weekly report. Trial Chamber II - AFRC Trial. Update # 92.
21. *Staggs M.* Special Court Monitoring Program Update # 46 Trial Chamber 1 - CDF Trial Covering week ending June 24, 2005 // U.C. Berkeley War Crimes Studies Center. Sierra Leone Trial Monitoring Program Weekly Report.
22. The events of April 9 (The «First Wave» of Illness). PHR report.
23. The Prosecutor of the Special Court v. Sam Hinga Norman, Moinina Fofana, Allieu Kondewa. Trial Chamber I. Case No. SCSL-2004-14T. transcripts/CDF-062005. 20 June 2005.
24. Underlying Causes of Human Rights Violations // www.PHR.org/ apartheid-causes.
25. Zainab Bangura. Expert Report on the Phenomenon of «Forced Marriage» in the context of the Conflict in Sierra Leone and more specifically, in the context of the Trials against the RUF and AFRC Accused only. Exhibit P-32. Special Court for Sierra Leone. Case No SCSL-2004-16-T.

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ,
КРУГЛЫЕ СТОЛЫ ПО
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ



Калинин Евгений Иванович,
ведущий эксперт лаборатории судебной
автотехнической экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской Федерации,
кандидат технических наук



Аджиев Рустам Исмаилович,
старший эксперт лаборатории судебной
автотехнической экспертизы РФЦСЭ
при Министерстве юстиции Российской Федерации

**КУРСЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ ЭКСПЕРТОВ СИСТЕМЫ СЭУ
МИНЮСТА РОССИИ ПО ЭКСПЕРТНОЙ СПЕЦИАЛЬНОСТИ 13.1
«ИССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП» В РФЦСЭ
ПРИ МИНЮСТЕ РОССИИ**

В 2007 г. в соответствии с планом Минюста России на базе Российского федерального центра судебной экспертизы были организованы Курсы повышения квалификации по экспертной специальности 13.1 «Исследование обстоятельств ДТП», в которых приняли участие эксперты Мурманской лаборатории судебной экспертизы (ЛСЭ), Дагестанской ЛСЭ, Вологодской ЛСЭ, Рязанской ЛСЭ, Тюменской ЛСЭ, Средне-Волжского РЦСЭ, Дальневосточного РЦСЭ, Алтайской ЛСЭ, Орловской ЛСЭ, Томской ЛСЭ, Кемеровской ЛСЭ, Курской ЛСЭ,

Челябинской ЛСЭ, Чувашской ЛСЭ, Уральского РЦСЭ, Сибирского РЦСЭ, Мордовской ЛСЭ, Ярославской ЛСЭ, Архангельской ЛСЭ, Кировской ЛСЭ, Иркутской ЛСЭ, Московской ЛСЭ, Забайкальской ЛСЭ, Пензенской ЛСЭ, Тульской ЛСЭ, Ставропольской ЛСЭ, Воронежского РЦСЭ, Омской ЛСЭ, Пермской ЛСЭ, Приволжского РЦСЭ, Сахалинской ЛСЭ, Южного РЦСЭ, Волгоградской ЛСЭ, Красноярской ЛСЭ, Ивановской ЛСЭ, Ульяновской ЛСЭ, Саратовской ЛСЭ и Самарской ЛСЭ.

На курсах повышения квалификации были прочитаны следующие лекции:

- Основные задачи СЭУ судебной экспертизы;
- Использование специальных познаний в судебном доказывании;
- Основы теории судебной экспертизы;
- Судебная экспертиза в уголовном процессе;
- Назначение и производство САТЭ на предварительном следствии и в суде. Исходные данные для САТЭ;
- Параметры и коэффициенты, используемые при производстве САТЭ;
- Анализ наезда на пешехода и перспективы надежного исследования;
- Экспертное исследование действий водителя ТС с позиции требований Правил дорожного движения;
- Решение вопроса о технической возможности предотвратить ДТП по критическим значениям параметров;
- Анализ наезда на пешехода при ограниченной обзорности;
- Исследование манёвра ТС;
- Активная и пассивная безопасность ТС;
- Экспертная оценка действий водителя в нестандартных условиях;
- Конструктивные, технологические и эксплуатационные свойства автомобильных шин;
- Исследование ДТП, связанных с потерей устойчивости;
- Экспертное исследование столкновений ТС;
- Экспертное исследование ДТП, наступивших в условиях ограниченной видимости;
- Экспертная практика в СЭУ МЮ РФ по материалам рецензирования в ЛСАТЭ.

Слушатели курсов повышения квалификации также имели возможность выступить со своими сообщениями. В частности, выступили А.Ю. Васильев (Дальневосточный РЦСЭ) по темам «Вопросы, возникающие при проведении комплексных судебно-медицинских и автотехнических экспертиз»; «Проблемы исследования обстоятельств дорожно-транс-

портных происшествий совершенных в условиях пониженной обзорности и недостаточной видимости»; «Идентификация и определение существенных технических характеристик транспортных средств производства Японии при исследовании обстоятельств дорожно-транспортных происшествий», П.И. Семен-ченко (Южный РЦСЭ) по теме «Судебная автотехническая экспертиза в доказывании по гражданским делам о ДТП», и др.

Помимо этого, программой Курсов повышения квалификации экспертов было предусмотрено изучение наблюдательных производств экспертов ЛСАТЭ РФЦСЭ, обсуждение проблемных вопросов экспертной практики САТЭ и проведение круглого стола (обмена опытом) с участием руководства РФЦСЭ и ведущих экспертов ЛСАТЭ.

В рамках существующей экспертной практики живой интерес аудитории вызвало обсуждение конкретных и неординарных дорожных ситуаций, предшествовавших происшествию, что свидетельствует о том, что не всегда и не во всех вопросах у экспертов может быть однозначное мнение.

В плане дальнейшего совершенствования экспертной деятельности отмечались вопросы, которые могут быть объединены в следующие три основные группы:

- о надежности решения вопросов расчетными методами;
- о неоднозначности понимания некоторых требований Правил дорожного движения РФ в реальных условиях;
- о несовершенстве анализа причинно-следственных связей между действиями водителя (водителей) и возникновением происшествия.

При обсуждении вопросов первой группы слушатели курсов обнаружили понимание в деле использования в расчетах математических (статистических) методов, позволяющих управлять надежностью результатов расчетов.

В русле решения ряда вопросов с позиции требований Правил дорожного движения РФ слушателями курсов высказывались обосно-

ванные мнения о необходимости уточнения отдельных положений этих правил.

Слушатели курсов пришли к согласию, заключив, что вопросы анализа причинно-следственной связи между действиями водителя (води-

телей), требованиями Правил дорожного движения РФ и возникновением происшествия требуют дальнейшего более глубокого исследования и логического обоснования как на теоретическом уровне, так и в практическом плане.

ЭКСПЕРТИЗА В
НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ
ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ



Суворов Юрий Борисович,
заведующий кафедрой
транспортной юриспруденции МАДИ (ГТУ),
доктор юридических наук, профессор

Аристова С.А.
эксперт
экспертно-юридиче
ского бюро
«ГАРБОР»

ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП, СВЯЗАННЫХ С НЕПРАВИЛЬНЫМ ПРИМЕНЕНИЕМ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

В 2003 г. в Перечень видов САТЭ был введен новый вид «Экспертное исследование дорог, дорожных условий на месте ДТП» (Приказ Министерства юстиции Российской Федерации №114 от 14 мая 2003 г.). Особое место среди частных объектов исследования по данному виду занимают недостатки организации дорожного движения [22]. Такие недостатки, наиболее часто встречаемые в экспертных заключениях, связаны с неформатным изготовлением и неправильным применением дорожных знаков.

Изготовление и установка дорожных знаков в нашей стране являются предметом стандартизации. С 1 января 2006 г. введены новые ГОСТы России в отношении указанных выше родов деятельности. Появился ряд новых знаков, выработаны правила их применения, изменились вид, типоразмеры и правила применения некоторых традиционных знаков, введена новая классификация знаков, в прежней классификации (по принципу действия) количество групп увеличилось с семи до восьми, изменилось световое оформление знаков.

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ «НЕФОРМАТНО» ИЗГОТОВЛЕННЫХ ЗНАКОВ

С 1 января 2006 г. нормативные требования в отношении изготовления дорожных знаков регламентированы ГОСТ Р 52290-2004 [12].

Требования к **применению** дорожных знаков установлены в ГОСТ Р 52289-2004 [11].

В частности, **технические средства организации дорожного движения допускается применять и в случаях, не предусмотренных ГОСТ Р 52289-2004, если необходимость их применения обоснована конкретными условиями дорожного движения, в иных, «стесненных» условиях (обрыв, выступ скал, места проведения работ на проезжей части и т.п.)**

Допускается в установленном порядке в экспериментальных целях применять технические средства организации дорожного движения, не регламентированные действующими государственными стандартами. При этом в необходимых случаях для участников движения должна быть предоставлена информация, разъясняющая назначение данного технического средства.

Таким образом, ГОСТ 52289-2004 допускает применять технические средства организации дорожного движения, не регламентированные действующими государственными стандартами.

Эти требования имеют особое значение при анализе ДТП в соответствующих ситуациях.

Рассмотрим данное положение на примере.

В сельской местности самодельный знак 2.4 «Уступите дорогу» был вывешен на дереве. Водитель а/м ВАЗ-2109, следуя по этой дороге, столкнулся с автомобилем ВАЗ-2106, следовавшим в пересекаемом направлении. По показаниям водителя, он посчитал, что этот знак - чья-то

шутка или самоуправство, что знак повешен незаконно, и что он не должен им руководствоваться. В ходе допроса представителей дорожной организации, обслуживающей данный участок дороги, выяснилось, что за несколько дней до происшествия знак 2.4 (установленный по ГОСТу) куда-то исчез, а на складе предприятия таких знаков в наличии не было. Новые знаки были заказаны в соответствующей инстанции, но заявленный поставщиком срок поставки составил более месяца, поэтому один из рабочих изготовил знак «Уступите дорогу» из фанеры, который затем был закреплен на дереве.

Суд решил, что водитель должен был руководствоваться этим знаком, так как информация, которая содержалась на знаке, независимо от того, что он был изготовлен не по ГОСТу, могла восприниматься водителем только однозначно: как требование уступить дорогу. При принятии такого решения суд даже оставил без внимания то обстоятельство, что при отсутствии перед данным перекрестком знака, парного знаку 2.4 (это мог быть знак 2.1 или 2.3.2-2.3.7), автомобиль, следующий по пересекаемой дороге, должен уступить ее находящемуся справа, что исключает их одновременный выезд на перекресток [16].

В такой ситуации установка знака 2.4 без парного ему знака со стороны пересекаемой дороги только дезорганизует движение.

Компетенция эксперта-автодорожника здесь ограничивается следующими вопросами:

1) Имеются ли отклонения от ГОСТ Р 52290-2004 в изготовлении данного знака?

2) Достаточно ли однозначно участники движения могут понять информацию, которую несет в себе данный знак?

Остальные аспекты, связанные с причинами отсутствия стандартных знаков, а также ответ на вопрос: допускается ли в таких условиях устанавливать нестандартные знаки, к экспертной компетенции не относятся.

ОСОБЕННОСТИ НЕКОТОРЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ В АСПЕКТЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ К РЕШЕНИЮ ЭКСПЕРТНЫХ ЗАДАЧ

«Временные» знаки

Технические средства организации дорожного движения, применение которых было вызвано

причинами временного характера (дорожно-ремонтными работами, сезонными особенностями дорожных условий и т.п.), после устранения указанных причин должны быть демонтированы. Знаки и светофоры допускается закрывать чехлами (ГОСТ Р 52289-2004, п. 4.5.).

Временно установленные знаки должны быть сняты в течение суток после устранения причин, вызвавших необходимость их установки (ГОСТ Р 50597-93 п. 4.1.6. [9]).

В действовавшем до 1 января 2006 г. ГОСТ 23457-86 (п. 1.3.) [13] содержалось указание о том, что технические средства организации дорожного движения временного характера должны быть демонтированы немедленно после устранения причин, с которыми связана их установка.

В введенном с 1 января 2006 г. ГОСТ Р 52289-2004 взамен ГОСТ 23457-86 слово «немедленно» отсутствует. Тем самым, наконец, устранено противоречие требований ГОСТ Р 50597-93 и ГОСТ 23457-86 в этой части, существовавшее на протяжении 12 лет и не позволявшее однозначно оценивать действия (бездействие) соответствующих лиц в отношении своевременного демонтажа технических средств организации дорожного движения, носящих сезонный, ремонтный характер и т.п.

Это вызывало серьезные неудобства для экспертов.

Что касается отношения суда к данному вопросу, то суд обычно принимает решение по более «мягкому» варианту - в пользу потенциального субъекта ответственности - дорожной (коммунальной) службы, т.е. считает, что снятие знаков, необходимость применения которых отпала после завершения работ, должно быть произведено не позднее суток с момента устранения причин их установки.

Знак 1.15 «Скользкая дорога» и знак 1.16 «Неровная дорога»

Данные знаки предупреждают водителя о том, что впереди опасный участок, на котором установленный верхний предел скорости не гарантирует безопасности движения, поэтому водитель транспортного средства обязан самостоятельно выбирать оптимальный скоростной режим в зависимости от дорожных условий.

Экспертной оценке здесь подлежит правильность установки знаков (вне населенных пунктов на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах - на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка).

При определении технической возможности предотвратить ДТП наличие этих знаков учитывается при выборе исходных параметров (например, при выборе дифференцированного времени реакции водителя).

Знак 1.17 «Искусственная неровность»

Искусственная неровность может послужить серьезным препятствием (а зачастую так называемые лежащие полицейские имеют значительную высоту при небольшой длине) для движения автомобиля и стать причиной ДТП. При отсутствии знака 1.17 водитель, не имея должной информации о дорожных условиях, может не успеть среагировать на внезапно возникшее перед ним препятствие. Вместе с тем при отсутствии знака 1.17 на дорогу распространяются все требования и нормы, предъявляемые к действующей дороге. Искусственная неровность в эти нормы явно не вписывается. В таком случае ответственность за причинение вреда может нести организация, ответственная за содержание данного участка дороги.

Если же знак 1.17 присутствовал, то водитель был предупрежден о том, что впереди опасный участок дороги и необходимо принять соответствующие меры. Следовательно, он мог иметь техническую возможность предотвратить ДТП.

Знак 1.25 «Дорожные работы»

Данный знак предупреждает о том, что впереди ведутся работы на проезжей части, обочинах, разделительной полосе, тротуарах. Особую опасность эти участки представляют в темное время суток. Отсутствие знака 1.25 может привести к серьезным последствиям для участников движения, так как не ожидая какой-либо опасности для движения, водитель может не успеть среагировать на наличие препятствий в виде выбоин, полос между старым и новым асфальтом, оставленных на проезжей части без должного обозначения и освещения строительных материалов, дорожных машин и механизмов.

Знак 1.27 «Дикие животные»

Если в зоне действия этого знака совершен наезд, например, на лося, то техническую возможность предотвратить наезд для водителя можно не исследовать, так как владелец транспортного средства (ТС) будет нести ответственность за причинение вреда лося независимо от этого. (Данному вопросу специально было посвящено разъяснение Пленума ВС РФ [23].) А если знака нет, то техническую возможность предотвратить наезд необходимо исследовать, так как водитель будет нести ответственность в зависимости от ее наличия либо отсутствия.

Аналогично - по знаку 1.26 «Перегон скота»

Знак 2.1 «Главная дорога» и знак 2.4 «Уступите дорогу»

С экспертной точки зрения особый интерес представляет ситуация, когда перед перекрестком на второстепенной дороге присутствует знак 2.4, а на главной дороге знак 2.1 отсутствует.

В таком случае водитель, движущийся по главной дороге при пересечении перекрестка должен руководствоваться не пунктом 13.9. Правил дорожного движения (как при наличии знака 2.1), по которому он имеет преимущественное право движения, а пунктом 13.11 ПДД: «На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа». Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения».

Таким образом, данный пункт Правил требует, чтобы водитель при невозможности определения статуса дороги всегда выполнял требование «уступить дорогу (не создавать помех)» по отношению к другим участникам движения, движущимся по пересекаемой дороге и имеющим по сравнению с ним преимущество (например, представляя «помеху справа»).

Более подробно эта ситуация разобрана на примере ДТП, приведенном далее.

Общая характеристика ДТП, связанных с оценкой зоны действия знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»

Зона действия знака 3.24 распространяется до:

- ближайшего перекрестка за знаком, в населенном пункте при отсутствии перекрестка - до конца населенного пункта;
- знака 3.25;
- знака 3.24 с другим значением максимальной скорости;
- вне населенных пунктов в числе знаков, отменяющих действие 3.24, эксперты понимают знаки приоритета (2.3.1-2.3.7, 2.4, 2.5, 2.1), указывающие на наличие перекрестка.

Водитель, неправильно сориентировавшись в зоне действия знаков (например, не посчитав перекрестком примыкание второстепенной дороги), будет «обвинен» в превышении скорости, так как действие знака 3.24 не прерывается только в местах выезда с прилегающих к дороге территорий и в местах пересечения (примыкания) с полевыми, лесными и другими второстепенными дорогами, перед которыми **не установлены соответствующие знаки.**

ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

Ответственность за неправильную установку знаков и, как следствие, за вред, причиненный при ДТП, если будет доказано, что неправильная установка знаков находится в причинно-следственной связи с причинением этого вреда, будут нести лица дорожных (коммунальных) служб (административную и уголовную ответственность), и лица, контролирующие их деятельность (т.е. ГИБДД МВД РФ), а гражданско-правовую ответственность должен нести балансодержатель этого участка дороги.

Правовые основы для такой ответственности содержатся в статьях 3 и 12 ФЗ № 196 от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» [3].

Статья 12. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог.

1. Ремонт и содержание дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие состояния дорог правилам, стандартам, техническим

нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти.

2. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог после ремонта и в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения регламентируют также требования к должностным и иным лицам, ответственным за состояние дорог и производство дорожных работ [18].

Так, **должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны:**

- **содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил;**

- **информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации;**

- **принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения.**

Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими-

ми устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными и желтыми сигнальными огнями.

По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов.

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Деятельность, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения, требует от хозяйствующих субъектов материальных затрат, которые в ряде случаев существенно снижают экономическую эффективность результатов их хозяйственной деятельности. И наоборот, стремление к наибольшей прибыли обуславливает увеличение скоростей движения транспортных средств, осуществляющих перевозки продукции, несоблюдение режимов труда и отдыха водителей, ликвидацию на предприятиях служб безопасности движения и др., что ведет к увеличению вероятности ДТП, возрастанию тяжести их последствий. В связи с этим в качестве одного из основных принципов безопасности дорожного движения провозглашен приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности.

Вторым основным принципом обеспечения безопасности дорожного движения, сформулированным в Законе, является приоритет ответственности государства за обеспечение безо-

пасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

На протяжении многих десятилетий у нас в стране при регулировании общественных отношений в различных сферах жизни четко просматривался приоритет интересов государства перед интересами гражданина. За основу бралась гипотеза о том, что основная причина проступков заключалась в незаконопослушном поведении граждан, воздействовать на которых можно только путем ужесточения ответственности.

Такой подход находил свое отражение при конструировании правовых норм, регламентирующих отношения в сфере дорожного движения. Единственным виновником дорожно-транспортного происшествия, как правило, признавался водитель, но не государственные органы, обязанные по своему статусу создавать цивилизованные условия для обеспечения безопасности дорожного движения (строительство дорог, инфраструктура, организация дорожного движения, обучение водителей и многое другое). Это требовало значительных материальных средств, которых всегда по разным причинам не хватало в государстве.

Тем не менее на ситуацию, складывающуюся в дорожном движении, нельзя было не реагировать, поэтому использовался наиболее «дешевый» способ - правовая регламентация. Государство, с одной стороны, вроде бы заботилось об обеспечении безопасности дорожного движения, а с другой - отдавало решение этой проблемы в руки участников дорожного движения посредством предъявления к ним жестких требований и возложения на них обязанностей, реализация которых при отсутствии цивилизованных условий движения оставалась проблематичной.

ПРИМЕР ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП, СВЯЗАННЫХ С ОТСУТСТВИЕМ НА ДОЛЖНОМ МЕСТЕ ЗНАКА 2.1 «ГЛАВНАЯ ДОРОГА»

Исходные данные:

1. 24 августа 2003 г. в 15 час. 20 мин. на пересечении ул. Строгинский бульвар и ул. Кулакова в г. Москве имело место столкновение а/м Ауди-4 и а/м ВАЗ-2115 при движении

а/м Ауди-4 в направлении Неманского проезда и ВАЗ-2115 - в направлении от ул. Твардовского - из схемы ДТП.

2. Проезжая часть пересечения - сухая, асфальтированная, горизонтальная. **По направлению движения а/м Ауди-4 установлен знак 2.4 «Уступите дорогу».** Зафиксирован след скольжения левого колеса а/м ВАЗ-2115, начинающийся за местом столкновения и заканчивающийся на расстоянии 6 м, а также следы бокового скольжения с разворотом от правых переднего и заднего колес а/м Ауди-4 - из схемы ДТП.

3. Автомобили Ауди-4 и ВАЗ-2115 перед столкновением технически исправны, а/м Ауди-4 без нагрузки, а/м ВАЗ-2115 - с 1 взрослым пассажиром и ребенком 8 месяцев - из материалов дела.

5. Координаты места столкновения, а также положений а/м Ауди-4 и а/м ВАЗ-2115 в моменты остановки после столкновения указаны на схеме ДТП. А/м ВАЗ-2115 от места окончания следа скольжения колеса до места остановки (по положению задней оси) преодолел 30 м, при этом левыми колесами по тротуару, а/м Ауди-4 развернуло переднюю часть в противоположном первоначальному направлению, и сместило вправо на расстояние около 6 м (по положению его центра массы) - из схемы ДТП.

6. Фотографии повреждений а/м Ауди-4, выписки из протоколов осмотра места ДТП с описаниями повреждений обоих автомобилей, свидетельство о регистрации а/м Ауди-4, 2002 г. выпуска, постановление, каталоги справочных данных, схема ДТП, выписки из других материалов дела (в копиях).

7. Перед пересечением ул. Кулакова со Строгинским бульваром **по направлению движения а/м ВАЗ-2115 дорожный знак 2.1 «главная дорога» на момент ДТП отсутствовал** - из исходных данных, представленных для исследования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Судебно-автотехническая экспертиза: метод, пособие. М., ВНИИСЭ, 1980. Ч. 2.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2006.
3. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств ДТП. М., РФЦСЭ при Минюсте России, 1995.

4. Применение положений п. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 ПДД РФ в экспертной практике: метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 1995.

5. Возможность решения вопросов о причинной связи между превышением скорости движения ТС и фактом ДТП. М.: ВНИИСЭ; Экспертная практика, 1988. Вып. 10.

6. *Суворов Ю.Б.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности.

Вопросы:

1. Какими требованиями ПДД РФ регламентированы действия водителей а/м Ауди-4 и Ваз-2115 в данной дорожно-транспортной ситуации?

2. С технической точки зрения соответствовали ли их действия этим требованиям?

Исследование

По первому вопросу

действия водителя а/м ВАЗ-2115 в данной ситуации регламентированы требованиями пунктов 10.1 (абзацы 1 и 2) и 10.2 Правил дорожного движения (ПДД РФ[16]):

10.1, абзац 1: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».

Абзац 2: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства».

10.2: «В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч...»

В материалах дела отсутствуют данные о наличии по ул. Кулакова перед пересечением с ул. Строгинский бульвар дорожного знака 2.1 «Главная дорога», при котором действия водителя а/м Ауди-4 в данной ситуации регламентировались бы требованиями пункта 13.9 ПДД РФ [16]. При наличии перед пересечением для его

направления движения дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» и отсутствии перед пересечением по направлению движения а/м ВА3-2115 знака 2.1, действия водителя а/м Ауди-4 регламентированы требованиями пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ [16]:

п. 1.3: «Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования правил, сигналов светофоров, знаков и разметки...»

знак 2.4: «Водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге...» «Уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость» [16].

По второму вопросу:

Действия водителя а/м ВА3-2115 по выбору скорости движения не соответствовали требованиям пункта 10.1, абзац 1 и 10.2 ПДД РФ, так как скорость 79-80 км/ч превышала 60 км/ч. Если опасность для движения а/м ВА3-2115, которую его водитель был в состоянии обнаружить, возникла в момент пересечения а/м Ауди границы проезжей части ул. Кулакова, то, поскольку в этот момент водитель а/м ВА3-2115 имел техническую возможность предотвратить столкновение с а/м Ауди применением торможения (вывод по вопросу: «Имел ли водитель а/м ВА3-2115 техническую возможность путем торможения предотвратить столкновение с а/м Ауди-4 в момент начала пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова...» (здесь не приводится)), но, не применив экстренное торможение, не предотвратил столкновение, действия водителя а/м не соответствовали также требованиям пункта 10.1, абз. 2 ПДД РФ. С технической точки зрения это несоответствие находится в причинно-следственной связи с наступлением столкновения а/м ВА3-2115 с а/м Ауди-4.

Исследования по вопросу «На каком удалении от места столкновения находился а/м ВА3-2115 в момент начала пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова...» (здесь не приводится), показали что, в момент пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы

проезжей части ул. Кулакова, а/м ВА3-2115 находился от места столкновения на удалении 158-181 м.

Оценка действий водителя а/м Ауди-4 зависит от того, имел ли он в указанный выше момент объективную возможность обнаружить следующий по направлению к пересечению а/м ВА3-2115. Автор не располагает данными о расстоянии видимости на данном перекрестке на момент ДТП.

Если водитель а/м Ауди-4 имел указанную выше возможность, то его действия не соответствовали требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ. Если он не имел указанной выше возможности, то с технической точки зрения несоответствий требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 в его действиях не усматривается.

ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» предусматривают в населенных пунктах дублирование дорожного знака 2.1, установленного в начале главной дороги, перед каждым перекрестком. Отсутствие такого знака на момент развития ситуации, предшествовавшей ДТП 24 августа 2003 г., перед перекрестком с ул. Строгинский бульвар по ул. Кулакова по направлению движения а/м ВА3-2115 в сочетании с наличием таких знаков 2.1 по ул. Кулакова перед другими перекрестками и знаком 2.4, установленным по ул. Строгинский бульвар перед пересечением с ул. Кулакова по направлению движения а/м Ауди-4, говорит о явной ошибке в организации дорожного движения, имевшей место на указанном перекрестке на рассматриваемый момент. Эта ошибка заключается в отсутствии знака 2.1 по ул. Кулакова перед ее пересечением с Строгинским бульваром по направлению движения а/м ВА3-2115. Такой недостаток в организации дорожного движения и нарушение предписаний ГОСТ, а, соответственно, и документа [18], устанавливающего обязанности определенных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности и этого

ГОСТА, дезинформирует водителей о приоритете их движения по указанному выше перекрестку.

Таким образом:

При отсутствии знака 2.1 преимущество на данном перекрестке (который для а/м Ауди выступал как перекресток равнозначных дорог) имел а/м Ауди, который для а/м Ваз являлся «помехой справа».

При наличии знака 2.1 (если бы он был установлен) преимущество имел а/м ВАЗ, следовавший по главной дороге.

Это подчеркивает важность установки на перекрестке разных знаков приоритета группы 2 ГОСТ Р 52289-2004.

Выводы:

По первому вопросу

В данной дорожно-транспортной ситуации действия водителя а/м ВАЗ-2115 регламентированы требованиями пунктов 10.1, абз. 1 и 2 и 10.2 ПДД РФ, действия водителя а/м Ауди-4 - требованиями пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ.

По второму вопросу

Действия водителя а/м ВАЗ-2115 по выбору скорости движения не соответствовали требованиям пунктов 10.1, абз. 1 и 10.2 ПДД РФ. Его действия также не соответствовали требованиям пункта 10.1, абзац 2 ПДД РФ, если опасность для движения а/м ВАЗ, которую он был в состоянии обнаружить, возникла в момент пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова. В этом случае данное несоответствие, с технической точки зрения находится в причинно-следственной связи с наступлением столкновения а/м ВАЗ-2115 с а/м Ауди-4.

Оценка действий водителя а/м Ауди-4 зависит от наличия или отсутствия для него объективной возможности обнаружить следующий в направлении перекрестка а/м ВАЗ-2115 в момент пересечения передней частью границы проезжей части пересекаемой улицы. При наличии такой возможности действия водителя а/м Ауди-4 не соответствовали требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ, при ее отсутствии - несоответствий в его действиях указанным выше требованиям, с технической точки зрения, не усматривается.

Кроме указанного выше обращает внимание на имевший место недостаток в организации дорожного движения на рассматриваемом перекрестке на момент ДТП, который дезориентирует водителей в части

приоритета проезда их транспортных средств через данный перекресток.

источники

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации.
2. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. ВСН 24-88 Минавтодора РСФСР «Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог». М.: Транспорт, 1989. Введены с 1 января 1989 г.
5. ВСН 25-86 Минавтодора РСФСР «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах». М.: Транспорт, 1987. Введены с 1 января 1987 г.
6. ВСН 25-96 Минавтодора РСФСР «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах». М.: Транспорт, 1988. Введены с 1 мая 1987 г.
7. ВСН 179-73 Минавтостроя СССР «Инструкция по ограждению мест работ и расстановке дорожных знаков при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог». М.: Транспорт, 1974. Введены с 1 апреля 1974 г.
8. ВСН 37-84 Минавтодора РСФСР «Инструкция по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ». М.: Транспорт, 1985. Введены с 1 октября 1985 г.
9. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». М.: Госстандарт РФ, 1993. Введен с 1 июля 1994 г.
10. ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры, общие технические требования». М.: Госстандарт РФ, 2000. Введен с 1 января 2000 г.
11. ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». М., Госстандарт РФ, 2004. Введен с 1 января 2006 г.
12. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». М., Госстандарт РФ, 2006. Введен с 1 января 2006 г.
13. ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения». М.: Госстандарт РФ, 1994. Действовал с 1 июля 1994 г. до 1 января 2006 г.
14. СНиП 2.05.02-85. «Автомобильные дороги». М.: Госстандарт СССР, 1986. Введены с 1 января 1987 г.
15. СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги». М.: Госстрой СССР, 1986. Введены с 1 июня 1986 г.

16. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2006.

17. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2002.

18. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: АБЕРС, 2006.

19. Уголовный кодекс Российской Федерации. М.: Экзамен, 2006.

20. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. М.: Юрайт-Издат, 2006.

ЛИТЕРАТУРА

21. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Предмет, объект, состав и возможности. Роль и место в процессе доказывания по делам о ДТП: учебн. пособие. М.: МАДИ (ГТУ), 2003.

22. Суворов Ю.Б., Панина А.С. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: Экспертное исследование технического состояния дорог, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия: метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М.: ГУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2007.

МАТЕРИАЛЫ ПРАКТИКИ

23. Споры при дорожно-транспортных происшествиях: сборник документов / Под ред. М.Ю. Тихомирова. М., 2004.

24. Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях: науч.-практ. пособие для экспертов, следователей и судей. М.: ГУ РФЦСЭ при МЮ РФ, 2007.

ДИССЕРТАЦИИ



Микляева Ольга Васильевна,
ученый секретарь РЦФСЭ при
Министерстве юстиции
Российской Федерации

ДИССЕРТАЦИИ ПО ПРОБЛЕМАМ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

26 января 2006 г. в Волгоградской академии МВД России состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук Бобовкина Михаила Викторовича на тему «Теория и практика судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии»** по специальности 12.00.09 -уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный консультант - доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации (РФ) Волюнский А.Ф.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заслуженный юрист РФ Орлова В.Ф., доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ Корухов Ю.Г. и доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, Кулагин Н.И.

Ведущая организация - Саратовский юридический институт МВД России.

Соискатель имеет 46 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Бобовкин М.В.* Письмо как объект криминалистического познания // Актуальные проблемы теории и практики уголовного судопроизводства и криминалистики: сб. статей: В 3 ч. Ч. III: Вопросы теории и практики судебной экспертизы. М.: Академия управления МВД России, 2004.

2. *Бобовкин М.В.* Некоторые актуальные вопросы теории судебной экспертизы письма // Вестник криминалистики / Отв. ред. А.Г. Филиппов. М.: Спарк, 2004. Вып. 2 (10).

3. *Бобовкин М.В.* О направлениях развития судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологических состояниях // Фундаментальные и прикладные проблемы управления расследованием преступлений: сб. научн. тр.: (В 2 ч.). М.: Академия управления МВД России, 2005. Ч. 2.

4. *Бобовкин М.В.* Предмет, задачи и объекты судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологических состояниях // Судебная экспертиза. Научно-практический журнал. Саратов: СЮИ МВД России, 2005. Вып. 2.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Сформулированное на базе понятийного аппарата судебно-почерковедческой экспертизы и психиатрии определение предмета судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии. Полагаем, что судебно-диагностическая экспертиза письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, представляет собой научное исследование, входящее в систему собственно диагностических задач судебной экспертизы письма, проводимое на основе специальных знаний в области судебного почерковедения в соответствии с уголовно-процессуальным и гражданско-процессуальным законодательством в целях установления фактов (фактических обстоятельств), имеющих доказательственное значение по уголовным и гражданским делам. Ее предметом является решение задач по установлению факта, уровня, характера, вида и формы

психического расстройства автора-исполнителя спорной рукописи исходя из потребностей следственно-судебной практики (вопросов следователя, суда) на основе применения методики судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии.

2. Современное представление о системе объектов судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, их специфика по отношению к объектам судебно-автороведческой и судебно-почерковедческой экспертиз. В широком смысле такими объектами являются материалы уголовного или гражданского дела, в том числе сведения, полученные следственно-судебными органами по запросу эксперта, направляемые на судебно-диагностическую экспертизу письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, и относящиеся к ее предмету. Объектом применения специальных познаний выступает именно письмо, которое непосредственно изучается экспертом как комплексное выражение в рукописях письменной-речевых и почерковых реализаций. Напротив, в судебно-автороведческой экспертизе исследованию подлежит только письменная речь, которая может быть отражена как в рукописных, так и машинописных текстах. В свою очередь, судебно-почерковедческая экспертиза ориентирована на изучение лишь почерковых структур, зафиксированных исключительно в рукописях. Непосредственными (в узком смысле) объектами судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, являются конкретные письменные-речевые и почерковые реализации - рукописи (рукописные тексты, краткие записи, подписи), а также выраженная в них система диагностических и иных свойств письма. Рукописи относятся к непосредственным объектам исследования, а отразившиеся в них криминалистические свойства письма - к специальным непосредственным объектам.

3. Систематизация задач судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, проведена по следующим основаниям: 1) конечные цели исследования (установление факта, уровня, характера, вида и формы психопатологического состояния писавшего лица); 2) вид непосредственного объекта - рукописи (рукописный текст, краткая записка, подпись);

3) состав рукописи (буквенный, цифровой, смешанный - для текстов и кратких записей; буквенный, штриховой, смешанный - для подписей);

4) объем рукописи (большой, средний, малый);

5) наличие или отсутствие сравнительного материала; 6) наличие или отсутствие сведений о личности писавшего лица, данных о влиянии на процесс письма в момент исполнения рукописи внешних и внутренних сбивающих факторов.

4. Авторская формулировка понятия «письмо» как объекта криминалистического познания и судебной экспертизы, которое предлагается рассматривать в естественно-научном и криминалистическом аспектах как: 1) исторически сложившийся в дополнение к говорению вид речевой деятельности, способность к которому вырабатывается в форме письменного ФДК индивида в процессе онтогенеза на основе говорения (в норме) и в результате специального обучения, предназначенный для выражения и фиксации мысли человека в рукописях в целях осуществления процесса вербального общения людей в ситуациях взаимодействия, обусловленных факторами времени и расстояния; 2) объект криминалистического познания, непосредственно материализующийся в рукописях, в котором получают свое комплексное отражение структура, идентификационные и диагностические свойства, а также закономерности функционирования письменного ФДК, существенные с точки зрения решения задач судебной экспертизы письма. Определение структуры письменного ФДК, где выделяются три взаимосвязанные и вместе с тем относительно автономные подсистемы навыков: письменной-интеллектуальной, письменной-речевой и письменной-двигательной.

5. Криминалистическая концепция механизма письма в условиях нормы и патологии. В соответствие с этой теорией письменный акт рассматривается как сложноустроенная функциональная система организма человека - письменная суперсистема, обладающая уровневой иерархией и действующая в целом и на каждом отдельном уровне по принципу рефлекторного кольца. Осуществление письменного акта состоит из трех основных этапов деятельности, связанных с достижением определенных полезных результатов. К ним относятся: 1) создание условий письма и привлечение письменных принадлежностей; 2) выполнение рукописи; 3) упаковка рукописи и (при необходимости) доставка ее по назначению. Реализация каждого этапа письма обусловлена принятием положительного решения. На его основе формируется соответствующая поверхностная подсистема (в иерархии суперсистемы размещена на один уровень ниже), выступающая в качестве локального механизма деятельности. По ходу ее развития в ориен-

тационно-исследовательской фазе идет программирование этапа письма, в исполнительный фазе - работа письменно-двигательного аппарата. Реализация всех этапов письма приводит к достижению запрограммированных результатов и замыканию рефлекторного кольца письменной суперсистемы в целом. В связи с этим поведенческий акт завершается, и субъект, ожидая необходимую ему реакцию со стороны партнера по акту общения, переходит к иной форме деятельности. При исполнении акта письма в условиях патологического состояния организма взаимосвязанная работа отдельных компонентов суперсистемы избирательно нарушается в зависимости от характера, глубины и локализации болезненного процесса, что получает свое выражение в рукописях в виде специфических психопатологических и/или сома-топатоогических признаков письменной речи и почерка.

6. Закономерности качественного и количественного распределения психопатологических признаков письма в рукописях лиц, страдающих различными психическими расстройствами. В их числе: 1) перечень психопатологических признаков письма (100 наименований); 2) показатели частоты встречаемости, информативной (дифференциальной) значимости и суммарной информативной значимости психопатологических признаков письма; 3) основанные на пороговых числах суммарной информативной значимости психопатологических признаков письма решающие правила для экспертных задач, связанных с установлением факта наличия/отсутствия, уровня (психотический, непсихотический) и характера (временной, относительно постоянный) психопатологического состояния писавшего лица; 4) дифференциально-диагностические симптомокомплексы - «эталон» психопатологических признаков письма, характерные для отдельных видов и форм психических расстройств человека (шизофрения, маниакально-депрессивный психоз, психопатия, острая неос-ложненная алкогольная интоксикация).

7. Авторская формулировка криминалистического понятия «психопатологические признаки письма», которые предлагается рассматривать как конкретное выражение в рукописи свойств письменного ФДК (избирательной изменчивости, динамической устойчивости, индивидуальности и др.), лежащего в основе функционирования письменной суперсистемы организма определенного лица в условиях течения хронических психических заболеваний, временных расстройств и недоразвитии душевной деятельности, информативное с точки

зрения решения задач судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии.

8. Систематизация психопатологических признаков письма, которая в практических целях осуществляет деление этих особенностей в зависимости от структуры письменного ФДК, где различаются три основных компонента: письменно-интеллектуальный, письменно-речевой и письменно-двигательный.

9. Общие положения методики судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии. В целом рассматриваемая методика - это система методов, приемов и технических средств, определяющая процедуру и содержание решения задач судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии. Она объединяет разнообразные частные и конкретные методики соответствующих экспертных изысканий, которые с учетом степени общности и субординации дифференцируются на уровне подкласса, вида, подвида и группы. Данная методика характеризуется наличием двух уровней исследования. Вместе с тем нельзя исключить, что специфика отдельных задач может потребовать осуществления трех и более уровней их решения.

10. Комплексная методика решения экспертных задач, связанных с установлением психопатологического состояния писавшего лица по признакам письма (факта, уровня, характера, вида и формы). Имеет конкретный характер и используется при наличии к тому оснований, которые определяются на первом уровне производства экспертизы. Структура применения данной методики зависит от подкласса (компонентного состава) основной экспертной задачи. При этом учитываются обстоятельства ее решения - при наличии только исследуемой рукописи либо исследуемой рукописи и образцов письма конкретного лица. В первой ситуации исследование характеризуется укороченной схемой, так как исключается сама возможность прохождения отдельных этапов и стадий, связанных со сравнением и оценкой идентификационных признаков. Во второй ситуации диагностический процесс отличается полнотой и употреблением всего арсенала методических средств, имеющихся в распоряжении эксперта.

11. Рекомендации по оформлению материалов судебно-диагностической экспертизы письма лиц, находящихся в психопатологическом состоянии. Базируются на общих принципах оформления материалов судебно-почерковедческой экспертизы.

Вместе с тем специфика таких исследований должна быть учтена: 1) во всех частях заключения эксперта как документа, имеющего доказательственное значение в уголовном, гражданском и арбитражном судопроизводстве; 2) в иллюстрациях к заключению; 3) в документах, отражающих ход, условия и результаты исследования (таблицах-разработках диагностических и идентификационных признаков письма).

Экспериментальное исследование базировалось на анализе 1600 опытных рукописей, в числе которых: 100 рукописей психически нормальных лиц, выполненных в обычных условиях письма; 600 рукописей лиц, страдающих разнообразными психотическими и непсихотическими психическими расстройствами; 900 рукописей психически нормальных лиц, исполненных в условиях влияния на механизм письма отдельных категорий внешних и внутренних сбивающих факторов (темнота, движущийся общественный транспорт, состояния физического возбуждения и физической усталости организма, умышленная перемена привычно пишущей руки, умышленное подражание письму лиц, находящихся в психопатологическом состоянии, патологические состояния, связанные с течением различных нервных, хирургических, инфекционных и других тяжелых соматических заболеваний человека, пожилой и старческий возраст).

1 февраля 2006 г. в Южно-Уральском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Вепрева Виталия Сергеевича на тему «Основания уголовно-процессуальной ответственности»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Кудрявцева А.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Тарасов А.А. и кандидат юридических наук, доцент Андреева О.И.

Ведущая организация - Уральская государственная юридическая академия.

Соискатель имеет 6 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Вепрев В.С.* Конституционные основания уголовно-процессуальной ответственности // Научные труды Российской академии юридических наук. Вып. 4: В 3 т. М.: Юрист, 2004. С. 85-88. Т. 3.

2. *Вепрев В.С.* Институт уголовно-процессуальной ответственности // Унификация законодательства стран СНГ.

Состояние и перспективы развития: сб. статей участников науч.-практ. конф. аспирантов и преподавателей. Смоленск: Универсум, 2005. С. 73-76.

3. *Вепрев В.С.* Усмотрение участников уголовного судопроизводства и уголовно-процессуальное правонарушение // Проблемы правовой защиты общечеловеческих ценностей в современной России: мат. Всероссийской науч.-практ. конф. 15-16 сентября 2005 г. Уфа: РИО БашГУ, 2005. Ч. 1. С. 20-25.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Основанием применения уголовно-процессуальной ответственности является фактическое, имевшее место в прошлом противоправное поведение участника уголовного судопроизводства, элементы которого отражены в правовых предписаниях различного уровня действия в виде юридических составов (единичного или обобщенного порядка), аккумулирующих в себе основные признаки такого поведения, а при отсутствии соответствующего состава в уголовно-процессуальном законе их противоправность связана с нарушением общеправовых принципов (справедливости, незлоупотребления правом, разумности и добросовестности при осуществлении прав, соразмерности ограничений и др.), выраженных в Конституции РФ и международно-правовых стандартах осуществления правосудия.

2. Концептуальный и структурный анализ основания уголовно-процессуальной ответственности позволяет выявить в нем фактическую и юридическую стороны. Основание выражено в виде поведения (деяния или деятельности) участника уголовного судопроизводства, влекущее неблагоприятные последствия в сфере уголовного судопроизводства. Фактический механизм причинения вреда и иных негативных последствий обусловлен спецификой регулирующего воздействия уголовно-процессуального права и связан с исполнением обязанностей, реализацией прав и возможностей использования усмотрения (дискреции) при применении правовых норм.

3. Фактическое основание ответственности в уголовно-процессуальной деятельности обнаруживается в трех основных формах поведения, различающихся механизмом их негативной, противоправной реализации: 1) неисполнение обязанностей или ненадлежащее их исполнение, т.е. собственно правонарушение, 2) злоупотребление уголовно-процессуальным правом, которое прояв-

ляется в таком использовании (осуществлении) субъективного права, которое позволяет рассматривать его как выход за допустимые пределы реализации и расценивать как злоупотребление своей субъективной юридической возможностью; 3) принятие правоприменителями решений в ситуации необходимости использования своего усмотрения (дискреции), но посредством выхода за пределы его свободы, а также неправомерное использование усмотрения, создающее основу для принятия неверного, неправового решения, не отвечающего требованиям общеправовых и отраслевых принципов. Противоправность использования усмотрения констатируется в каждой конкретной ситуации при анализе принимаемого решения на предмет соответствия системе общеправовых критериев и принципов, сформулированных в концентрированном виде в Конституции РФ, международно-правовых актах, касающихся осуществления правосудия, и отчасти выраженных в уголовно-процессуальном законодательстве посредством уголовно-процессуальных принципов.

4. Юридическое и фактическое основания во всех формах проявления уголовно-процессуальной ответственности неразрывно взаимосвязаны, что является условием эффективного применения данного правового средства. Связь между фактическим и юридическим основанием проявляется как отражение фактического деяния, поведения в соответствующей модели состава противоправного поведения или особой конструкции, выраженной в уголовно-процессуальном законе, содержащей юридически значимые признаки такого поведения в форме следующих элементов: объекта, объективной стороны, субъекта и субъективной стороны. В уголовно-процессуальном законе следует закрепить две модели состава противоправного поведения: состав правонарушения и состав злоупотребления правом.

5. Исходя из общеправового характера принципа незлоупотребления субъективным правом и тенденции его законодательного закрепления во всех отраслях процессуального права, необходимо и в уголовно-процессуальном праве сформулировать в главе 2 Уголовно-процессуального кодекса РФ общее принципиальное положение о недопустимости злоупотребления участниками уголовно процессуальных отношений своими субъективными правами. Оно, на наш взгляд, может быть выражено следующим образом: «при осуществлении своих субъективных прав участники уголовного судопроизводства обязаны воздерживаться от злоупотребления ими».

6. В целях исключения злоупотреблений субъективным уголовно-процессуальным правом, нарушений допустимых пределов свободы усмотрения и создания более детализированной правовой основы применения мер ответственности следует закрепить и развить в уголовно-процессуальном законодательстве общеправовые принципы незлоупотребления субъективными правами и добросовестности деятельности, а также общеправовые принципы справедливости и разумности при реализации субъективных прав и полномочий и закрепить (в виде уголовно-процессуальных санкций) возможность применения неблагоприятных последствий их неисполнения и несоблюдения должностным лицам и иным участникам уголовного судопроизводства.

7. Различные формы и виды злоупотреблений правоприменителей в уголовном процессе, по своему характеру и негативным последствиям препятствующие постановлению законного, обоснованного и справедливого приговора, следует описать в законе как юридическое основание применения уголовно-процессуальной ответственности в форме общей нормативной конструкции состава, отражающей фактическое противоправное поведение субъекта, совершаемое посредством злоупотребления правом или полномочиями.

8. Злоупотребление субъективным правом выражается не в исполнении обязанностей или ненадлежащем их исполнении (что характерно для нарушения норм права), а в реализации субъектом своего субъективного уголовно-процессуального права (легально закрепленной возможности), которая недопустима по своему характеру по следующим основаниям:

- нарушение пределов реализации права, определенных общеправовыми, конституционными и уголовно-процессуальными принципами, общепризнанными нормами и принципами права, требованиями уголовно-процессуального и иных законов;

- нарушение целевых установок уголовного судопроизводства, выраженных в его назначении, а также законодательных целевых установок каждого участника уголовного судопроизводства и нормативной описательной модели результата правомерной реализации деятельности участника уголовного процесса;

- использование субъективного права в противоречии с его назначением в ситуации явно недобросовестного поведения субъекта;

- чрезмерное вторжение в сферу свободы других участников уголовного процесса;

- реализация права с целью искусственного создания обстоятельств, юридически или объективно препятствующих реализации другими участниками их юридических прав и законных интересов;

- использование недопустимых средств реализации права. Недопустимость средств реализации права связана с их незаконностью, неточностью, нецелевым, завуалированным, неадекватным ситуации и ненадлежащим характером их использования. Такая ситуация может быть охарактеризована как ситуация реализации права при внешней «легальной видимости».

9. Злоупотребление в законодательной формулировке состава можно выразить следующим образом: «злоупотребление правом выражается в совершении участником уголовного процесса недопустимых действий (бездействия), выходящих за пределы права, реализация субъективного права в противоречии с его назначением, а также совершение деяний, направленных на создание правовых и объективных препятствий при реализации права и свобод других участников уголовного судопроизводства, на причинение им вреда, а также иных действий (бездействия), не имеющих своей целью причинение вреда, но объективно создающих препятствия для достижения назначения уголовного судопроизводства».

Теоретическое значение исследования определяется глубиной общетеоретического анализа категории основания уголовно-процессуальной ответственности, выявлении общеправовых критериев характеристики отдельных ее форм и их правовой природы, а также общеправовых подходов к оценке противоправности негативного поведения в сфере уголовного судопроизводства.

Содержащиеся в нем общетеоретические характеристики, выводы, рекомендации могут быть использованы в целях дальнейшего совершенствования действующего законодательства в части регламентации фактических и юридических оснований применения мер процессуальной ответственности, а также в правоприменительной практике правоохранительных органов и деятельности адвокатов с целью устранения негативного влияния противоправного поведения в сфере уголовного судопроизводства.

7 февраля 2006 г. во всероссийском научно-исследовательском институте МВД России состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Бобринев Руслана Викторовича на тему «Расследование налоговых преступлений,**

совершаемых в сфере строительной деятельности» по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - заслуженный деятель науки РФ, доктор юридических наук, профессор Ларичев В.Д.

Официальные оппоненты: заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук, профессор Кучеров И.И. и кандидат юридических наук Поляков В.П.

Ведущая организация - Московский университет МВД России.

Соискатель имеет 5 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Бобринев Р.В.* Выявление признаков налоговых преступлений, совершаемых в сфере строительной деятельности // Право: теория и практика. 2003. №17 (32).

2. *Бобринев Р.В.* Некоторые вопросы подготовки и тактики обыска по налоговым преступлениям, совершаемым в сфере строительной деятельности // Наука и образование: мат. V Между-нар. научной конференции (26-27 февраля 2004 г.): В 4 ч. - Белово: Беловский ин-т (филиал) КемГУ, 2005. Ч. 3.

3. *Бобринев Р.В.* К вопросу о криминалистической характеристике налоговых преступлений, совершаемых в сфере строительной деятельности // Право: теория и практика. 2005. № 1.

Основные положения, выносимые на защиту.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Типовая криминалистическая характеристика налоговых преступлений, совершаемых в сфере строительной деятельности, или система взаимосвязанных криминалистических данных о субъектах строительной деятельности. Обязательные платежи последних в форме денежных средств являются предметом рассматриваемой категории преступлений, видах налогов, плательщиками которых выступают строительные организации и индивидуальные предприниматели, обстановке совершения преступлений, способах совершения налоговых преступлений в данных условиях, личности преступника, - всё это способствует раскрытию и расследованию этих преступных деяний.

2. Объектом преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов субъектов строительной деятельности, являются общественные отношения, возникающие между субъектами, осуще-

ствляющими законную, предпринимательскую деятельность в строительстве, и государством в лице налоговых органов по поводу исчисления и уплаты обязательных платежей с юридических и физических лиц в бюджеты всех уровней, а в предусмотренных случаях - в государственные внебюджетные фонды.

Предметом уклонения от уплаты налогов в строительстве являются денежные средства, которые должны поступать в форме налогов и сборов в бюджеты всех уровней, а в предусмотренных случаях - в государственные внебюджетные фонды.

3. Выработаны положения об особенностях оценки материалов до следственной проверки при решении вопроса о возбуждении уголовного дела по факту уклонения от уплаты налогов в сфере строительной деятельности.

4. Дан комплекс научно-методических рекомендаций об особенностях производства первоначальных (выемка, обыск, осмотр) и последующих (допрос, производство экспертиз) следственных действий при расследовании налоговых преступлений в строительстве.

5. Обосновано обязательное участие специалистов (бухгалтеров, криминалистов, строителей), которые оказывают существенную помощь в уяснении механизма преступного уклонения от уплаты налогов в строительстве, определении документов, содержащих искаженные сведения и подлежащих изъятию, в стадиях строительного производства и применяемой в них технической документации, определении подлинности бухгалтерских и проектно-сметных документов (оттисков, подписей), а также выявлению лиц, их составивших и подписавших. Раскрыты другие формы применения специальных знаний при возбуждении и расследовании данного вида налоговых преступлений.

6. Разработана система предложений по проблемам взаимодействия фискальных, правоохранительных и контрольно-надзорных органов Федерального агентства по строительству и ЖКХ России, следователей, оперуполномоченных и экспертов при выявлении и расследовании налоговых преступлений в строительной сфере.

Сформулированные автором теоретические выводы и практические рекомендации расширяют знания о криминалистике и уголовном процессе и могут быть использованы для дальнейшей разработки теоретических вопросов расследования уклонения от уплаты налогов. Выводы, предложения и рекомендации, содержащиеся в диссертации, могут быть внедрены и использованы органами дознания и следствия в практической деятельности по расследованию

налоговых преступлений, совершаемых в сфере строительной деятельности.

Основные положения диссертационного исследования докладывались на научно-практических конференциях, в том числе на V Международной научной конференции (г. Белове, 26-27 февраля 2004 г.); на всероссийских научных конференциях (г. Белове, 12-13 апреля 2002 г.; г. Белове, 20-21 февраля 2003 г.). Результаты проведенного научного труда, основанные на них выводы, предложения и рекомендации прошли апробацию на заседании кафедры уголовного процесса Академии экономической безопасности МВД России, внедрены в деятельность Главного следственного управления при ГУВД РФ по Кемеровской области. Материалы исследования используются в ходе учебного процесса в Академии экономической безопасности МВД России по дисциплинам «Уголовный процесс» и «Криминалистика».

9 февраля 2006 г. в Дальневосточном государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Быстрова Андрея Юрьевича на тему «Методика расследования преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук, профессор Мерец-кий Н.Е.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Яровенко В.В. и кандидат юридических наук, доцент Синенко С.А.

Ведущая организация - Московская государственная юридическая академия.

Соискатель имеет 3 опубликованные работы по теме диссертации:

1. *Быстрое А.Ю.* К вопросу о формировании этапов механизма преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан // Юридические науки. 2005. № 3(13).

2. *Быстрое А.Ю.* Механизм преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан // Современные гуманитарные исследования. 2005. № 3(4).

3. *Быстрое А.Ю.* Преступления в сфере налогообложения и труда иностранных граждан // Проблемы местного самоуправления. 2005. №2(14).

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Частная криминалистическая методика по расследованию преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, состоит из следующих структурных элементов: обстоятельств, подлежащих доказыванию; механизма преступления; особенностей первоначального, последующего и заключительного этапов расследования.

В период возбуждения уголовного дела на основе исследования следственной ситуации намечается план расследования. Информация, полученная в начальный период расследования, влияет на планирование и последовательность проведения следственных действий, оперативно-розыскных и регистрационных мероприятий. Действия работников правоохранительных органов на первоначальном этапе расследования обозначенных преступлений носит наступательный характер и направлены на получение доказательств.

2. Следы совершения налоговых преступлений отличаются от следов, характерных для других экономических преступлений. В большинстве случаев они не носят явного характера, являются скрытыми, а их замаскированные признаки отражаются в документах не только бухгалтерского, налогового, но и других видов учета. Зачастую между моментом совершения налогового преступления коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, и его обнаружением проходит большой промежуток времени, что нередко приводит к утрате доказательств.

Применительно к исследуемым преступлениям, доказательства можно получить при исследовании документов, подписанных (утвержденных) руководителем организации (предприятия), главным (старшим) бухгалтером или лицами, фактически выполняющими соответствующие обязанности.

Диссертантом делается вывод о том, что местом совершения исследуемых преступлений является адрес, где расположена бухгалтерия, либо другое структурное подразделение, где находится иной персонал, задействованный в осуществлении финансового обеспечения хозяйственной

деятельности коммерческой организации, а также место регистрации налогоплательщика. Момент окончания преступления совпадает с днем, следующим за календарным сроком, определенным в законе для уплаты конкретного налога.

3. Обстоятельства, подлежащие доказыванию, по исследуемым уголовным делам в криминалистическом аспекте могут быть определены прежде всего как система сведений о криминалистически значимых признаках преступления, отражающая закономерные связи между ними и служащая для построения и проверки следственных версий.

В круг обстоятельств, подлежащих доказыванию, включаются: установление события (времени, места) совершения преступлений; время совершения исследуемых преступлений - это налоговый период; место совершения - фактический адрес, где расположена бухгалтерия, а также место регистрации налогоплательщика; данные об обстановке, которая определяется условиями осуществления финансово-хозяйственной деятельности налогоплательщика; способ подготовки, совершения и сокрытия обозначенных преступлений, под которым понимаются объективные и субъективные закономерности совокупности действий (бездействий) должностных лиц, направленных на неуплату налогов и сборов, а также на неисполнение обязанностей налогового агента в личных интересах по исчислению, удержанию или перечислению налогов и/или сборов в бюджет и внебюджетные фонды. Исследуемые преступления совершаются только с прямым умыслом. Поскольку данные преступления являются интеллектуальными, личность преступника оказывается одним из наиболее важных аспектов в комплексе обстоятельств, подлежащих доказыванию; причины и условия исследуемых преступлений обуславливаются особым характером сферы экономических отношений.

4. Обоснована возможность улучшения качества получаемой фактической информации о налоговом преступлении, совершаемом коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан.

При возбуждении уголовных дел данной категории возникают трудности при законодательном и правоприменительном получении доказательственной информации, в связи с чем часть уголовных дел возбуждается преждевременно или необоснованно. И потому для определения признаков совершенного преступления и на этой основе - для принятия решения о возбуждении уголовного дела, при получении первоначальной информации

необходимо осуществить построение алгоритма следственных, процессуальных действий и оперативно-розыскных мероприятий, направленных на обнаружение, выявление лиц их совершивших, доказывание их вины, выдвижение и проверку версий, в зависимости от сложившейся следственной ситуации и на их основе - планирование расследования.

5. Механизм преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, это динамическая система, определяющая содержание преступной деятельности субъекта, зависящая от следственных ситуаций и влияющая на них, служащая основой для разработки типовых программ расследования.

Механизм обозначенных преступлений состоит из следующих элементов: открытое игнорирование налоговых обязанностей; непредставление бухгалтерской отчетности в налоговые органы; выведение субъекта налогообложения из-под налогового контроля; непостановка на учет в налоговом органе иностранных работников. К способам сокрытия объекта налогообложения относятся: неуведомление налогового органа о наличии или занижение размера соответствующего объекта налогообложения; маскировка объекта налогообложения; подмена субъекта налогообложения, отражение результатов финансово-хозяйственной деятельности в ненадлежащих счетах бухгалтерского учета.

6. При расследовании налоговых преступлений, совершаемых коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, отсутствует широкое разнообразие вариантов информационной характеристики следственных ситуаций. Типичны две следственные ситуации: в подавляющем большинстве - уголовное дело расследуется по материалам налоговой проверки и в редких случаях - по материалам оперативно-розыскной деятельности. Для успешного разрешения этих ситуаций в диссертации предлагаются типовые комплексы следственных действий, оперативно-розыскных и регистрационных мероприятий.

7. Деятельность по расследованию преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, представляет собой алгоритмы действий и строится в зависимости от обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу, исходя из типичных следственных ситуаций.

Своевременное производство следственных действий, оперативно-розыскных и регистрационных мероприятий, входящих в структуру алгоритма расследования, лишает лиц, совершивших обозначенные преступления, возможности скрыть или уничтожить документы и информацию имеющие доказательственное значение. Вместе с тем при проведении следственных действий целесообразно обеспечить участие специалиста в области экономического анализа, бухгалтерского учета и аудита, а также владеющего навыками работы с компьютерными бухгалтерскими и иными программами. Кроме того, для более эффективного сбора информации рекомендуется использование научно-технических средств, что позволит получить информацию, путем восприятия конкретной обстановки преступного события с одновременным и последующим анализом результатов этого восприятия.

Теоретические и прикладные суждения диссертанта по конкретным теоретическим проблемам нашли отражение в разработанной им частной методике расследования преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан, а также дополнили систему научных взглядов по вопросам тактики и методики расследования преступлений. Сформулированные практические рекомендации для работников следственных и оперативно-розыскных подразделений МВД, по мнению диссертанта, положительно отразятся на организации расследования преступлений, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан.

В ходе проведенного исследования собран и интерпретирован обширный эмпирический материал. На основе разработанного научного инструментария диссертантом было изучено 132 уголовных дела о преступлениях, совершенных в сфере налогообложения, расследованных в г. Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Иркутской, Тюменской областях, Краснодарском и Хабаровском краях в 2000-2005 гг. Проведено анкетирование и интервьюирование 217 сотрудников следственных подразделений системы МВД, органов дознания и 44 сотрудников инспекций Федеральной налоговой службы, имевших отношение к деятельности по раскрытию, расследованию уголовных дел о преступлениях, связанных с уклонением от уплаты налогов коммерческими организациями, использующими труд иностранных граждан.

10 февраля 2006 г. в Дальневосточном государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Ершова Владислава Александровича на тему «Методика расследования преступлений против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений)»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук, профессор Мерец-кий Н.Е.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Шурухнов Н.Г., кандидат юридических наук, доцент Свалов В.И.

Ведущая организация - Хабаровская государственная академия экономики и права.

Соискатель имеет 3 опубликованные работы по теме диссертации:

1. *Ершов В.А.* Понятие и сущность неформальных групп (движений), совершающих преступления против жизни и здоровья граждан // Современные гуманитарные исследования. 2005. № 4(5).

2. *Ершов В.А.* Обстоятельства, подлежащие доказыванию по делам о преступлениях против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений) // Юридические науки. 2005. № 4(14).

3. *Ершов В.А.* Типичная информация о личности преступника и жертвы по делам о преступлениях против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений) // Юридические науки. 2005. № 4(14).

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Частная криминалистическая методика расследования преступлений, совершаемых против жизни и здоровья граждан членами неформальных групп (движений), состоит из следующих структурных элементов: обстоятельств, подлежащих доказыванию; типичных моделей механизма преступления; особенностей первоначального, последующего и заключительного этапов расследования.

2. Установление обстоятельств, подлежащих доказыванию по делам о преступлениях против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений), представляет собой логический процесс определения значения и путей использования доказательств для установления истины на первоначальном и последующих этапах расследования.

Обстоятельства, подлежащие доказыванию, имеют некоторые особенности, вызванные необходимостью установления времени и места совершения преступления; установления способа преступления и умышленной формы вины, а также специфических признаков, характеризующих антисоциальные неформальные группы (движения), личностные особенности их членов и жертвы; обстановки, способствовавшей совершению преступления.

3. Под неформальными группами (движениями) следует понимать добровольные организации, возникшие на основе субъективных потребностей и стремлении молодых людей вне зависимости от того, совпадают или противоречат они интересам общества, с той или иной степенью организованности, с устоявшимися межличностными отношениями ее членов, со сформированной собственной идеологией, с системой ценностей и моделью поведения. Деятельность данных групп (движений) характеризуется молодежной субкультурой (атрибутика, символика и т.п.) с единым субъектом криминальной деятельности.

4. Основой для разработки частной методики расследования преступлений против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений), служат типичные модели механизма преступления, которые несут криминалистически значимую информацию, позволяющую исследовать факты, явления и образовавшиеся последствия с точки зрения их взаимосвязи и взаимообусловленности.

Модели механизма преступлений против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений), дают представление о «картине» преступного события, обуславливают возникновение следственных ситуаций и служат основой для разработки типовых программ расследования.

5. Следственная ситуация является неотъемлемой частью в частной криминалистической методике расследования преступлений против жизни и здоровья граждан, совершаемых членами неформальных групп (движений). Она служит основой для построения алгоритма следственных действий, оперативно-розыскных и регистрационных мероприятий и представляет собой развивающуюся, подвижную систему объективного содержания, которая отражает событие преступления и познается следователем путем субъективного восприятия. Данной системе присущи внутренние существенные связи и отношения, видоизменяющиеся в процессе их познания.

6. В начальной стадии расследования после возбуждения уголовного дела необходимо проводить комплекс оперативно-розыскных и регистрационных мероприятий, направленных на установление как личности потерпевшего, так и лидера неформальной преступной группы, членами которой совершено преступление.

Познание объективной истины по уголовному делу на первоначальном этапе расследования невозможно без исследования обстоятельств, способствующих совершению преступления. Информационная составляющая вероятных знаний, позволяет выдвигать общие версии, планировать действия работников правоохранительных органов, строить рабочие версии и на их основе прийти к более полному и точному знанию всех обстоятельств события преступления. При этом необходимо убедиться в том, что совершено не простое убийство (причинение тяжких телесных повреждений), а это результат деятельности сплоченной группы единомышленников.

7. Обоснована возможность улучшения качества получаемой фактической информации о совершенном преступлении членами неформальной группы, позволяющей значительно поднять уровень раскрытия и расследования обозначенных преступлений.

Надлежащее проведение работы по уголовному делу невозможно осуществить без оценки собранных доказательств на начальном этапе расследования, определение их полноты и достаточности в дальнейшем, а также проведению дополнительных или повторных следственных действий. В случае заявления ходатайств (поданных в период ознакомления с материалами уголовного дела) заинтересованными лицами о выяснении обстоятельств, имеющих значение, а также при рассмотрении его в суде, необходимо осуществить надлежащую фиксацию результатов расследования. Это позволит установить не только последовательность механизма преступления, но и принять соответствующие меры по устранению причин и условий, способствовавших его совершению.

На основе криминалистического учения о механизме преступления, а также анализа некоторых современных категорий криминалистики - «объект криминалистического исследования», «типичные модели механизма преступления», «следственная ситуация», « типовые программы расследования» и др. - предпринята попытка теоретического осмысления их сущности и функционального назначения, определения путей повышения эффективности частных методик. Теоретические и

прикладные суждения диссертанта по конкретным проблемам нашли отражение в разработанных им рекомендациях работникам правоохранительных органов, расследующих преступления против жизни и здоровья граждан, совершаемые членами неформальных групп (движений), а также дополнили систему научных взглядов по вопросам тактики и методики расследования преступлений.

Сформулированные практические рекомендации направлены на повышение эффективности расследования указанных преступлений работников следственных и оперативно-розыскных подразделений, прокуратуры и МВД.

13 февраля 2006 г. в Санкт-Петербургском юридическом институте Генеральной прокуратуры Российской Федерации состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Сапроновой Тамары Петровны на тему «Особенности процессуального положения лиц, осуществляющих уголовное преследование в суде»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук, профессор Рохлин В.И.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук Иванов И.И. и заслуженный юрист РФ, кандидат юридических наук Огородников А.А.

Ведущая организация - Санкт-Петербургский университет МВД России.

Соискатель имеет 5 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. Правовые и процессуальные проблемы использования понятия уголовное преследование // Закон и право. 2005. № 9.

2. Соотношение процессуальной деятельности прокурора и потерпевшего при осуществлении уголовного преследования в суде // Закон и право. 2005. № 8.

3. Уголовное преследование в суде как осуществление надзорной функции прокурора // Проблемы теории и практики прокурорского надзора в современных условиях: тез. научно-практической конференции. М., 2005. Ч. П.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Прокурор, частный обвинитель, его законный представитель и/или представитель, потерпевший (в том числе юридическое лицо, которому

преступлением причинен вред, его представитель), законный представитель и/или представитель потерпевшего относятся к стороне обвинения, осуществляющей уголовное преследование в ходе уголовного судопроизводства. При этом прокурор является единственным должностным лицом, осуществляющим от имени государства уголовное преследование (обязательное уголовное преследование).

2. Поскольку досудебное производство по уголовному делу подразумевает поиск и установление доказательств не только уличающих, но и оправдывающих лицо, привлеченное к уголовной ответственности, деятельность следователя, дознавателя, органа дознания не может рассматриваться как деятельность стороны обвинения, осуществляющей уголовное преследование в ходе уголовного судопроизводства, а определяется исполнением функции предварительного расследования и дознания по уголовному делу.

3. Деятельность гражданского истца и его представителя в ходе уголовного судопроизводства направлена на обоснование гражданского иска, взыскание материального ущерба и компенсацию морального вреда, причиненных преступлением. Таким образом, гражданский истец и его представитель не осуществляют функцию уголовного преследования в ходе уголовного судопроизводства по уголовному делу.

4. Содержание понятия «стороны», изложенное в пункте 45 ст. 5 УПК РФ, должно включать в себя отдельный перечень участников уголовного судопроизводства (лиц), осуществляющих:

- 1) функцию уголовного преследования (прокурор, частный обвинитель, его законный представитель и/или представитель, потерпевший, в том числе юридическое лицо, которому преступлением причинен вред, его представитель, законный представитель и/или представитель потерпевшего);
- 2) функцию предварительного расследования и дознания (следователь, дознаватель, орган дознания);
- 3) функцию контроля за ходом предварительного расследования и дознания (начальник следственного отдела, начальник органа дознания);
- 4) функцию защиты от обвинения (подозреваемый, обвиняемый, их законные представители, защитник);
- 5) иные функции, непосредственно не связанные с осуществлением уголовного преследования и защиты от обвинения (гражданский истец, его законный представитель и представитель, гражданский ответчик и его законные представители, свидетель, эксперт, специалист, переводчик, понятой).

5. Поскольку деятельность стороны обвинения в ходе судебного производства по уголовному делу основана на обвинительном заключении (обвинительном акте), включающем в себя материальные признаки уголовно-наказуемого деяния (утверждение о совершенном преступлении), в содержание понятия «обвинение» должна быть включена деятельность стороны обвинения в суде, направленная на изобличение лица, виновного в совершении преступления.

6. Функция уголовного преследования относится к основным функциям прокуратуры и является мерой реагирования на нарушение закона.

Прокурор, возбуждая уголовное дело или давая согласие на возбуждение уголовного дела следователю, дознавателю, начинает уголовное преследование в рамках производства по уголовному делу. Прокурор, осуществляя надзор за соблюдением прав и законных интересов всех участников процесса (надзор в целом), продолжает уголовное преследование в суде, поддерживая законное и обоснованное обвинение по уголовному делу.

7. Для создания эффективных правовых механизмов устранения любых нарушений закона при осуществлении уголовного преследования в суде необходимо внести законодательные дополнения и изменения в действующий УПК, среди которых:

7¹) предусмотреть правомочие потерпевшего, его законного представителя и/или представителей, частного обвинителя, его законного представителя и/или представителя на поддержание обвинения в рамках обвинительного заключения (обвинительного акта) в случае полного или частичного отказа от поддержания обвинения государственным обвинителем. При возражениях потерпевшего отказ прокурора от обвинения не должен быть обязательным для суда;

7²) предусмотреть в извещении, направляемом потерпевшему судом в порядке статьи 232 УПК РФ, официальное разъяснение последствий его неявки в судебное заседание, влекущей прекращение уголовного дела в случае полного или частичного отказа от поддержания обвинения в суде прокурором;

7³) возможность кассационного обжалования решений суда, принимаемых по результатам предварительного слушания, в том числе постановлений суда о возвращении уголовного дела прокурору в порядке, предусмотренном статьей 237 УПК РФ;

7⁴) предусмотреть письменный отказ прокурора от поддержания обвинения с изложением мотивов принятого решения. При этом часть 7

ст. 246 УПК РФ изложить в категоричной форме, обязав обвинителя в случае не подтверждения обвинения в суде отказаться об обвинения.

14 февраля 2006 г. в Южно-Уральском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Худяковой Юлии Владимировны на тему «Вещественные доказательства в уголовном процессе России»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Кудрявцева А.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Азаров В.А. и кандидат юридических наук, доцент Балакшин В.С.

Ведущая организация - Удмуртский государственный университет.

Соискатель имеет 4 опубликованные работы по теме диссертации:

1. *Худякова Ю.В.* Соблюдение конституционных прав личности при получении образцов для сравнительного исследования // Роль Конституции в становлении и развитии независимой государственности в Казахстане: мат. междунар. научно-практической конференции, посвященной 10-летию Конституции Республики Казахстан. Караганда, 2005. С. 261-265.

2. *Худякова Ю.В.* Процессуальная природа образцов для сравнительного исследования и вещественных доказательств // Актуальные проблемы права России и стран СНГ. 2005. Ч. 3: Материалы международной научно-практической конференции 7-8 апреля 2005 г. Челябинск, 2005. С.296-299.

3. *Худякова Ю.В.* Классификация и виды вещественных доказательств в уголовном процессе // Обеспечение прав и свобод человека и гражданина: мат. междунар. научно-практической конференции 17-19 ноября 2005 г. Тюмень: Изд-во Тюменского гос. университета. 2005. С. 145-148.

4. *Худякова Ю.В.* Эволюция понятия «вещественные доказательства» в уголовном судопроизводстве России до УПК РСФСР 1960 года // Вестн. Челябинского гос. университета, Сер. 9: Право. 2006.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Вещественные доказательства - это предметы и материальные следы преступления, полученные, зафиксированные и признанные таковыми в установленном уголовно-процессуальным кодексом порядке. Вещественные

доказательства это результат двух уровней отражения: отражения в материальной среде события преступления и отражения этих следов преступления субъектами доказывания не только в собственном сознании, но и на материальных носителях с соблюдением норм УПК РФ.

2. Доказательственное значение вещественных доказательств зависит от качества их содержания и качества их процессуальной формы.

Качество содержания вещественных доказательств зависит от свойств отражаемого объекта, какого-то фрагмента события преступления, а также свойств материального объекта, воспринимающего след события преступления и внешних условий отображения. При оценке достоверности вещественного доказательства подлежит выяснению механизм получения такого предмета и следа - вещественного доказательства.

Качество процессуальной формы зависит от правильности произведенных процессуальных и следственных действий по собиранию, получению и проверке, закреплению в качестве вещественных доказательств.

3. На основе анализа процессуальной и криминалистической литературы следует выделить следующие признаки вещественного доказательства;

а) вещественные доказательства суть результат отражения события преступления в материальной обстановке и результат отражения следов преступления в материальных процессуальных носителях информации субъектами доказывания;

б) вещественное доказательство содержит информацию, извлекаемую из свойств предмета и следа и являющаяся непосредственным отражением события преступления.

в) процессуальной формой вещественного доказательства является совокупность следующих элементов: 1) сам предмет или след (в натуральном виде или в виде отображения - производное вещественное доказательство); 2) зафиксированный в процессуальном порядке генезис предмета или следа; 3) описание предмета или следа в процессуальном протоколе; 4) решение (постановление, определение) о приобщении к делу в качестве вещественного доказательства.

4. Предлагаются следующие основания классификации вещественных доказательств по пригодности для решения того или иного уровня экспертных задач: 1) вещественные доказательства, используемые для решения идентификационных задач; 2) вещественные доказательства, исполь-

зуемые для решения неидентификационных задач: а) для решения вопроса классификационного или диагностического характера (о групповой принадлежности); б) для решения вопросов, связанных с ситуационными задачами.

По характеру связей между вещественными доказательствами и событием преступления:

- 1) вещественное доказательство, которое имеет генетическую связь с событием преступления;
- 2) вещественное доказательство, которое имеет функциональную связь с событием преступления;
- 3) вещественное доказательство, которое состоит в объемной связи с событием преступления;
- 4) вещественное доказательство, которое состоит в субстанциональной связи с событием преступления;
- 5) вещественное доказательство, которое состоит в связи преобразования с событием преступления. Эта классификация позволяет оценить вещественное доказательство и выводы эксперта при его исследовании.

Классификация, основанная на способности вещественного доказательства устанавливать обстоятельства, подлежащие обязательному доказыванию, изложенные в статье 73 УПК РФ:

- 1) вещественные доказательства, устанавливающие событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления);
- 2) вещественные доказательства, способствующие установлению виновности лица в совершении преступления;
- 3) вещественные доказательства, способствующие установлению обстоятельств, характеризующих личность обвиняемого;
- 4) вещественные доказательства, способствующие установлению характера и размера вреда, причиненного преступлением;
- 5) вещественные доказательства, способствующие установлению обстоятельств, исключающих преступность и наказуемость деяния;
- 6) вещественные доказательства, способствующие установлению смягчающих и отягчающих обстоятельств;
- 7) вещественные доказательства, способствующие установлению обстоятельств, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания;
- 8) вещественные доказательства, содействующие выявлению обстоятельств, способствующих совершению преступления.

5. Выделяются следующие основания для разграничения документов - вещественных доказательств и документов - иных документов, сделанные на основе анализа процессуальной литературы и уголовно-процессуального законодательства:

- а) разграничения по механизму отображения. Этот признак должен действовать одновременно со всеми другими. Если доказательственное значение имеют сведения, которые прошли через сознание автора документа и только потом отразились в

нем, то этот документ имеет значение иного документа. Если доказательственное значение имеет то, что называется формой или внешними свойствами документа, а значит то, что механически было запечатлено на документе, тогда это вещественное доказательство (форма, цвет, способ изготовления, почерк и другие внешние признаки и свойства документа). В видео-, аудио-, фотодокументах, выполненных вне процесса, требуется установление способа, места, технических характеристик их изготовления для оценки их допустимости и достоверности и в силу этого на них необходимо распространять режим вещественного доказательства;

б) еще один признак - подвергается ли документ экспертному исследованию. Когда в документе доказательственное значение имеет его содержание, то в этом случае сведения о фактах вытекают из самого документа, если для оценки содержания необходимо установить свойства формы и внешних признаков документа;

в) уголовно-правовой признак документа - вещественного доказательства проявляется в тех случаях, когда сам документ служит одним из конструктивных признаков состава преступления в силу статьи 73 УПК РФ.

6. Вещественные доказательства и образцы для сравнительного исследования имеют общие черты и различия, которые предопределены различной процессуальной природой. Различия между вещественными доказательствами и образцами для сравнительного исследования связаны прежде всего с тем, что вещественные доказательства формируются как результат отражения в материальном мире различных элементов состава (события) преступления. Образцы для сравнительного исследования формируются вне связи с событием преступления и используются как сравнительный материал для экспертных исследований.

7. На компьютерную информацию, вне зависимости от вида ее носителя, необходимо распространять режим вещественного доказательства, так как носителем этой информации всегда является предмет, а доказательственное значение имеет содержание, свойства этого предмета.

8. Микроследы являются объектами экспертных исследований, а значит должны подпадать под одну из категорий объектов, указанных в статье 10 ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», а именно:

«Объектами исследований являются вещественные доказательства, документы, предметы, животные, труп и его части, образцы для сравнительного исследования, а также материалы, по которым производится судебная экспертиза». Представляется, что на микроследы в полной мере должен быть распространен режим вещественных доказательств.

9. Предмет или след будет иметь значение вещественного доказательства при наличии нескольких составляющих:

а) самого предмета или следа, который в силу своих внутренних или внешних свойств и качеств находится в связи с событием преступления;

б) процессуального документа - протокола, в котором описано происхождение этого предмета или следа: условия и обстоятельства его обнаружения, изъятия, упаковки, а также указаны его индивидуализирующие признаки;

в) постановления о приобщении предмета или следа в качестве вещественного доказательства, в котором индивидуальные признаки предмета совпадают с указанными в протоколе.

Эти признаки должны быть обеспечены при сборании или получении предмета и следа лицами и органами, ведущими уголовное дело и ответственными за него.

10. На основе анализа процессуальной и криминалистической литературы можно выявить следующие критерии оценки вещественного доказательства: механизм появления предмета и следа как отражение фрагмента, части события преступления; свойства и признаки самого предмета, которые находятся в определенной связи с событием преступления, соблюдение процессуальных норм при обнаружении, изъятии, фиксации в протоколе, упаковке и опечатывании предмета или следа; полнота и определенность описания в протоколе следственного действия процесса обнаружения, изъятия, фиксации, предъявления понятым, упаковки и опечатывания предмета или следа; соответствие описания вещественного доказательства в протоколе следственного действия по его обнаружению и изъятию, в постановлении о признании этого предмета или следа вещественным доказательством, в постановлении о назначении экспертизы и в заключении эксперта.

11. Порядок хранения вещественных доказательств преследует цель обеспечить процесс доказывания и защиту имущественных интересов участников процесса. Задачами хранения являются: обеспечение сохранения свойств и качеств самого доказательства, поэтому необходимо хранить

вещественные доказательства в условиях, которые не влекут за собой утрату этих качеств и свойств; обеспечение условий, которые бы исключали доступ к вещественным доказательствам посторонних лиц в целях предотвращения их возможной фальсификации и изменения свойств заинтересованными лицами; обеспечение допустимости доказательств. В деле должны быть указаны данные, которые свидетельствуют о надлежащем хранении вещественного доказательства, для избежания возможных сомнений в их допустимости.

12. Необходимо разграничить определение судьбы вещественных доказательств при вынесении оправдательного и обвинительного приговора, при прекращении дела по реабилитирующим и нереабилитирующим основаниям. Возможно также разрешение судьбы вещественных доказательств при приостановлении производства по делу, если это возможно без ущерба для процесса доказывания.

15 февраля 2006 г. в Южно-Уральском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Тс поена Станислава Владимировича на тему «Допрос несовершеннолетнего обвиняемого в стадии предварительного расследования (процессуальный аспект)»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Кудрявцева А.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Татьяна Л.Г. и кандидат юридических наук, доцент Макаренко И.А.

Ведущая организация - Самарский государственный университет.

Соискатель имеет 16 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Тетюев С.В.* Об унификации процедуры допроса несовершеннолетнего обвиняемого в странах СНГ // Унификация законодательства стран СНГ. Состояние и перспективы развития: сб. статей науч.-практ. конференции аспирантов и преподавателей. Смоленск: Универсум, 2005. С. 98-104.

2. *Тетюев С.В.* Педагог - это специалист или самостоятельный участник уголовного судопроизводства: к вопросу о несовершенстве УПК РФ // Научные труды РАЮН. М.: Юрист, 2005. Т. 3. С. 301-305. Вып. 5.

3. *Тетюев СВ.* Законный представитель несовершеннолетнего подозреваемого (обвиняемого) - обязательный участник уголовного судопроизводства со стороны защиты // Первые Всероссийские Державинские чтения: сб. статей. М.: РПА МЮ РФ, 2005. Кн. 4. С. 249-257.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Допрос несовершеннолетнего обвиняемого - это вербальное, коммуникативное следственное действие, основанное на методе расспроса, процессуальных правилах и тактических приемах, специально разрабатываемых в криминалистике, заключающееся в получении на основе общения следователя с несовершеннолетним обвиняемым и закреплении в установленной законом форме его показаний по поводу предъявленного обвинения и других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

2. Основная цель допроса несовершеннолетнего обвиняемого заключается в том, чтобы в ходе его проверить правильность предъявленного несовершеннолетнему обвинения. Дополнительной целью допроса несовершеннолетнего обвиняемого является восполнение пробелов в доказательственном материале, препятствующих завершению расследования (составлению обвинительного заключения и направлению дела прокурору). Общая цель допроса - это установление обстоятельств, подлежащих доказыванию по делам о преступлениях несовершеннолетних, а в конечном счете - достижение назначения уголовного судопроизводства (ст. 6 УПК РФ).

Задача допроса несовершеннолетнего обвиняемого - получение полных и достоверных показаний.

3. Будучи важным средством проверки законности и обоснованности привлечения к уголовной ответственности, защиты от предъявленного обвинения и установления обстоятельств совершенного преступления, допрос несовершеннолетнего обвиняемого необходим по каждому уголовному делу, направляемому в суд, так как в отношении несовершеннолетних необходимы повышенные гарантии, обеспечивающие недопустимость привлечения к уголовной ответственности и осуждения невиновного. Поэтому все дела о преступлениях несовершеннолетних должны расследоваться в форме предварительного следствия, в связи с чем необходимо дополнить статью 150 УПК РФ частью следующего содержания: «Производство предварительного следствия обязательно по всем

уголовным делам о преступлениях, совершенных несовершеннолетними».

4. При проведении допроса несовершеннолетнего обвиняемого следователь не должен привлекать должностное лицо органа, осуществляющего оперативно-розыскную деятельность (ч. 7 ст. 164 УПК РФ). Участие оперативного работника в этом вербальном следственном действии может затруднить установление психологического контакта с несовершеннолетним и негативно сказаться на результатах допроса, в силу чего неоправданно во всех случаях.

5. УПК РФ необходимо дополнить нормой о правах законного представителя, участвующего в допросе несовершеннолетнего обвиняемого: задавать допрашиваемому вопросы с разрешения следователя, по окончании допроса знакомиться с протоколом и делать письменные замечания о правильности и полноте сделанных в нем записей.

6. Педагога (психолога), участвующего в допросе несовершеннолетнего обвиняемого, необходимо наделить статусом самостоятельного участника уголовного судопроизводства. До внесения соответствующих изменений и дополнений в УПК РФ к регулированию уголовно-процессуальных отношений с участием педагога (психолога) по аналогии должны применяться нормы, регулирующие участие специалиста, так как педагог по своему процессуальному положению наиболее близок именно к специалисту.

7. Педагог (психолог), будучи участником уголовного судопроизводства, является и субъектом уголовно-процессуальных отношений, и субъектом уголовно-процессуальной деятельности. Педагог - это «иной» участник уголовного судопроизводства (гл. 8 УПК РФ), выполняющий в уголовном процессе вспомогательную (по отношению к деятельности компетентных государственных органов и должностных лиц) функцию. Педагог не является субъектом доказывания, это лицо, не имеющее собственного интереса в доказывании и выполняющее удостоверительную функцию в процессе доказывания. По специфической функции, осуществляемой участником в процессе извлечения информации следователем, педагог входит в группу лиц, использующих свои специальные знания для оказания содействия следователю в обнаружении, изучении и закреплении доказательственной информации. По процессуальной роли педагог (психолог) занимает особое место, так как в одних случаях он является обязательным участником допроса несовершеннолетнего обвиняемого, в других - факультативным.

5. Цель участия педагога (психолога) в допросе несовершеннолетнего обвиняемого - максимально полное установление обстоятельств, входящих в предмет доказывания по уголовному делу (ст. 73, 421 УПК РФ), при строгом соблюдении прав и законных интересов несовершеннолетнего. Эта цель достигается посредством решения основной задачи - содействовать получению полных и достоверных показаний несовершеннолетнего. В свою очередь, основная задача решается через решение конкретных задач, которые необходимо ставить перед педагогом (психологом): установление психологического контакта; создание непринужденной обстановки допроса; обеспечение оптимального эмоционального состояния подростка; оказание помощи в формулировке педагогически корректных вопросов, составление плана допроса; определение оптимальной его продолжительности; предварительная беседа с несовершеннолетним; оказание содействия следователю в фиксации показаний и т.д.

6. К педагогу, приглашаемому для участия в допросе несовершеннолетнего обвиняемого, целесообразно предъявлять следующие требования: наличие специальных знаний, приобретенных в ходе получения специального образования (среднего специального или высшего) и/или практического опыта работы с подростками соответствующей возрастной группы не менее трех лет; отсутствие обстоятельств, исключающих участие в уголовном судопроизводстве, кроме заинтересованности в исходе дела.

10. Одно и то же знакомое подростку лицо (например, классный руководитель) может выступать в качестве педагога на допросе обвиняемого и отдельно допрашиваться в качестве сведущего свидетеля о личности несовершеннолетнего, его возрастных особенностях, поведении и окружении.

Результаты проведенного диссертационного исследования углубляют и расширяют научные знания о процессуальном аспекте допроса несовершеннолетнего обвиняемого. Автор обосновывает свой взгляд на решение основных актуальных проблем законодательства, регламентирующего порядок производства этого следственного действия. Процессуальные особенности допроса несовершеннолетнего обвиняемого проанализированы сквозь призму российского и зарубежного уголовно-процессуального законодательства, судебной практики, юридической и иной научной литературы.

15 февраля 2006 г. в Южно-Уральском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Беляевой Ирины Михайловны на тему «Практика и проблемы методики расследования преступлений, нарушающих безопасные условия труда» по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - кандидат юридических наук, доцент Пиндюк И.И.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Карагодин В.Н., кандидат юридических наук Барыгина А.А.

Ведущая организация - Челябинский юридический институт МВД РФ.

Соискатель имеет 6 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Беляева ИМ.* Уголовная ответственность за нарушение правил охраны труда в России и других государствах // Проблемы юридической ответственности; история и современность: статьи по итогам Всероссийской научно-практической конференции / Под ред. Г.Н. Чеботарева. Тюмень: Изд-во Тюменского гос. университета, 2004. Ч. 2. С. 242-244.

2. *Беляева ИМ.* О некоторых проблемах реализации гарантий конституционного права граждан на условия труда, соответствующие требованиям безопасности и гигиены // Реализация положений Конституции Российской Федерации в законодательстве: мат. междунар. научно-практической конференции, посвященной 10-летию Конституции Российской Федерации. Челябинск, 2003. Ч. II. С. 71-73.

3. *Беляева ИМ.* К вопросу о предупреждении преступных нарушений правил охраны труда // Актуальные проблемы права России и стран СНГ - 2005: мат. междунар. научно-практической конференции 7-8 апреля 2005 г. Челябинск, 2005. С. 330-333.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Для сегодняшнего дня характерно существование огромного количества подзаконных нормативных актов, закрепляющих правила охраны труда при отсутствии их систематизации, что вызывает значительные трудности в правоприменительной деятельности, в частности - при расследовании уголовных дел данной категории. В связи с чем, на наш взгляд, требуется ежегодное издание Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации перечня действующих нормативных правовых актов в области ох-

раны труда и техники безопасности в различных отраслях экономики.

2. Считаю целесообразным выделить в качестве элементов криминалистической характеристики преступлений исследуемого вида:

- обстановку совершения преступления, способ и механизм совершения преступления, характеристику личности потерпевшего;

- характеристику личности и поведения преступника, а также наиболее значимые связи между ними.

3. Способ совершения большой группы преступлений, в основном неосторожных, зависит от конкретной жизненной ситуации (обстановки), последняя в ряде случаев может даже выступать в качестве причины такого рода преступления. Именно к данной группе преступлений и следует относить преступления против безопасных условий труда.

4. Мы полагаем, что если в умышленных преступлениях выбор орудия (средства) совершения преступления со всеми его вредоносными свойствами целиком и полностью зависит от преступника, его умысла и относится к условиям совершения преступления, то в неосторожных преступлениях орудие (средство) приобретает известную самостоятельность, как бы участвует во взаимодействии, образующем причину преступления.

5. По нашему мнению, следует признать, что способ - это объективная характеристика преступного деяния (а именно с этой стороны оно всегда интересует криминалистов) и не зависит от того, с какой формой вины оно совершается, поэтому все элементы - действия по подготовке, совершению и сокрытию преступления, должны присутствовать и в структуре способа совершения неосторожного преступления как объективная характеристика указанного комплекса действий. В то же время способ совершения определенной части неосторожных преступлений (в том числе и преступлений, нарушающих безопасные условия труда работников) может быть и усеченным, т.е. не включать в себя ни подготовку, ни сокрытие преступления. В таких случаях данные элементы способа совершения преступления будут факультативными.

6. Для того чтобы свести к минимуму порочную практику несвоевременного возбуждения уголовного дела и затягивания работодателем направления в прокуратуру материалов по расследованию несчастного случая на производстве, следует предпринять целый ряд мероприятий.

Во-первых, на наш взгляд, необходимо внести изменение в постановление Пленума Верховного

Суда Российской Федерации от 23 апреля 1991 г. № 1 «О судебной практике по делам о нарушениях правил охраны труда и безопасности горных, строительных и иных работ», дополнив его пунктом 12: «Рекомендовать следственным подразделениям прокуратуры Российской Федерации незамедлительно принимать решение о возбуждении уголовного дела по преступлениям данной категории по всем несчастным случаям на производстве со смертельным исходом при явном отсутствии оснований, указанных в статье 24 УПК РФ».

Во-вторых, ужесточить со стороны Государственной инспекции труда контроль за своевременным сообщением работодателем о несчастном случае на производстве во все органы, перечисленные в статье 228 ТК РФ, в том числе и прокуратуру с применением мер административного наказания.

В-третьих, во избежание волокиты и необъективности, обязать государственных инспекторов труда участвовать в расследовании всех групповых, тяжелых и смертельных несчастных случаев на производстве. Для реализации этого предложения необходимо увеличить штат Государственной инспекции труда.

7. Проведенное исследование позволяет утверждать, что содержание конкретных версий находится в прямой зависимости от производственных причин и зависит в основном от особенностей происшествия, имеющих исходных данных, вида производства и выполняемых работ. При выдвижении версий о производственных причинах следует иметь в виду, что достоверными нередко могут оказаться не одна, а несколько версий о причинах преступных нарушений правил охраны труда, действующих в совокупности, так как травматические происшествия нередко оказываются следствием одновременного действия нескольких причин.

8. Для повышения качества осмотра места происшествия по делам о преступных нарушениях правил охраны труда и техники безопасности, считаем необходимым рекомендовать:

1. Осмотр места происшествия проводить незамедлительно, сразу после получения сообщения о несчастном случае на производстве (групповом, тяжелом, со смертельным исходом), признав недопустимым производство данного следственного действия спустя более трех часов с момента травмирования.

2. Проводить данное следственное действие только следователям прокуратуры, к чьей под-

следственности относятся дела данной категории с обязательным участием эксперта-криминалиста и специалиста, а при несчастных случаях со смертельным исходом - судебно-медицинского эксперта.

3. При большой площади, подлежащей осмотру, сложности предстоящего осмотра, а также при необходимости провести осмотр как можно быстрее по производственным причинам проводить осмотр группой следователей.

4. Более активно применять при производстве данного следственного действия технические средства, в том числе видеозапись и фотосъемку.

Теоретическая значимость исследования состоит в постановке и попытке решения комплекса криминалистических, уголовно-правовых, криминологических и процессуальных проблем, связанных с преступлениями в области охраны труда и техники безопасности.

15 февраля 2006 г. в Научно-исследовательском институте Федеральной службы исполнения наказаний состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Костроминой Елены Георгиевны на тему «Научные основы расследования экономических преступлений, совершенных организованными группами»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - кандидат юридических наук, доцент Ахтырская Н.Н.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук Глушков А.И., кандидат юридических наук, профессор Мурашкин И.А.

Ведущая организация - Российская академия адвокатуры.

Соискатель имеет 8 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Костромина Е.Г.* Особенности использования специальных знаний в области психологии во время допроса по делам о преступлениях, совершенных организованными группами // Государство и регионы. Сер.: Право. 2001. № 3.

2. *Костромина Е.Г.* Проблемы методики расследования экономических преступлений, совершаемых организованными группами: по материалам следственной практики Украины // Актуальные проблемы борьбы с преступностью на этапе реформирования уголовного судопроизводства: мат. Всеукраинской науч.-практ. конференции 14-15 мая 2002 г. Запорожье: Юрид. институт МВД Украины, 2002. Ч. 2. С. 72-75.

3. *Костромина Е.Г.* Относительно проблем расследования экономических преступлений // Сборник тезисов докладов. Запорожье, 2004. Т. 3. С. 62-63.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Экономические преступления - это предусмотренные уголовным законом общественно опасные, корыстные деяния, которые угрожают национальной безопасности государства и посягают на экономическую систему страны, а также права, свободы и законные интересы участников экономических отношений, и причиняют тем самым материальный и моральный ущерб.

2. Одной из проблем усовершенствования криминалистической методики расследования экономических преступлений, совершенных организованными группами, является оптимизация ее структуры. Такая структура на данный момент должна содержать следующие элементы: уголовно-правовое понятие состава преступления; криминалистическую характеристику определенного вида экономического преступления; криминалистические особенности выявления, раскрытия и расследования экономических преступлений (особенности рассмотрения и оценки материалов, содержащих признаки преступления; принятие решения о возбуждении уголовного дела; систему следственных версий и планирования расследования; проведение первоочередных следственных, организационных действий и оперативно-розыскных мероприятий); проведение дальнейшего расследования (особенности тактики отдельных следственных действий, тактических операций); проведение расследования на завершающем этапе (анализ следов преступления, собранных доказательств, использование его данных для составления обвинительного заключения); криминалистический анализ обстоятельств, способствовавших совершению преступления, и принятие мер криминалистической профилактики.

Отмечается, что в предложенной структуре необходимо выделить также следующие элементы: 1) применение экономических, математических методов анализа экономических признаков; 2) участие специалистов различных отраслей знаний: экономических, компьютерных технологий и др.

3. Психологический анализ организованной группы необходимо начинать с установления и изучения ее структуры, всех ее основных участников, исследования ролей, которые выполняет каж-

дый из них, их иерархической зависимости друг от друга, исследования личностных особенностей каждого участника организованной группы.

Принципиальным в расследовании экономических преступлений является установление полной картины деятельности организованной группы и ее структуры. Это позволяет получить необходимую доказательственную базу для обеспечения этапа прекращения преступной деятельности. Установление всей преступной структуры позволяет обеспечить нормальный ход процесса досудебного расследования и судебного рассмотрения уголовного дела, имеет не только тактическое, но и стратегическое значение.

4. Основными формами использования специальных экономических знаний при расследовании экономических преступлений являются: 1) консультации специалистов; 2) привлечение специалистов для проведения документальных, комплексных ревизий; 3) участие специалистов при производстве отдельных следственных действий; 4) назначение и проведение судебно-экономических экспертиз.

5. В уголовно-процессуальном законодательстве Украины понятие «специалист» отсутствует, что лишает возможности правильно воспринимать этих лиц. Поэтому в части 1 ст. 1281 УПК Украины необходимо закрепить следующее определение: «Специалист - это лицо, которое обладает необходимыми знаниями и навыками для оказания помощи следователю при проведении следственных действий».

6. Участие специалиста-экономиста при производстве осмотра, обыска помогает решить следующие конкретные вопросы: 1) какие именно бухгалтерские документы и учетные регистры могут содержать сведения, проливающие свет на интересующие следователя хозяйственные операции; 2) где находятся подлинники этих документов, вторые экземпляры, копии и т.д.; 3) какие документы вызывают сомнения в их доброкачественности, какая часть документа имеет значение для дела; 4) какие сведения необходимо получить от подозреваемого, обвиняемого, свидетеля при их допросе; 5) какие вопросы необходимо (и целесообразно) поставить перед экспертом при назначении экспертизы.

7. Основной целью привлечения специалиста к участию в допросе является расширение возможности получения следователем доказательственной информации. Помощь специалистов при допросе подозреваемых (обвиняемых), потерпевших и свидетелей по делам об экономических преступлениях необходима в следующих случаях: 1) когда при допросе

необходимо исследовать сложные положения специальных экономических знаний, которые следователь не в состоянии усвоить во время консультации со специалистом как перед допросом, так и во время досудебного следствия; 2) если при допросе устанавливаются обстоятельства по нескольким эпизодам; 3) когда будущий допрос будет касаться положений, относящихся к специальным знаниям, а допрашиваемый по имеющимся данным имеет достаточно высокую профессиональную подготовку и опыт работы.

Диссертация представляет собой комплексное исследование проблем методики расследования экономических преступлений, совершенных организованными группами; содержит рекомендации по применению специальных знаний в методике расследования указанных преступлений; создает основы для дальнейшей разработки отдельных криминалистических методик в зависимости от сферы экономики, лиц, причастных к совершению преступления.

17 февраля 2006 г. в Калининградском юридическом институте МВД России состоялась защита диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук **Городилова Анатолия Алексеевича на тему «Права и свободы личности в оперативно-розыскной деятельности и меры прокурорского надзора за их соблюдением»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Куликов А.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист РФ Омелин В.Н. и кандидат юридических наук Вишня Г.И.

Ведущая организация - Белгородский юридический институт МВД России.

Соискатель имеет 5 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Городилов А.А.* Правовые основы осуществления прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности // *Вестн. Калинингр. юрид. института.* 2005. № 1(7).

2. *Городилов А.А., Кузьев Ю.А.* Конституционные гарантии Российской Федерации и других стран соблюдения прав и свобод личности: мат. всероссийской науч.-практ. конференции «Реали-

зация принципа законности в деятельности правоохранительных органов». Калининград: Калининградский юрид. институт МВД России, 2004.

3. *Городилов А.А., Орлов А.В.* Социальная значимость прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности: материалы Всероссийской науч.-практ. конференции «Охрана прав и свобод личности в деятельности органов внутренних дел». Калининград: Калининградский юрид. институт МВД России, 2005.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Научное обоснование понятий «соблюдения прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности» и «нарушения прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности». Соблюдение прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности - это строгое, неукоснительное соблюдение в соответствии с действующим законодательством правовых норм, которые регламентируют права и свободы личности при проведении оперативно-розыскных мероприятий. Нарушение прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности - противоправное, виновное деяние (действие или бездействие) должностных лиц органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность путем причинения вреда чести, достоинству, интересам личности или его здоровью.

2. Содержание понятия «прокурорский надзор за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности». Под ним понимается система наблюдения и проверки органа, осуществляющего оперативно-розыскную деятельность, с целью выявления и устранения нарушений прав и свобод личности при проведении оперативно-розыскных мероприятий.

3. Правовые меры совершенствования прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в современных условиях. К ним диссертант относит:

- регламентацию в нормативных правовых актах простого и доступного механизма, позволяющего любому заинтересованному лицу получить в органах прокуратуры достоверную информацию о факте проведения в отношении него оперативно-розыскных мероприятий, если иное не установлено законом;

- проверку законности и обоснованности принятия правоприменительных актов, определяющих тактику

проведения оперативно-розыскных мероприятий, ограничивающих права и свободы личности;

- осуществление мер прокурорского надзора не должно ограничиваться перечнем, изложенным в законе «Об оперативно-розыскной деятельности», а в полном объеме соответствовать конституционным принципам и нормам.

4. Организационные основы прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности. Прокурорский надзор рассматривается как функция социального управления, которая осуществляется за счет процесса управления оперативно-розыскной деятельностью по идеальным моделям, установленным нормативными правовыми актами. К структурным уровням (элементам) такого надзора автор относит информационную обеспеченность; подготовку и принятие управленческого решения: подбор и расстановку кадров; взаимодействие, проверку исполнения решения; его корректирование и регулирование; процедуру прокурорского надзора, среду (основные условия) осуществления прокурорского надзора; учет поднадзорных органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность; кадровую структуру контроля (субъектов контроля) за этим видом деятельности; различные формы контроля.

5. Формы и методы прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности. К ним автор относит: проведение регулярных проверок; истребование необходимых документов; выявление причин и условий, способствующих нарушению прав и свобод личности при осуществлении оперативно-розыскных мероприятий; внесение протестов и представлений в соответствующие органы,

6. Критерии необходимой достаточности осуществления прокурорского надзора в сфере оперативно-розыскной деятельности. При определении степени необходимой достаточности документирования преступных действий необходимо исходить из полноты выполнения поставленных задач при проведении оперативно-розыскных мероприятий. С этой целью необходимо определить перечень конкретных задач при проведении оперативно-розыскных мероприятий в закрытых ведомственных нормативных правовых актах с учетом того, что от них будет зависеть объем и характер документирования. Определить масштаб ограничения прав и свобод граждан, являющихся объектом проводимых оперативно-розыскных мероприятий. При этом объем таких ограничений должен быть минимизирован и оправдан целесообразностью,

что также должно быть объектом прокурорского надзора. По мнению автора, для устранения разночтения этих положений в актах различных ведомств, создающих возможности для нарушения прав и свобод личности, необходимо законодательно решить проблему определения пределов такого документирования.

7. Научное обоснование необходимости создания в прокуратурах субъектов Российской Федерации самостоятельных подразделений по надзору за исполнением законов в оперативно-розыскной деятельности, что будет иметь следствием более целенаправленный и эффективный прокурорский надзор за соблюдением прав и свобод личности при проведении оперативно-розыскных мероприятий.

8. Методические основы осуществления мер прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности как самостоятельного направления деятельности органов прокуратуры. К основным способам прокурорского надзора автор относит:

- проведение анализа дел оперативного учета;
- определение объективной необходимости проведения оперативно-розыскных мероприятий;
- оформление и санкционирование оперативно-розыскных мероприятий, касающихся конституционных прав и свобод личности;
- обеспечение органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, добровольности, конфиденциальности содействия отдельных лиц, привлекаемых к подготовке и проведению оперативно-розыскных мероприятий;
- изучение и анализ оснований и повода для возбуждения уголовных дел.

9. Предложения по совершенствованию мер прокурорского надзора. В частности, прокурорам при надзоре за соблюдением прав и свобод личности в оперативно-розыскной деятельности необходимо обращать внимание на то, чтобы дела оперативного учета заводились только при наличии законных оснований, несмотря на поставленные цели и характер полученной информации. Заведение дела оперативного учета и проведение оперативно-розыскных мероприятий возможно лишь в том случае, если иным путем невозможно выявить и раскрыть преступление. Если успешно решена задача по предупреждению (а в ряде случаев и пресечению) преступления, то после этого нет оснований для проведения оперативно-розыскных мероприятий, которые принято проводить при рассмо-

трении заявления, сообщения о совершенном преступлении.

10. Обосновано положение о том, что прокурорский надзор за оперативно-розыскной деятельностью должен сочетаться с надзором по уголовному делу. В связи с этим автор считает необходимым осуществлять прокурорский надзор за деятельностью следственно-оперативных групп. С этой целью необходимо полное информирование прокурора о планируемых оперативно-розыскных мероприятиях и следственных действиях. Такая форма надзора будет способствовать выполнению задач этой деятельности, своевременно пресекая нарушения закона и конституционных прав и свобод граждан.

11. Предложения о внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности»:

- регламентировать основные сущностные элементы оперативно-розыскных мероприятий с точки зрения их конкретных отличий друг от друга в том объеме, который бы не повлек раскрытие тактики оперативно-розыскной деятельности;
- определить перечень оперативно-розыскных мероприятий, затрагивающих конституционные права и свободы граждан, чтобы исключить их произвольное толкование правоприменителем;
- предложено не только начало производства отдельных оперативно-розыскных мероприятий, ограничивающих конституционные права граждан, осуществлять на основании судебной санкции, а ход этих мероприятий - под прокурорским надзором, но и заканчивать их с использованием определенной формы судебного контроля и прокурорского надзора.

12. Научное обоснование необходимости единой регламентации порядка проведения оперативно-розыскных мероприятий во всех органах, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, единым межведомственным нормативным актом, основанном на положениях закона «Об оперативно-розыскной деятельности».

13. Характеристика мер прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности при проведении отдельных оперативно-розыскных мероприятий: при регистрации и рассмотрении заявлений, сообщений о совершенном или готовящемся преступлении, а также в процессе расследования уголовного дела.

Содержащиеся в работе выводы и предложения могут быть использованы для дальнейших теоретических исследований, совершенствования действующего законодательства: при разработке новых нормативных правовых актов, регламентирующих оперативно-розыскную деятельность, и

осуществления мер прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод личности в ходе этой деятельности.

27 февраля 2006 г. в Воронежском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Пронькиной Александры Николаевны на тему «Ошибки адвокатов-защитников в уголовном судопроизводстве»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Трухачев В.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Шейфер С.А., кандидат юридических наук Саньков В.И.

Ведущая организация - Калининградский государственный университет.

Соискатель имеет 6 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Пронькина А.Н.* Классификация ошибок, допускаемых адвокатами в уголовном процессе // *Современные проблемы борьбы с преступностью: мат. всероссийской науч.-практ. конференции ВИ МИД РФ. Воронеж 19-20 мая 2005 г.* Воронеж, 2005. С. 112-114.

2. *Пронькина А.Н.* Дефицит информации и времени как детерминанты ошибок адвокатов-защитников // *Вестн. Воронеж. колледжа ФСИН России. Воронеж, 2005. Вып. 3. С. 119-122.*

3. *Пронькина А.Н., Трухачев В.В.* Детерминация ошибок, допускаемых адвокатами-защитниками // *Вестн. Воронежского колледжа ФСИН России. Воронеж, 2005. Вып. 3. С. 159-164.*

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие его научную и практическую значимость:

1. Обосновано понятие ошибки адвокатов-защитников в уголовном судопроизводстве. По мнению диссертанта, под указанными ошибками следует понимать непреднамеренное по отношению к наступившему результату и не образующее состава преступления, неправильное применение, нарушение, либо неприменение адвокатом-защитником положений закона и / или научных рекомендаций по осуществлению профессиональной защиты, которое повлекло нарушение права подозреваемого (обвиняемого) на защиту или нарушение иных прав и законных интересов подзащитного, либо прав и законных интересов иных участников уголовного судопроизводства.

2. Дана классификация адвокатских ошибок по различным основаниям. В зависимости от содержания в структуре

адвокатских ошибок диссертант выделяет следующие группы: 1) ошибки адвокатов-защитников в применении уголовного закона; 2) уголовно-процессуальные ошибки, 3) ошибки в доказывании; 4) тактические ошибки.

3. Представлена система детерминантов ошибок адвокатов-защитников, допускаемых ими в ходе уголовного судопроизводства. Систематизация указанных детерминантов основывается на выделении внешних (объективных) детерминантов, к которым относятся факторы, не зависящие от профессионализма и личностных качеств конкретного адвоката-защитника и не определяемые ими, и внутренние (субъективные) факторы, которые определяются профессиональными качествами конкретных адвокатов.

4. Обоснованы предложения по совершенствованию материальных оснований ответственности адвоката-защитника за ненадлежащее выполнение ими профессиональных обязанностей и процедурных основ дисциплинарного производства в отношении адвокатов. Автор считает необходимым закрепить в уголовно-процессуальном законе перечень обязанностей защитника. Определение четких стандартов (критериев), позволяющих официально констатировать ошибку адвоката-защитника в уголовном судопроизводстве и привлечь его к дисциплинарной ответственности.

5. Дан анализ отдельных категорий ошибок (в применении уголовного закона, уголовно-процессуальных ошибок, ошибок в доказывании; тактических ошибок) адвокатов-защитников в уголовном судопроизводстве и мер их предупреждения и нейтрализации.

6. Обоснование необходимости дальнейшего совершенствования уголовно-процессуального законодательства и законодательства об адвокатской деятельности и адвокатуре, формулирование соответствующих редакций дополнений и изменений в указанное законодательство в контексте темы работы.

Теоретическая значимость работы заключается в комплексной разработке теоретических вопросов, касающихся ошибок адвокатов-защитников и мер их предупреждения и нейтрализации.

28 февраля 2006 г. в Воронежском государственном университете состоялась защита **диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Головинской Елены Павловны на тему «Процессуально-правовые основы деятель-**

ности переводчика по обеспечению принципа языка уголовного судопроизводства» по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - кандидат юридических наук, доцент Астафьев Ю.В.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Александров А.С., кандидат юридических наук Зотов Д.В.

Ведущая организация - Воронежский институт МВД России.

Соискатель имеет 6 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Головинская Е.П.* Содержание и значение принципа языка уголовного судопроизводства // Воронежские криминалистические чтения: сб. науч. тр. / Под ред. О.Я. Баева. Воронеж: Изд-во Воронеж, гос. ун-та, 2005. Вып. 6. С. 71-81.

2. *Головинская Е.П.* Национальный язык судопроизводства: проблема реализации принципа в правовом государстве // Юридические записки: сб. науч. тр. / Отв. ред. Ю.Н. Старилов. Вып. 18: Современный этап развития российского государства: на пути к «сильному» или правовому государству? Воронеж: Изд-во Воронеж, гос. ун-та, 2005. С. 89-96.

3. *Головинская Е.П.* Правовое положение переводчика в уголовном судопроизводстве // Трибуна молодых ученых: сб. науч. тр. / Под ред. Ю.Н. Старилова. Вып. 7: Правовая защита в России: Обеспечение, эффективность и проблемы. Воронеж: Изд-во Воронеж, гос. ун-та, 2005. С. 43-53.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Высказана и аргументирована новая точка зрения о том, что принцип языка уголовного судопроизводства обеспечивается рядом гарантий, к которым относятся: а) наличие императивной обязанности дознавателя, следователя, прокурора, суда обеспечить участнику уголовного судопроизводства, невладеющему языком производства по делу, возможности пользоваться родным языком или другим языком, которым он владеет, бесплатно пользоваться помощью переводчика, знакомиться с необходимыми документами по делу в переводе на язык такого участника; б) обеспечение заявителю, не владеющему или недостаточно владеющему языком, на котором ведется уголовно-процессуальное досудебное производство, возможности заявить о преступлении на родном или другом языке, которым он владеет, а также бес-

платно пользоваться помощью переводчика в порядке, установленном УПК РФ; в) необходимость вручения документов, обеспеченных переводом, участникам уголовного судопроизводства в случаях, когда обязательность вручения таких документов предусмотрена законом; г) обеспечение сторонам, не владеющим языком уголовного судопроизводства, перевода всего хода судебного разбирательства и его результатов; д) обеспечение всех документов, приобщаемых к уголовному делу, изложенных на языке отличном от языка производства по уголовному делу, полным письменным переводом на язык уголовного судопроизводства; е) использование при реализации права пользования участником уголовного судопроизводства родным языком или иным языком, которым он владеет, критерия владения или не владения (недостаточного владения) языком производства по делу, что служит гарантом надлежащей реализации данного права и защиты от злоупотреблений.

2. Обоснована необходимость уточнения формулировки уголовно-процессуальной нормы, посвященной принципу языка уголовного судопроизводства указанием на то, что документы должны быть переведены на родной язык соответствующего участника уголовного судопроизводства или на язык, которым он владеет, в случае невладения или недостаточного владения им языком уголовного судопроизводства. Кроме того, целесообразно внести в УПК РФ норму о том, что все документы, приобщаемые к уголовному делу, должны иметь полный письменный перевод на язык, на котором ведется производство по уголовному делу.

Критерием, определяющим степень владения языком судопроизводства, служат мнение самого участника уголовного процесса, его способность воспринимать устную и письменную речь, изъясняться на языке производства по уголовному делу, адекватно воспринимать юридическую терминологию. Кроме того, важна позиция лица, осуществляющего уголовное судопроизводство по данному вопросу, поскольку участие переводчика обязательно и в тех случаях, когда участник уголовного судопроизводства недостаточно владеет языком, на котором ведется производство по уголовному делу, хотя и не ходатайствует о приглашении переводчика.

3. Аргументируется вывод о том, что заявителю, не владеющему или недостаточно владеющему языком уголовного судопроизводства, должно

быть разъяснено его право заявить о преступлении на родном или другом языке, которым он владеет, а также бесплатно пользоваться помощью переводчика в порядке, установленном УПК РФ.

4. По-новому сформулировано понятие переводчика, под которым следует понимать совершеннолетнее лицо, привлекаемое к участию в уголовном судопроизводстве в случаях, предусмотренных законом, свободно владеющее языками, знание которых необходимо для перевода. Обоснована возможность привлечения в качестве переводчика лица, достигшего 16 лет, в исключительных случаях.

5. Высказана и аргументирована точка зрения о необходимости получения согласия лица на участие в уголовном судопроизводстве в качестве переводчика до вынесения соответствующего процессуального решения.

6. Предложена анкета, позволяющая оперативно, с минимальными затратами времени, максимально полно и точно зафиксировать необходимые данные о лице, назначаемом в качестве переводчика, оптимизировать материалы уголовного дела.

7. Поддержано и развито предложение о необходимости осуществления перевода в уголовном судопроизводстве при помощи профессиональных судебных переводчиков.

8. Рекомендовано законодательно закрепить обязанность следователя выяснить отношение переводчика к другим участникам уголовного процесса перед началом следственного действия. Предложено расширить перечень оснований отвода переводчика в случае нахождения его в какой-либо зависимости от участника процесса, интересы которого противоречат интересам лица, для помощи которому приглашен переводчик.

Рекомендовано в перечне лиц, имеющих право заявить отвод переводчику в случае обнаружения его некомпетентности, наряду со свидетелем, экспертом и специалистом, указать также понятых.

9. Выявлено влияние некомпетентности переводчика на свойства получаемых с его участием доказательств. Недостоверность перевода лишает доказательства, полученные таким путем, необходимого качества достоверности, т.е. соответствия полученных сведений реальной действительности и влечет их недопустимость.

10. Подвергнуто критике отсутствие в главе 35 УПК РФ, посвященной общим условиям судебного разбирательства, нормы, посвященной участию переводчика. Поскольку процесс уголовного судопроизводства требует обеспечения пол-

ного и четкого понимания его участниками всего хода судебного разбирательства в целом и его этапов в частности, рекомендовано законодательно закрепить положение о том, что участникам уголовного судопроизводства, не владеющим языком производства по делу, обеспечивается перевод всего хода судебного разбирательства и его результатов.

11. Дано определение государственной защиты переводчика, под которой следует понимать осуществление уполномоченными на то государственными органами и должностными лицами предусмотренных законодательством мер безопасности, правовой и социальной защиты, применяемых при наличии предусмотренных законом оснований в связи с деятельностью переводчика в сфере правосудия и предварительного расследования.

12. Аргументирован вывод о том, что предусмотренный статьей 16 Федерального закона «О государственной защите потерпевших, свидетелей и иных участников в уголовном судопроизводстве» перечень оснований о применении мер безопасности не должен быть исчерпывающим.

Предложено норму уголовно-процессуального закона, регламентирующую правовое положение переводчика дополнить указанием на возможность данного лица ходатайствовать перед следователем и судом о применении мер безопасности, в частности о сохранении в тайне своих анкетных данных, т.е. о своей анонимности в уголовном процессе.

Сформулированные положения, выводы и предложения по рассматриваемым вопросам могут быть полезны для дальнейшего научного исследования проблем языка уголовного судопроизводства и участия переводчика в уголовном процессе, в правотворческой и правоприменительной деятельности.

10 марта 2006 г. в Ростовском юридическом институте МВД России состоялась защита диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук **Самоходкиной Ольги Семеновны** на тему «**Доказывание при производстве по уголовным делам в суде первой инстанции**» по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - доктор юридических наук, профессор Коновалов СИ.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Брылев В.И., кандидат юридических наук Подопригора А.А.

Ведущая организация - Ставропольский филиал Краснодарской академии МВД России.

Соискатель имеет 4 опубликованные работы по теме диссертации:

1. *Коновалов СИ., Самоходкина О.С.* Актуальные аспекты судебного следствия // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики. Третий Всероссийский «круглый стол»: Сб. мат. Ростов н.Д.: РЮИ МВД России, 2004.

2. *Самоходкина О.С.* Доказывание в свете принципа состязательности сторон // Известия ТулГУ. Сер.: Актуальные проблемы юридических наук. Вып. 12. Тула: ТулГУ, 2005.

3. *Айвазова О.В., Самоходкина О.С.* Некоторые аспекты реализации принципа охраны прав и свобод человека // Национальная безопасность современной России: основные угрозы: сб. мат. междунар. науч.-практ. конференции 24-25 ноября 2005 г. Ростов н.Д.: РЮИ МВД России, 2005. Ч. II.

4. *Самоходкина О.С.* Реализация общих условий судебного разбирательства при производстве по уголовным делам в суде первой инстанции // Научные труды ученых-юристов Северо-Кавказского региона. Краснодар, 2005. Вып. 10.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Сформулирован следующий вывод: несмотря на отсутствие в действующем законе правила о всестороннем, полном и объективном исследовании обстоятельств дела, косвенно его положения воплощены в различных взаимосвязанных нормах, что исключает противоречие указанного правила принципу состязательности сторон.

2. Внесено предложение о дополнении перечня вещественных доказательств различными веществами (жидкими или газообразными), сохранившими на себе следы преступления, служившими орудиями преступления, полученные в результате преступных действий.

3. Аргументирована целесообразность реставрации нормы, регуливающей правомочие суда направить дело для производства дополнительного расследования по мотивам односторонности или неполноты предварительного следствия или дознания, не восполняемой в судебном заседании.

4. Разработан тезис о необходимости унификации норм, регулирующих правомочия обвинителя в судебном заседании. Для этого в частях 4 и 6 ст. 246 УПК РФ необходимо заменить слово «проку-

пор» на словосочетание «государственный обвинитель».

5. Представлено предложение о необходимости изменения части 4 ст. 247 УПК РФ. Судья должен удовлетворять ходатайства о проведении судебного разбирательства в отсутствие подсудимого лишь в случаях, если подсудимый признал свою вину, раскаялся, а также если по делу о совершенном им преступлении не может быть назначено наказание в виде лишения свободы.

6. Обоснована целесообразность внесения изменений в статью 284 УПК РФ, регулиющую осмотр вещественных доказательств путем дополнения части 1 ст. 284: после слов «по ходатайству сторон» добавить словосочетание «или по инициативе суда».

7. Сформулирован тезис о том, что в ситуациях, когда государственный обвинитель предполагает использовать показания подсудимого в качестве доказательства, он, а не защитник, должен первым допрашивать подсудимого (разумеется, если подсудимый согласен давать показания).

8. Представлен вывод о том, что правило, сформулированное в части 4 ст. 274 УПК РФ противоречит части 1 ст. 271 УПК РФ. Каждая сторона, представляющая доказательства, заинтересована выбрать алгоритм допросов подсудимых, максимально эффективный для отстаивания своей позиции. Поэтому определить последовательность допросов нескольких подсудимых сторона могла бы самостоятельно.

9. Разработано предложение о целесообразности предоставления суду права на постановку отдельных вопросов участникам судопроизводства в любой момент судебного следствия в качестве исключения из общего правила о том, что суд производит допрос после сторон.

10. Внесены рекомендации по расширению основания для оглашения показаний подсудимого, данных при производстве предварительного расследования.

11. Обосновано положение о совершенствовании регламентации получения образцов для сравнительного исследования при производстве экспертизы в ходе судебного разбирательства. Часть 3 ст. 283 УПК РФ необходимо дополнить предложением, аналогичным норме, содержащейся в части 4 ст. 288 УПК РСФСР: «При необходимости представить эксперту образцы для сравнительного исследования применяются правила статьи 202 УПК РФ».

12. Доказана необходимость дополнения системы судебных действий за счет включения в нее обыска и выемки, проверки показаний на месте.

16 марта 2006 г. в Российской таможенной академии состоялась защита диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук **Клепова Александра Владимировича на тему «Правовые и организационные основы оперативно-розыскной деятельности таможенной службы Германии и их учет в обеспечении правоохранительного сотрудничества таможенных служб России и Германии»** по специальности 12.00.09 - уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность.

Научный руководитель - кандидат юридических наук, профессор Симонов Н.Е.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор Омелин В.Н., доктор юридических наук, профессор Остроумов А.А.

Ведущая организация - Главное управление по борьбе с контрабандой ФТС России.

Соискатель имеет 8 опубликованных работ по теме диссертации. Наиболее значительные из них:

1. *Клепов А.В., Симонов Н.Е.* Негласный аппарат Таможенной службы Германии: учебн. пособие. М.: РИО РТА, 2005.

2. *Клепов А.В., Симонов Н.Е.* Роль и место таможенной службы Германии в борьбе с международным терроризмом // Поиск: сб. статей по проблемам правоохранительной деятельности. М.: РИО РТА, 2005. Вып. 5.

3. *Литовченко А.А., Клепов А.В.* Правовые основы оперативно-розыскной деятельности Таможенной службы Германии и их учет в деятельности Таможенной службы Российской Федерации // Поиск: сб. статей по проблемам правоохранительной деятельности. М.: РИО РТА, 2005. Вып. 5.

Существенные результаты диссертационного исследования, определяющие ее научную и практическую значимость:

1. Определение роли и места Таможенной службы (ТС) Германии в национальной и международной системах интеграционной безопасности в борьбе с транснациональной преступностью.

2. Учет особенностей использования лиц, оказывающих содействие ТС Германии на конфиденциальной основе, на основных этапах оперативно-розыскного и уголовного процессов.

3. Исследование опыта использования института оперативных работников под прикрытием (ОРПП) в оперативно-розыскной деятельности ТС Германии и обоснование предложений о целесообразности применения этого института в целях совершенствования правоохранительной деятельности таможенных органов России.

4. Классификация основных форм правоохранительного сотрудничества оперативно-розыскных подразделений таможенных служб России и Германии и предложения по его совершенствованию при проведении международных операций по выявлению, предупреждению, пресечению и раскрытию таможенных преступлений.

5. Использование научного и практического опыта оперативно-розыскных подразделений ТС Германии в целях совершенствования учебного процесса, подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров оперативно-розыскных подразделений таможенных органов России.

Содержащиеся в диссертации выводы, предложения и заключения могут быть использованы при организации работы правоохранительных подразделений таможенных органов России, как в ФТС России (Главного управления по борьбе с контрабандой, Управления таможенных расследований и дознания, Управления организации специальных операций), так и в Региональном таможенном управлении радиоэлектронной безопасности объектов таможенной инфраструктуры, Региональном оперативно-поисковом управлении, оперативных таможнях.

Отдельные предложения, основанные на результатах анализа правоохранительной деятельности ТС Германии, могут быть использованы в нормотворческой деятельности в МЭРТ России, таможенных органах Российской Федерации.

НОВЫЕ КНИГИ ПО
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ



Фетисенкова Наталья Викторовна,
главный специалист РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации

НОВЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ КНИГИ ПО СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

Полное руководство для экспертов в роли свидетелей в суде = The A-Z guide to expert witnessing / Babitsky S., Mangraviti J.Jr, Babitsky A. Falmouth, MA: SEAK, Inc., 2006, 626 p. / Book Review Zucker S. // JFS. - 2007. - Vol. 52, № 4. - P. 997.

[Available online at: www.blackwell-synergy.com doi: 10.1111/j.1556-4029.2007.00471.x].

Книга содержит 24 главы, расположенные в логической последовательности. В первой главе представлен обзор содержания книги, а в последующих главах - детальное обсуждение конкретных тем. Тематика книги охватывает следующие вопросы: гражданское судопроизводство, федеральные правила о доказательствах, законное требование к квалификации эксперта как свидетеля, что экспертам необходимо знать о законе и что юристам необходимо знать об экспертах, как выбираются свидетели-эксперты, защита от постороннего воздействия (давления), этические вопросы, содержание свидетельства о том, как гарантировать сбор оплаты за услуги. Книга содержит большое количество практических примеров и 26 приложений. Рассмотрены типичные показания свидетеля-эксперта, например вопросы с открытым ответом для уточнения информации, вопросы о мнении эксперта.

Книга предназначена, в первую очередь, для свидетелей-экспертов, но может представлять интерес и для других специалистов, например, адвокатов и юристов, желающих использовать свидетеля-эксперта с максимальной эффективностью.

Кроме информации о криминалистических дисциплинах, обычно представленных в учебниках такого рода, книга

Основы криминалистической науки = Forensic science: the basics / Siegel / J.A., 1st ed. Boca Raton, FL: CRC Press, Taylor and Francis Group, 2007, 548 p. Book review Quarino L. / JFS. - 2007. - Vol. 52, № 5. - P. 1228.

Available online at: www.blackwell-synergy.com doi: 10.1111/j.1556-4029.2007.00536.x].

содержит разделы: судебная патология, антропология, энтомология.

Книга имеет шесть частей. Часть первая посвящена фундаментальным аспектам криминалистической науки, природе вещественных доказательств и осмотру места преступления. Обсуждаются фундаментальные принципы судебной науки: классификация, идентификация и диагностика. Аналитические методы, используемые в криминалистике, рассмотрены во второй части. Особое внимание привлекает глава, посвященная разделению по составу объектов химическими и физическими методами.

Книга предназначена для использования в качестве учебника при изучении курса «Криминалистика» в средней школе.

ДТП, вызванное усталостным разрушением поперечной балки моста автомобиля = A traffic accident caused by fatigue failure of axle / Park C.-S.; Lee S.-H; and Lee K.-J. // JFS. - 2007. - Vol. 52, № 5. -P. 1119-1121.

[Available online at: www.blackwell-synergy.com doi: 10.1111/j.1556-4029.2007.00511.x].

Представлены результаты расследования ДТП с участием автотягача с прицепом и легкового пассажирского автомобиля, которые двигались с большой скоростью. Причина ДТП - разрушение поперечной балки моста прицепа. Расследование показало, что разрушение было вызвано усталостью металла. Кроме того, были найдены трещины в остальных трех колесах прицепа. Измерение твердости показало, что из-за неадекватной тепловой обработки металла они были склонны к разрушению. *Ключевые слова: судебная наука, ДТП, поперечная балка моста прицепа, усталостное разрушение металла, твердость, тепловая обработка.*

Анализ следов резиновых шин, оставшихся после резкого торможения ТС, методами пиролиза-ческой газовой хроматографии и масс-спектро-метрии = The analysis of tire rubber traces collected after braking incidents using pyrolysis-gas chromatography/mass spectrometry / Sarkissian G. (Hons) // JFS. - 2007. - Vol. 52, № 5. - P. 1050-1056. [Available online at: www.blackwell-synergy.com doi: 10.1111/lj.1556-4029.2007.00529.x].

Следы автомобиля часто находят на месте преступления, особенно в случае ДТП. Они остаются на поверхности дорожного покрытия при внезапном торможении или при буксовании колес. Следы шин образуются из-за трения между резиной и твердым дорожным покрытием, но на них не всегда остается рисунок протектора. Однако в следах остаются частицы шин. Методами пиролизической ГХ/МС проведен анализ 12 шин, выпускаемых различными производителями, и следов, которые они оставляют после резкого торможения ТС. Следы шин были собраны на конгломератном дорожном покрытии после внезапного торможения. Образцы подвергались пиролизу без предварительного удаления примесей. Для всех образцов сделан количественный и качественный анализы. Проведена идентификация каждого из 12 образцов следов в соответствии с источниками их происхождения, т.е. определено соответствие между следом и шиной, которая его оставила. *Ключевые слова: судебная наука, следы шин, пиролиз, глубина рисунка протектора.*

Возможности современной фотограмметрии в области реконструкции ДТП = Possibilities of modern photogrammetry in scope of road accident reconstruction / Zilazek Z., Sikora A. // ПК. - 2006. - № 253. - P. 54-60.

Рассмотрены возможности использования фотограмметрии в криминалистике, в частности для определения и измерения площади повреждения легкового автомобиля после ДТП с целью установления скорости при столкновении транспортных средств (ТС). Описано современное состояние фотограмметрии.

Изложены перспективы её развития, обусловленные технологическим прогрессом. Представлена технология получения изображений. Рассмотрен практический пример фотограмметрического анализа формы (геометрии) деформации легкового автомобиля после ДТП. Решения, представленные в этой статье, могут служить доступными готовыми инструментами для криминалистов-экспертов, особенно судебных автотехников. Фотограмметрия может быть использована в любой ситуации, в которой знание места нахождения отдельных элементов даст возможность установить объективные факты. Полиция Польши уже имеет необходимое оборудование (цифровые камеры, передвижные криминалистические лаборатории) для сбора вещественных доказательств, которые позднее могут быть использованы с помощью фотограмметрии для интерпретации следов на месте ДТП и формулирования экспертных заключений.

В сборнике подчеркиваются следующие преимущества использования фотограмметрии в судебной экспертизе:

- быстрое получение фотограмметрической документации в форме стереометрических картин, которые позволят следствию восстановить подлинную картину движения ТС на месте ДТП;
- снижение риска того, что следы будут подвергнуты внешнему воздействию, например погодных условий или операций по спасению, что может привести к изменению состояния места ДТП, или существенно сократить временные затраты, необходимые для обследования места происшествия;
- фотограмметрические бесконтактные измерения обладают неопределимым преимуществом, когда обстоятельства ДТП не позволяют остаться на месте происшествия или слишком опасны для здоровья или жизни человека;
- документальный характер фотограмметрических изображений объектов позволяет провести повторные измерения и обследования экспертами в любое время;
- автоматические устройства обработки фотограмметрических данных дают подробную карту с максимальной детализацией, которая может быть очень важна для расследования.

Оценивая фотограмметрию, необходимо признать, что непрерывный технологический прогресс позволит снизить операционные расходы и расширить области применения фотограмметрии.

Рассмотрены также спектроскопические методы анализа. В частях третьей-пятой рассматриваются узкоспециальные вопросы: образцы и различные следовые объекты, судебная биология и

химия. В заключительной, шестой части обсуждаются правовые аспекты криминалистики, включая свидетельские показания в суде.

Ряд характерных особенностей делают эту книгу особенно ценной для учителей и учащихся средних школ, которые изучают естественнонаучные дисциплины. Каждая глава начинается с рассмотрения целей и общего содержания. Выделены ключевые термины, и в конце каждой главы предложены вопросы для самопроверки. Книга, несомненно, стала большим шагом вперед в развитии учебных пособий по криминалистике.

Осмотр места пожара по методу Кирка (шестое издание) = Kirk's fire investigation, 6th ed. / DeHaan J.D. Boca Raton, FL: CRC Press, 2007; ISBN 0-13-171922-X, \$84 / Book Review Houck M. M. // JFS. - 2007, Vol. 52, № 5. -P. 1231. [Available online at: www.blackwell-synergy.com doi: 10.1111/j.1556-4029.2007.00540.x].

В книге рассмотрен широкий круг вопросов: от химических основ горения и поджога до фундаментальных процедур осмотра места пожара. В специальных разделах рассмотрены специфические виды пожара, пожары на участках дикой природы и горение одежды. Главы, посвященные токсикологии и патологии, связанных с пожарами, очень интересны и содержательны. Обсуждение поджога как отдельного вида преступления поможет студентам освободиться от неправильного представления о том, что каждый пожар - криминальное действие.

К недостаткам книги можно отнести качество иллюстраций и фотографий, а также отсутствие ссылок на Technical Working Group on Fire and Explosives, где содержится заслуживающая внимание ценная информация. Выражается пожелание, чтобы различные стандарты ASTM, законы и нормы, связанные с осмотром места пожара были собраны в таблице и помещены в тексте.

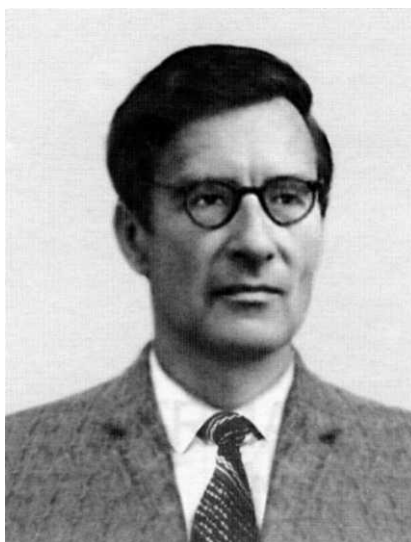
Реконструкция механизма ДТП с летальным исходом по трасологическим следам наезда и вмятин (механических повреждений) ТС = Reconstruction of fatal road accident basing upon tracoological marks and tool marks / Wasilewska M.A. // ПК. -2006. - № 253. - P. 39-53.

Рассмотрена роль транспортно-трасологических следов в реконструкции ДТП с летальным исходом, которое произошло 31 августа 1997 г., когда в результате погибла принцесса Уэльская Диана, супруга наследного принца Британии.

Статья содержит следующие разделы: значение трасологических и механоскопических следов в реконструкции ДТП с участием легкового автомобиля; характеристики трасологических вещественных доказательств, собранных в туннеле Альма (Alma Tunnel), с места, где произошло ДТП; вмятины (следы механических повреждений), которые были найдены и сохранились в туннеле Альма (Alma Tunnel); официальная версия ДТП; гипотезы вероятности столкновения автомобиля *Mercedes* с другим легковым автомобилем перед въездом в туннель Альма (Alma Tunnel); зона вероятного столкновения; первоначальное обследование разбитого автомобиля *Mercedes*; исследование следов механических повреждений; результаты исследования вмятин, проведенного Институтом криминалистики Национальной жандармерии; анализ осколков стекла, найденных в туннеле; исследование поликарбонатного материала красного цвета и его результаты; идентификация легкового автомобиля *Fiat Uno (Fiat Uno)* и реконструкция ДТП в свете выводов транспортно-трасологической экспертизы и свидетельских показаний.

Выводы, представленные в статье, показывают значение трасологии и механоскопии в реконструкции почти всех обстоятельств этого ДТП.

ПАМЯТИ ВЕДУЩИХ УЧЕНЫХ



**КРИСТИ Николай
Михайлович
(1914-2002)**

Время летит быстро, и даже не верится, что уже 5 лет нет с нами Николая Михайловича Кристи, посвятившего большую часть своей трудовой деятельности становлению и развитию судебной автотехнической экспертизы, и главное - транспортно-трасологической экспертизы.

Николай Михайлович Кристи родился 14 июля 1914 г. в г. Усмань Воронежской области. Его отец - Михаил Константинович - в это время учился в Москве в МВТУ. Впоследствии стал известным учёным: заведовал кафедрой в МВТУ; профессор; лауреат Государственной премии; заслуженный деятель науки и техники. Мать - София Александровна - всю свою жизнь посвятила воспитанию детей (у Николая Михайловича были две сестры, ставшие художниками: сестра Валентина художник-живописец, сестра Евгения художник-реставратор) и ведению домашнего хозяйства.

В 1929 г. Николай Михайлович окончил школу; в 1931 г. добровольцем вступил в ряды Красной Армии и был зачислен слушателем военной академии механизации и моторизации (ВА БТМВ) в г. Москве; в 1938 г. с отличием окончил инженерный факультет академии по автобронетанковой специальности (инженер-механик).

После окончания академии работал по специальности в различных организациях Ленинграда и Москвы; преподавал в Харьковском танковом училище. Во время Великой Отечественной войны, с ноября 1941 г. по август 1944 г. находился в Иране, выполняя Правительство задание.

Награждён двумя орденами «Красной звезды», медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

С августа 1944 г. по июль 1961 г. преподавал военные дисциплины в учебных заведениях г. Москвы. В 1961 г. был уволен в запас.

16 декабря 1963 г. Николай Михайлович был принят на работу в лабораторию судебной автотехнической экспертизы Центрального НИИ судебных экспертиз (впоследствии Всесоюзный, Всероссийский НИИСЭ, а затем - РФЦСЭ), и с этого времени до последних дней жизни вся его трудовая деятельность была связана с судебной экспертизой; в экспертизе он «нашёл себя»; максимально реализовал свои знания и опыт в области становления и развития, как самой автотехнической экспертизы, так и отдельных её направ-

лений (диагностика, транспортная трасология и т.д.). Недаром, жена Николая Михайловича часто шутливо говорила: «Самая любимая женщина Николая Михайловича -экспертиза».

На протяжении своей долгой трудовой деятельности в ЦНИИСЭ-ВНИИСЭ-РФЦСЭ, в зависимости от штатного расписания и многочисленных реорганизаций, он занимал различные должности: эксперт, старший инженер, младший научный сотрудник, старший научный сотрудник, заведующий сектором, и на всех должностях он проявлял свой высокий профессионализм, ответственное отношение к порученным заданиям.

В какой-то момент ему было предложено возглавить лабораторию автотехнической экспертизы; и он сначала принял это предложение. Но, поработав некоторое время руководителем лаборатории, понял: административная работа это не для него; для него главное - сама экспертиза, решение задач, поставленных перед экспертом. После этого он написал заявление о переводе его с должности руководителя на должность старшего инженера. Просьба была удовлетворена, и Николай Михайлович полностью погрузился в свою любимую работу.

В работе Николай Михайлович умело сочетал свои качества учёного-исследователя и эксперта-практика.

За время работы Николаем Михайловичем было выполнено более десяти тысяч экспертиз; ему поручали обычно сложные экспертизы, с выездами на осмотры транспортных средств как в Московском регионе, так и в разные концы страны; комплексные межведомственные (в том числе с экспертами-медиками); повторные; экспертизы, требующие неординарного решения. Его экспертизы отличало безукоризненное качество, объективность, логичность, чёткость и обоснованность выводов, что свидетельствовало о высоком профессионализме исполнителя. Часто ему приходилось участвовать в судебных заседаниях, где он убедительно и обоснованно отстаивал выводы своих заключений.

Занимаясь экспертной работой, он одновременно занимался и научно-методической работой: готовил

и публиковал научные статьи, разрабатывал новые методики, способствующие совершенствованию исследований в области автотехнической экспертизы; оказывал научно-методическую помощь экспертным и судебно-следственным работникам путем проведения занятий на курсах повышения квалификации; стажировал экспертов из различных уголков нашей страны, рецензировал их заключения.

Им были разработаны «Методические рекомендации по некоторым вопросам АТЭ», проект и описание устройства для проведения экспериментов с помощью передвижной лаборатории АТЭ; были также проведены работы по проектированию и изготовлению оборудования для проведения экспериментов по определению времени запаздывания тормозного привода транспортного средства и времени реакции водителя в конкретной дорожно-транспортной ситуации; разработана методика экспериментального определения коэффициента сопротивления перемещению отбрасываемых объектов по поверхности дороги, а также методика определения коэффициента сопротивления перемещению незаторможенного транспортного средства при заносе; разработана классификация столкновений транспортных средств.

Николай Михайлович Кристи является автором многих научно-методических документов, используемых экспертами при производстве автотехнических, транспортно-трасологических, комплексных экспертиз; в их числе методические пособия: «Судебная автотехническая экспертиза» (1980, отдельные главы пособия); «Экспертное исследование наездов на пешеходов» (1983); «Решение отдельных типовых задач судебной автотехнической экспертизы» (1988). А разработанное им методическое пособие «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях» (1988) до сих пор остается основным методическим руководством для экспертов-автотехников, занимающихся исследованием следов на транспортных средствах и месте ДТП.

Николай Михайлович не имел ни ученых степеней, ни ученых званий, но он имел глубокие познания в той области экспертизы, которой он занимался. Несомненно, при желании любые его научные труды, оформленные соответствующим образом, могли бы стать диссертацией; но он не думал об этом, и к этому не стремился; для него главным было - не звания, а знания и их практическое применение.

Он не был честолюбив; он был очень скромным и не стремился к публичности, скорее наоборот - старался быть как можно незаметнее. В то же время он с удовольствием общался со всеми, кто к нему обращался за консультациями, с вопросами, за помощью; и с удовольствием оказывал любую посильную помощь.

Он был хорошим наставником и учителем для молодых экспертов: никогда не навязывал свое мнение; если была необходимость внести какие-то поправки в заключение, он деликатно предлагал как бы иной вариант в оформлении какой-то конкретной фразы исследования; при этом он заканчивал свои слова вопросом: «Вы очень хорошо написали; но может эту фразу написать немного по-другому?»; и давал более конкретную, более четкую формулировку ответа по обсуждаемому вопросу. Обсуждая со своим учеником конкретную дорожно-транспортную ситуацию, он не просто объяснял тонкости обстоятельств рассматриваемого происшествия, а старался обратить внимание на отдельные существенные моменты, спокойно и убедительно внушая собеседнику, что именно оказалось главным в данной дорожно-транспортной ситуации, и что следует учитывать в дальнейшем в экспертной работе. И это давало свои результаты; это и сегодня, отложенное в глубинах памяти, в нужный момент извлекается оттуда, и в тексте заключения излагаются формулировки «по-Кристи»: четкие, исключая двойственное толкование, не ставящие под сомнение объективность вывода по поставленному вопросу.

Николай Михайлович был высокообразованным человеком; он в совершенстве владел английским

языком; был интересным собеседником; в нём гармонично сочетались житейская мудрость, аналитический ум, широкие познания не только в науке и технике, но и в областях культуры: он был начитан, интересовался музыкой, живописью (тем более что его родные сестры были художниками). Он не любил телевидение, особенно телевидение последних лет, с его рекламой, навязыванием идеалов, чуждых нашему народу, лживостью во имя больших денег; но и в этом море лжи и примитива, он нашел для себя отдушину - у него был любимый сериал: «Пуаро Агаты Кристи»; и все, кто с ним близко общался, кто звонил ему по домашнему телефону, знали, что, если идет сериал, - Николай Михайлович не подойдет к телефону, и наоборот: если Николай Михайлович не подходит вечером к телефону - значит идет его любимый сериал.

Это был истинный интеллигент: воспитанный, тактичный, деликатный и внимательный к людям.

Он был очень благодарным человеком; его искренне трогало и одновременно смущало любое повышенное к себе внимание; лицо его при этом светилось. Он по-детски радовался любому подарку, будь то букет цветов к юбилею или набор фломастеров - подарок от женщин лаборатории к «мужскому» празднику; его приятно было поздравлять с какими-то датами. Он и сам умел красиво поздравлять, говорить искренние теплые слова другим; посильно помогать людям.

Ушел из жизни замечательный, неординарный человек.

В памяти своих коллег Николай Михайлович Кристи остался вечно спешащим, вечно бегущим; со своим академическим портфелем в руке; почти круглый год без верхней одежды, лишь в пиджаке, не взирая ни на холод, ни даже на мороз. Да, действительно, он круглый год был одет налегке; только в последние годы он зимой стал надевать куртку, поскольку жена убедила его, что ходить зимой раздетым неприлично, к тому же люди неправильно поймут; и он сдался, оделся по сезону, но все равно ходил нараспашку. Он был закаленным человеком, закалённым

и физически и духовно; был жизнелюбом; он спешил жить, спешил сделать как можно больше полезных дел; и ему это удалось. Но ничто не вечно в этой жизни, не вечны и люди, какой бы продолжительности жизнь им ни была отведена природой.

Николаю Михайловичу была отведена долгая и насыщенная делами и событиями жизнь. Он был счастливым человеком. Сегодня его нет с нами, но остались его дела, его ученики и последователи,

(один из них и автор этой статьи); он в памяти всех, кто с ним общался.

Николай Михайлович был светлым человеком, был Личностью с большой буквы, а Личности не могут исчезнуть бесследно.

Ведущий эксперт лаборатории судебной
автотехнической экспертизы
К.В. Одинцова

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ПУБЛИКАЦИИ И ТРЕБОВАНИЯ К НИМ

Перечень документов и материалов, представляемых в РФЦСЭ при Минюсте России для публикации в журнале:

- Сопроводительное письмо организации, учреждения
- Сведения об авторах
- Авторский оригинал статьи
- Электронная версия авторского оригинала

1. ТРЕБОВАНИЯ К СОПРОВОДИТЕЛЬНОМУ ПИСЬМУ ОРГАНИЗАЦИИ, УЧРЕЖДЕНИЯ

Сопроводительное письмо оформляется с просьбой о публикации указанной конкретной статьи конкретного автора, подписывается в установленном в этой организации порядке. Если авторы из разных организаций, сопроводительное письмо может быть направлено от любой организации, где работает один из авторов.

2. ТРЕБОВАНИЯ К СВЕДЕНИЯМ ОБ АВТОРАХ

Сведения об авторах подписываются каждым автором и включают следующие данные:

- имя, отчество и фамилия автора;
- ученое звание, ученая степень;
- должность и область профессиональных интересов;
- место работы (наименование учреждения или организации, населенного пункта, с почтовым адресом и телефоном);
- фотография, размером от 4 см x 6 см (фотография будет напечатана в начале статьи; при предоставлении цифровой фотографии разрешение должно быть >600 dpi; если авторские права на фотографию не принадлежат автору статьи, или организации, которая предоставляет статью, вместе с фотографией должно быть представлено разрешение на публикацию от владельца данных прав);
- телефон;
- адрес;
- e-mail.

3. ТРЕБОВАНИЯ К АВТОРСКОМУ ОРИГИНАЛУ СТАТЬИ

3.1. Общие требования

Авторский оригинал статьи, включая рисунки, должен быть подписан каждым автором на каждой странице с указанием даты подписи и номера страницы.

На титульном листе должны быть указаны общее число страниц и количество иллюстраций. Автор должен вынести на

левое поле номера иллюстраций и таблиц напротив тех мест, в которых желательно поместить эти элементы.

В редакцию представляются два экземпляра авторского оригинала, распечатанного на одной стороне писчей бумаги формата А4 (210 x 297 мм) и один экземпляр авторского оригинала на электронном носителе (лазерный диск).

3.2. Требования к текстовой части авторского оригинала

Текстовая часть должна включать:

- титульный лист статьи (указывается название статьи, фамилия, имя, отчество автора/авторов; должность, ученая степень, ученое звание, область научных и экспертных интересов);
- основной текст статьи с заголовками, таблицами, формулами и т.п.;
- тексты справочного характера и дополнительные тексты (указатели, комментарии, примечания, приложения);
- библиографические списки (ссылки), даются в порядке упоминания в тексте;
- аннотация, ключевые слова (на русском и на английском языках);
- подрисуночные подписи.

Текст авторского оригинала должен быть набран с соблюдением следующих условий:

Текст авторского оригинала должен быть набран с соблюдением следующих условий:

текстовый редактор	Microsoft Word
шрифт	Times New Roman
кегель	14
межстрочный интервал:	1,5
поля:	левое - 3,0 см правое - 1,5 см верхнее - 2,0 см нижнее - 2,0 см

Подстрочные комментарии и замечания допускаются.
Объем текста до 10 страниц.
Количество иллюстраций, в том числе - цветных до 3.

Возможность размещения большего количества иллюстраций согласовывается с редакцией

Таблицы обозначаются арабскими цифрами. Формулы набираются с использованием встроенного редактора формул MS Word.

Ссылки на библиографические источники оформляются в виде приставных библиографических списков в соответствии с ГОСТ 7.1.-2000 «Библиографическая запись», ГОСТ 7.12-93 «Библиографическая запись. Сокращение слов на русском языке», ГОСТ 7.80-2000 «Библиографическая запись. Заголовок. Общие требования и правила составления», ГОСТ 7.82-2001 «Библиографическая запись. Библиографическое описание электронных ресурсов. Общие требования и правила составления».

Текстовая информация предоставляется на диске в формате RTF.

3.3. Требования к иллюстрациям

Требования к авторским оригиналам иллюстраций:

Иллюстрации должны быть пронумерованы в последовательности, соответствующей упоминанию их в тексте и номерами привязаны к подрисуночным подписям.

На обороте каждой иллюстрации должны быть написаны фамилия автора, название статьи, а также номер иллюстрации.

Обозначения, термины, позиции, размеры и проч. на иллюстрациях должны соответствовать упоминаниям их в тексте и подрисуночных подписях.

На оборотной стороне иллюстраций должно быть четко обозначено: «верх» или «низ».

Не допускается наклеивать иллюстрации на подложку, приклеивать к иллюстрациям листки с номерами, подписями и т.п.

Копии фотографий (сканированные и распечатанные, скопированные при помощи множительной техники и т.д.) не принимаются.

Иллюстрации в обязательном порядке представляются также на электронном носителе.

Каждая иллюстрация должна быть представлена в виде отдельного файла в форматах .jpg, .tif, с разрешением > 600dpi. Имя файла должно содержать фамилию и инициалы автора, ключевые слова из названия статьи и номер иллюстрации (например, «АВ Волков Исследование холодного оружия рис. 2»). Иллюстрации могут быть как черно-белыми, так и цветными.

Если авторские права на иллюстрацию не принадлежат автору статьи, или организации, которая предоставляет статью, вместе с иллюстрацией должно быть представлено разрешение на публикацию от владельца данных прав.

Научное издание

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**

Научно-практический журнал

Зав. редакцией *Г.И. Чертова* Редактор
В.С. Егорова, Л.С. Чибисенков
Художник *Т.В. Болотина* Художественный
редактор *В.Ю. Яковлев* Технический редактор
З.Б. Павлюк Корректоры *А.Б. Васильев, Р.В.
Молоканова*