



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 2, С. 207 –210

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)

УДК 656.13.08

© 2014 г. **В. А. Лазарев**, канд. экон. наук,
Т. А. Титоренко

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

СУДЕБНАЯ АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Рассмотрены особенности судебной автотехнической экспертизы. Даны рекомендации по поведению при дорожно-транспортных происшествиях. Обязательная установка регистраторов параметров движения транспортного средства могла бы помочь разобраться с обстоятельствами дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, судебная практика, автотехническая экспертиза.

V. A. Lazarev, T. A. Titorenko

WAYS TO IMPROVE ROAD SAFETY ON THE HIGHWAY M60 "USSURI"

Reviewed features autotechnical judicial examination. Given recommendations on behavior in traffic accidents. Mandatory installation of data recorders of the vehicle could help Raso-take with the circumstances of traffic accidents.

Keywords: traffic accident, judicial practice, cars and technical expertise.

Автотехническая экспертиза – это исследование совокупности происходящих на дороге событий, обусловленных взаимодействием водителя и других участников движения, объединенных в одних пространственно-временных границах.

В своем исследовании эксперт обрабатывает достаточно большой объем информации. Стоит отметить, что фактически в деле о дорожно-транспортном происшествии, рассматриваемом будь то в административном, гражданском или уголовном процессе, определяющим вину фактором является всего одно условие – соответствие действий водителя правилам дорожного движения.

Под этой фразой кроется совокупность особенно важных факторов:

- место расположения участников ДТП в момент столкновения;
- скоростной режим в момент столкновения.

Дополнительным пунктом можно было бы выделить условия, при которых произошло ДТП. Дело в том, что часто в объяснениях водителей по поводу столкновения, или же просто при нарушении правил дорожного движения появляется иное лицо, которое своими действиями создает аварийную ситуацию и вынуждает водителя искать спасения на встречной полосе. Гололедица, появившаяся в первые осенние заморозки, или выбоина на дороге также могут привести к аварийной ситуации.

Факторов множество, однако, согласно пункту 10.1 правил дорожного движения виновником будет признан водитель.

При столкновении с тяжкими последствиями следователь, специализирующийся на расследовании ДТП, назначит автотехническую экспертизу (в гражданском производстве опытный адвокат сделает тоже самое), в постановлении которой будет два актуальных вопроса:

- о скорости участников в момент ДТП;
- о соответствии действий участников ДТП требованиям ПДД.

Необходимо отметить, что вопросы, касающиеся виновности водителя, находятся вне компетенции эксперта–автотехника. Однако стоит стилистически изменить вопрос и спросить уже о соответствии действий участников требованиям ПДД – и юридически эксперт возвращается в свою компетенцию.

Вся сложность ситуации состоит в том, что традиционные методики, практикуемые в государственных учреждениях, определяют скорость АТС по оставленному им тормозному следу. Однако, следует вспомнить о гололедице, или мокром асфальте, где следов от торможения может не остаться. Антиблокировочная система, устанавливаемая на современных автомобилях также иногда не оставляет даже пунктирного тормозного следа. В таком случае государственный эксперт автотехник установит невозможность определения скорости в данной ситуации. Но по второму вопросу эксперт даст однозначный ответ – действия водителя не соответствовали пункту 10.1 ПДД. Логика такого решения понять нетрудно: даже если скорость не установлена, ДТП имело место быть, а если оно было, то скорость водителя, какой бы она ни была – не соответствовала данной дорожной обстановке.

Для следователя несоответствие действий водителя – повод для возбуждения дела, для суда – возможность вынесения обвинительного приговора.

Формальному виновнику ДТП в таком случае непросто доказать, что происшествие произошло вследствие нарушения ПДД другим водителем или вследствие ухудшения дорожной обстановки, ведь у суда имеется заключение государственного эксперта с указанием несоответствия действий конкретного водителя конкретному пункту ПДД.

Разумеется, в деле могут быть, (а могут и не быть) показания очевидцев, а в особо исключительных случаях даже следственный эксперимент. В итоге наваливается ко-

лоссальный объем дополнительной работы по сбору и проверке доказательной базы и на следствие, и на суд. Совокупность вышеперечисленных факторов остро ставит вопрос о необходимости внедрения новых методик в автотехническую экспертизу.

Вопреки распространенному мнению, по оставшимся деформациям скорость в момент столкновения определить невозможно. Если быть точнее, то возможна только приблизительная оценка. Можно представить разницу последствий встречного лобового удара со скоростями в 100 км/ч, и такого же удара на скорости в 30 – 40 км/ч.

За рубежом давно используются программные комплексы, позволяющие по остаточной деформации определить начальную скорость, такие как PC Crash, STARS, CARAT и др.

Вместе с тем, по мнению эксперта Никонова В.Н. и адвоката Куприянова А.А., наличие у зарубежных методик вероятности появления неконтролируемой погрешности, достигающей порой до 50 %, не позволяет сделать однозначное заключение в суде. Стоит заметить, что и отечественные традиционные методики фактически не дают категоричного ответа. Одобренные и утвержденные Минюстом и МВД методики допускают наличие 5% погрешности для результатов экспертизы, а также допустимый диапазон варьирования некоторых параметров.

Также не стоит забывать, что исходные документы, такие как схема ДТП, которая является основополагающей в любой экспертизе, составляются людьми, находящимися в стрессовой ситуации, в стесненных временных рамках, могут быть составлены неточностями. На стадиях судебного разбирательства известны случаи признания схемы ДТП недопустимым доказательством по процессуальным основаниям (например, отсутствие понятых и т.д.). В такой ситуации экспертиза становится бессмысленной.

Необходимо отметить, что невозможность применения зарубежных программ реконструкции ДТП по деформациям транспортных средств – прерогатива государственных экспертов Минюста и МВД. Для остальных закон не устанавливает необходимости следовать определенным методическим указаниям, что приводит к проблеме отношения следствия и суда к таким экспертизам. Заключение государственных экспертов, выполненные даже по устаревшим методикам – в подавляющем большинстве случаев будут превалировать над заключениями частных лиц, так как государственный эксперт юридически – лицо, квалификация которого не вызывает у суда вопросов. В то же время привлечение частного эксперта возлагает всю ответственность за подобное решение на следователя и судью.

В настоящее время в России дело сдвинулось с мертвой точки. Упомянутый выше Никонов В.Н. является автором метода конечных элементов (МКЭ), который был высоко оценен в УНЦ РАН и рекомендован к внедрению и использованию следственными, судебными и экспертными органами и учреждениями. Расписывать этот метод не имеет смысла: по данному вопросу имеется достаточное количество публикаций (в том числе и апробация метода в реальных условиях) как самого автора, так и специалистов разных отраслей.

Новые технологии и методики – положительный факт, однако в наше время актуально не только решение самой проблемы, но и способ ее решения, а точнее – его простота, доступность и универсальность.

МКЭ – узконаправленная методика. В экспертной практике существовала проблема определения скорости, которая по средствам МКЭ решена, однако иные аспекты, например, местоположение ТС перед столкновением, в данном методе не отражаются.

В результате процесс расследования дела о ДТП ничуть не упростился. Только теперь на официальном уровне российские эксперты умеют определять скорость ТС по остаточным деформациям.

Однако в идеальном виде хотелось бы иметь совокупность таких первичных фактов (здесь имеются в виду немедленно собранные данные на месте ДТП), чтобы ни у следствия, ни у суда не оставалось никаких сомнений о виновнике происшествия. Чтобы вообще не было необходимости в проведении экспертизы.

Многие сотрудники ГИБДД убедились в эффективности видеорегистратора, установленного на автомобиле. Идеальным решением было бы требование обязательной установки регистратора. Конечно, на первый взгляд, это кажется экономически затратным и технически сложным мероприятием. Однако, для фиксации необходимых данных, достаточно простейшего видеорегистратора, стоимостью около двух тысяч рублей, установить который способен и сам автовладелец.

Какие преимущества даст регистратор? Самое главное – это возможность определения виновника ДТП без мучительных процессуальных действий, таких как поиск и допросы свидетелей, получение материалов с наружных камер слежения, экспертизы и др. Данные, записанные на регистраторе, исключают возможность подтасовки доказательств, человеческой ошибки при составлении схемы ДТП или при проведении экспертизы. Регистратор, позволит оценить фактическую дорожную обстановку и обстоятельства, при которых произошло ДТП.

В начале статьи приводились варианты с гололедицей или водителем, спровоцировавшим своими действиями ДТП. С регистратором у органов следствия и суда будет наглядная картина событий, что позволит сделать решения более рациональными и объективными.

С технической стороны минимально достаточным будет наличие одной единственной камеры с углом обзора в 90 – 120 градусов, установленной по ходу движения транспортного средства (конечно, лучше иметь две камеры: переднюю и заднюю). Необязательна даже фиксация скорости – любой регистратор имеет фиксатор времени и при необходимости скорость автомобиля может быть установлена органами следствия.

В заключение хочется отметить, что обязательная установка регистраторов параметров движения транспортного средства может быть увязана с проведением технического осмотра и обязательным страхованием ТС.

Это не очень обременительная процедура, в результате которой водители получают гарантию от несправедливого и необъективного решения страховых компаний и суда, страховые компании, органы следствия и суда получают наглядную и объективную информацию о ДТП, а государство делает очередной шаг к повышению дорожно-транспортной безопасности.