

Гайнельзянова В. Р.

НАУЧНЫЕ ОСНОВЫ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В контексте предмета данного исследования особое место в системе следственных действий занимает назначение судебной экспертизы. При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств назначаются практически все виды экспертиз: судебно-медицинские, криминалистические, судебно-автотехнические, автодорожные и др. Однако особое место среди них занимает судебная автотехническая экспертиза (САТЭ), причем как по частоте встречаемости (соответственно 100 % изученных нами уголовных дел), так и по значимости ее результатов для расследования уголовных дел рассматриваемой категории. Этому виду экспертизы, рассматриваемые ею вопросы, порядок ее назначения довольно обстоятельно рассмотрены в работах Н. В. Чиха, Э. Т. Сидорова, С. Н. Путивки, В. А. Гороδοкина, С. В. Назарова и др.

Автотехническая экспертиза проводится, чтобы выяснить техническое состояние ТС или отдельных его механизмов и узлов; определить относительное время появления конкретной неисправности (возникла ли она до ДТП или в результате его); причин и условий ее образования; установить причинную связь между имеющейся неисправностью и наступившими последствиями, приведшими к ДТП. Автотехническая экспертиза решает также ряд вопросов, связанных с анализом механизма этих происшествий, например: определяет по величине тормозного пути скорость движения ТС, момент возникновения опасной ситуации; как должен был действовать в данной ситуации водитель, имел ли он техническую возможность избежать происшествия (наезда, столкновения); соответствовали ли его действия правилам дорожного движения. Однако эксперт не предрешает вопроса о виновности водителя; она будет установлена на основе оценки всех фактов, собранных по делу, в частности, наличия или отсутствия причинной связи между действиями (бездействием) водителя и ДТП.

Формирование научной области знания, определяемого как судебная автотехника, является наглядным примером логического завершения двух взаимосвязанных процессов – создания специальных знаний судебно-автотехнической экспертизы и разработки частной теории экспертизы данного рода. Формирование специальных знаний судебно-автотехнической экспертизы (САТЭ) началось с начала 60-х гг. прошлого

столетия, после того как САТЭ стала осуществляться в системе государственных судебно-экспертных учреждений (СЭУ) Минюста СССР, и характеризуется как интеграцией, так и дифференциацией знаний в области САТЭ по всем элементам экспертной действительности (понятиям теории): предмет – объект – задача – методы. Все более наглядно проявляется тенденция к формированию новых видов экспертиз: психофизиологической экспертизы участников дорожно-транспортного происшествия (ДТП), автотовароведческой экспертизы, дорожно-транспортной и др.

Применительно к предмету данного исследования, как нам представляется, очень важно отметить научную составляющую САТЭ, общих закономерностей интеграции научного знания, включая:

а) перенос идей и представлений из одной области знания в другую, в особенности, когда они носят эвристический характер;

б) эффективное использование в теории и практике САТЭ понятийно-концептуального аппарата, методов и иных познавательных средств из различных областей науки (математических, трасологических, физических и многих других);

в) формирование комплексных междисциплинарных проблем и направлений исследований;

г) формирование новых научных дисциплин «пограничного» типа на стыке известных ранее областей знания;

д) сближение наук, различающихся своими предметными областями: автотехника и криминалистика, автотехника и психофизиология, автотехника и товароведение;

е) сближение научных дисциплин различных типов: фундаментальных и прикладных, эмпирических и теоретических, например уголовное право и автотехника; уголовный процесс и автотехника;

ж) универсализация средств языка науки, создание языка судебной автотехники на основе базовых наук (криминалистики, теории доказывания, общей теории судебной экспертизы);

з) выработка региональных общенаучных форм и средств познания, заимствованных как из смежных дисциплин смежной области (техники, криминалистики и др.), так и из дисциплин самых различных областей знаний (общая теория систем, информатика, кибернетика, общеметодологические разработки и т. п.);

и) усиление взаимодействия между философским и «нефилософским» (частнонаучным знанием), увеличение каналов и форм связи между ними;

к) усиление интегративной роли философии. Этот вид интеграции является завершающим по отношению ко всем девяти предыдущим. Он

выступает как вершина процесса интеграции, позволяя осмыслить все вышесказанное, оценить все формы интеграции с позиции единого процесса.

Убедительным свидетельством научной состоятельности САТЭ являются научно выверенные методологические подходы к ее формированию как области знания.

Основным в определении предмета САТЭ является познание закономерностей: возникновения, развития и завершения ДТП; закономерностей отражения события ДТП в объектах материального мира, закономерностей обнаружения, закрепления, изъятия носителей информации о ДТП, закономерностей исследования информации, относящейся к предмету САТЭ; закономерностей реализации в процессе исследования методов и методик экспертного исследования, принятых для конкретных целей в САТЭ, закономерностей правового анализа и оценки заключения эксперта-автотехника, определение его значения в системе доказательств.

Например, в изучении закономерностей возникновения, развития и завершения ДТП, отмечает Г. М. Нагорный, используются такие положения технических дисциплин, как «Устройство автомобиля» (или иного ТС); «Техническая эксплуатация автомобиля» (мотоцикла и т. п.).

Для установления механизма ДТП используются данные из теории автомобиля, в основном касающиеся закономерностей торможения, а также устойчивости транспортных средств.

Анализируя технические дисциплины, составляющие основу специальных знаний САТЭ, исследователи этой проблемы справедливо отмечают, что не все из названных отраслей научных и опытных знаний входят в судебную автотехнику в «чистом» виде. Специфика САТЭ определяет направленность использования этих знаний. В результате многие данные из числа названных «базовых» наук подвергаются судебной автотехникой творческой переработке.

Таким образом, та часть специальных знаний САТЭ, которая представлена техническими науками, не является механическим объединением отдельных разделов автомобильно-дорожных дисциплин. Судебная автотехника, будучи тесно связана с базовыми («материнскими») науками создает свое поле специальных знаний, определяемых как спецификой ее задач, так и спецификой методик, необходимых для решения этих задач.

Отсюда следует немаловажный практический вывод – производство судебно-автотехнических экспертиз требует специальной подготовки инженера-автомобилиста для работы его в качестве эксперта.