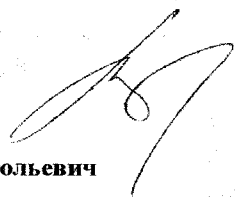


2. 701

На правах рукописи



Городокин Владимир Анатольевич

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ
ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С
НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Специальность: 12.00.09 – уголовный процесс; криминалистика и
судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Работа выполнена на кафедре уголовного процесса и криминалистики
Государственного образовательного учреждения высшего профессионального
образования «Южно-Уральский государственный университет».

Научный руководитель	доктор юридических наук, профессор Кудрявцева Анна Васильевна
Официальные оппоненты	доктор юридических наук, профессор Овсянников Игорь Владимирович кандидат юридических наук, доцент Аубакирова Анна Александровна
Ведущая организация	ГОУ ВПО Челябинский юридический институт МВД РФ

Защита состоится «1» апреля 2009 г. в 16.00 часов на заседании
диссертационного совета Д.212.298.12 при ГОУ ВПО «Южно-Уральский
государственный университет» по адресу: 454080, г. Челябинск, ул. Коммуны,
149, ауд.208.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ГОУ ВПО
«Южно-Уральский государственный университет»

Автореферат разослан «19» 02 2009 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент

 С.М. Даровских

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Ежегодно на дорогах мира в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) погибают сотни тысяч и получают ранения миллионы людей, экономике наносится огромный материальный ущерб.

ДТП происходят по разным причинам, однако статистика свидетельствует, что около 75 % всех происшествий совершается по вине водителей транспортных средств.

Согласно статистике, приблизительно 25% дорожно-транспортных происшествий, в результате которых имелись пострадавшие, произошли в результате нарушения Правил дорожного движения пешеходами.

В Российской Федерации в течение 2005 – 2006 – 2007 г.г. продолжался рост как количества дорожно-транспортных происшествий, соответственно, 223,3 – 229,1 – 233,8 тыс., так и количества пострадавших в данных дорожно-транспортных происшествиях, соответственно, 274,8 – 285,4 – 292,2 тысяч человек.

Несмотря на то, что дорожно-транспортные происшествия совершаются по неосторожности, тем не менее, в случае виновного нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем, либо другим механическим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в результате которого причинен тяжкий вред здоровью человека, - данное деяние квалифицируется по ст.264 УК РФ.

Вместе с тем, расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий представляет значительную сложность для принятия объективного решения, т.к. лежит на стыке различных наук, в частности, в области физики, химии, математики, медицины, психологии и, безусловно, юриспруденции. Кроме этого, на сложность расследования дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, оказывает влияние рост технической оснащённости автомобильного парка.

Общеизвестно, что именно осмотр места происшествия, особенно дорожно-транспортного, является краеугольным камнем в фундаменте всего

Исключено из архива
НАУЧНАЯ

расследования. Поэтому, добиваясь качественного осмотра места происшествия, может быть выполнена задача комплексного рассмотрения следственного действия с позиции уголовного процесса, криминалистики, медицины, психологии и т. д. Данному вопросу в различные периоды большое внимание было уделено В.Д. Арсеньевым, Р.С. Белкиным, А.И. Винбергом, Л.В. Веницким, И.Н. Якимовым и многими другими. И, тем не менее, актуальность данной темы не утрачена и на сегодняшний день.

Вместе с тем, анализ уголовных дел показал, что на этом чрезвычайно важном этапе расследования, допускается больше всего просчетов, выражающихся как в неверной оценке и интерпретации обнаруженных следов, так и в невозможности обнаружить значимые следы, имеющие отношение к исследуемому происшествию. Чаще всего данные недочеты в первую очередь вызваны отсутствием в момент осмотра места происшествия специалиста, обладающего соответствующими навыками и оборудованием для решения задачи поиска, обнаружения, фиксации и, в необходимых случаях, изъятия необходимых следов. Так в 83% случаев осмотр места дорожно-транспортных происшествий в г. Челябинске производится без участия специалиста. Специалист-автотехник привлекается в следственно-оперативную группу только по фактам гибели в ДТП нескольких человек. В остальных случаях осмотр проводится следователем, а в 72% ДТП с причинением тяжкого вреда здоровью даже не следователями, а инспекторами ГИБДД. Несколько иная тенденция просматривается при осмотрах места ДТП в территориальных подразделениях органов внутренних дел. Согласно проведенному анализу, к осмотру места дорожно-транспортного происшествия в 73% случаев привлекается специалист-криминалист, если имеются пострадавшие, вне зависимости от степени тяжести телесных повреждений.

Кроме информационных потерь, вызванных некачественным осмотром места дорожно-транспортного происшествия, проблемы, связанные с расследованием уголовных дел распространяются и на следующий этап, использования специальных знаний - назначение экспертиз и исследований.

Степень разработанности темы. Вопросам использования специальных знаний при назначении и производстве экспертиз посвящены работы таких ученых как Т.В. Аверьянова, А.Ф. Аубакиров, Р.С. Белкин, В.М. Быков, Л.В. Виноцкий, А.М. Зинин, А.В. Кудрявцева, Н.П. Майлис, И.В. Овсянников, Н.К. Орлов, Е.Р. Россинская, И.Н. Сорокотягин, С.А. Шейфер, А.Р. Шляхов, и многие другие. Большую лепту в развитие автотехнической экспертизы также внесли А.И. Винберг, Е.И. Зуев, В.А. Иларионов, В.Е. Капитонов, И.К. Коршаков, А.М. Кривицкий, Н.С. Романов, Ю.Б. Суворов, Ю.И. Шапоров и другие.

Тем не менее, при расследовании дорожно-транспортных происшествий возникают процессуальные и теоретические проблемы, вызванные недостаточной проработкой отдельных вопросов.

Значительным шагом вперед в решении вопросов, связанных с повышением состязательности в уголовном процессе, более полном использовании информации, полученной на различных этапах следственной и доследственной проверки, стало принятие законодателем в качестве доказательства – заключение специалиста. Однако введение нового вида доказательств повлекло за собой множество вопросов, которые в полной мере до настоящего времени не решены.

Изложенные обстоятельства определяют актуальность выбранной темы.

Предметом исследования являются общие и специальные закономерности использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объектом исследования являются процессуальные правоотношения, складывающиеся в процессе использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель и задачи исследования. Цель исследования заключается в выявлении специфики использования специальных автотехнических знаний

при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и на основе этого в разработке рекомендаций по совершенствованию использования указанных знаний в процессе производства по уголовным делам.

Цель исследования обусловила постановку конкретных задач. В частности:

1. Определить понятие «специальные автотехнические знания», используемые при расследовании дорожно-транспортных происшествий.
2. Проанализировать и разработать критерии разграничения процессуального статуса эксперта и специалиста при использовании специальных автотехнических знаний в ходе расследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.
3. Разработать криминалистические рекомендации по оптимальному использованию специальных автотехнических знаний при осмотре места дорожно-транспортного происшествия и фиксации его хода и результатов.
4. Проанализировать понятия предмет, объект и уточнить задачи судебной автотехнической экспертизы.
5. Провести анализ оснований и порядка исследования в автотехнической экспертизе вопросов, связанных с нарушением правил безопасности движения.
6. Проанализировать и определить область пределов компетенции эксперта-автотехника при решении вопросов причинной связи между действиями участников дорожно-транспортного происшествия и фактом события – ДТП.
7. Проанализировать и решить вопрос о необходимости проведения технического расчета своевременности принятия мер к предотвращению дорожно-транспортного происшествия.

Теоретическую базу диссертации составили научные труды видных ученых в области криминалистики и уголовного процесса. Так, большое значение для проведенного диссертационного исследования имели теоретические положения и результаты научного анализа, изложенные в

работах Т.В. Аверьяновой, А.Ф. Аубакирова, Р.С. Белкина, В.М. Быкова, А.И. Винберга, Л.В. Виноцкого, А.М. Зинина, Е.И. Зуева, В.А. Иларионова, В.Е. Капитонова, И.К. Коршакова, А.М. Кривицкого, А.В. Кудрявцевой, Н.П. Майлис, И.В. Овсянникова, Н.К. Орлова, Е.Р.Россинской, И.Н. Сорокоотягина, Ю.Б.Суворова, Н.С. Романова, Ю.И. Шапорова, С.А. Шейфера, А.Р. Шляхова и других ученых.

Методологическую основу диссертации составляют фундаментальные положения материалистической диалектики. При проведении исследования автор руководствовался диалектическим методом познания фактов и явлений и системно-структурным подходом к объектам исследования, использовал различные методы исследования как теоретического, так и эмпирического уровней, а также результаты анализа экспертной и следственной практики, действующего уголовно-процессуального законодательства, ведомственных нормативных актов по вопросам деятельности судебно-экспертных учреждений, результаты анкетирования и интервьюирования.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, УПК РФ, Федеральное законодательство, ведомственные нормативно-правовые акты, а также международно-правовые документы.

Эмпирическую базу исследования составляют Постановления высших судебных органов, опубликованная практика Верховного Суда Российской Федерации (2001 – 2007 г.г). Всего изучено 520 уголовных дел районных судов г.Челябинска и Челябинской области. Проведено анкетирование 80 следователей Челябинской области и 50 экспертов Челябинской области и других областей Уральского Федерального округа.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые на основе УПК РФ и Федерального закона №ФЗ-73 от 31.05.2001 г. «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» проведено комплексное исследование вопросов использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Положения, выносимые на защиту:

1. Под специальными автотехническими знаниями понимается система научно обоснованных и практически апробированных теоретических и практических психотехнических знаний и умений прикладного характера, входящая в совокупность специальных знаний, за исключением области права, и связанных с уголовно-правовой оценкой обстоятельств уголовного дела, а также с принятием решений процессуального характера, используемых в порядке и целях, установленных уголовно-процессуальным законом.

Под психотехническими знаниями следует понимать научно обоснованную систему знаний, интегрирующую специальные знания в области техники и психологии.

2. Дана новая развернутая классификация механизма развития дорожно-транспортной ситуации, от простейшей безопасной ситуации, по мере усложнения переходящей в штатную, опасную, аварийную, кульминационную и поставарийную. Использование данной классификации экспертами-автотехниками позволило решить один из основополагающих принципиальных вопросов, стоящих перед автотехнической экспертизой, – выполнение участниками дорожного движения требования Правил - «Уступить дорогу».

3. При назначении автотехнических экспертиз обоснована необходимость использования универсального, предложенного ранее подхода в исследовании микрообъектов, и перенос тех же основополагающих принципов на макрообъекты, к которым можно отнести транспортное средство. Основной отправной точкой в данном случае является недопустимость самостоятельного поиска, собирания экспертом вещественных доказательств, к которым следует отнести, в частности, детали, узлы и агрегаты транспортных средств, о неисправности которых эксперту-автотехнику ставятся вопросы.

4. Дано обоснование не только допустимости, но и необходимости решения экспертом-автотехником вопросов установления причинно-следственной связи между технической неисправностью, действиями

участников дорожного движения и фактом дорожно-транспортного происшествия, а также отсутствия при этом вмешательства эксперта в юридическую оценку следствием или судом действий водителей или пешеходов. Показаны различия между юридическим подходом решения задачи о наличии или отсутствии причинно-следственных связей и техническим, при котором исследуются только влияние технических неисправностей или технических приемов по управлению транспортным средством на механизм развития происшествия во взаимосвязи с требованиями Правил безопасности дорожного движения.

5. Дается обоснование необходимости экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия в части установления не только факта наличия или отсутствия технической возможности предотвращения водителем дорожно-транспортного происшествия, но и решения чрезвычайно важной задачи – своевременности принятия водителем мер к предотвращению ДТП. Включение в перечень вопросов, решаемых экспертом, указанной дополнительной задачи, позволит в дальнейшем следствию и суду принимать более объективное решение.

6. При расследовании преступлений по делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, целесообразно поручать производство экспертного исследования тому же специалисту, который участвовал в осмотре места происшествия. При выполнении экспертиз по делам, связанным с расследованием преступлений в сфере нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, на разрешение которых ставятся ситуационные (не диагностические и не идентификационные) задачи, необходимо в обязательном порядке предоставлять в распоряжение эксперта материалы уголовного дела в полном объеме.

7. Констатируется, что по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, понятие «техническая причина происшествия» употребляется в двух значениях, подпадающих под область компетенции эксперта-автотехника:

первое значение связано с техническим состоянием транспортного средства, второе — с несоответствием действий участников дорожного движения определенному «техническому» требованию правил безопасности.

8. На действительных примерах дорожно-транспортных происшествий аргументирована невозможность при исследовании экспертом-автотехником причинно-следственной связи между несоответствием действий водителя транспортного средства и фактом преступления, исходить из анализа и оценки травматологических повреждений, явившихся результатом наезда. При исследовании причинной связи между превышением скорости движения и наездом на пешехода сделан вывод о том, что отправным моментом для эксперта-автотехника должна служить возможность избежать контакта транспортного средства с пешеходом. Вместе с тем, этот критерий, определяющий технический подход к исследованию причинной зависимости, может указывать на степень своевременности принятия водителем мер к предотвращению наезда.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования. Теоретическое значение исследования состоит в том, что его результаты содержат решение задач, имеющих существенное значение для развития науки криминалистики, а выводы могут быть использованы в дальнейших теоретических разработках по решению проблем, связанных с расследованием преступлений в сфере дорожно-транспортных происшествий. Практическое значение заключается в том, что разработанные автором конкретные рекомендации по использованию специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, позволяют повысить эффективность деятельности органов расследования и осуществить более тесное их взаимодействие с экспертными службами. Оптимизация и расширение использования различных форм специальных знаний позволит повысить эффективность расследования не только на первоначальном, но и на последующих этапах.

Апробация результатов исследования. Основные выводы, сделанные по работе, обсуждены на заседании кафедры уголовного процесса и криминалистики юридического факультета Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южно-Уральский государственный университет».

Наиболее значимые теоретические выводы и практические рекомендации нашли свое отражение в семи опубликованных научных статьях и пособиях.

Результаты исследования также используются в учебном процессе при проведении занятий со студентами Южно-Уральского государственного университета по дисциплине «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий». Различные положения диссертационного исследования также освещались ежегодно, начиная с 2003 года по настоящее время, на семинарах экспертов – автотехников, проводившихся ЭКЦ МВД РФ в г.г.Краснодаре, Великом Новгороде, Хабаровске и Челябинске.

Структура диссертационного исследования обусловлена поставленными целями и задачами. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 9 параграфов, заключения, библиографического списка и приложения.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы, раскрыта степень ее научной разработанности, определены предмет, цель, задачи, теоретическая и эмпирическая база исследования, показаны ее новизна, научная и практическая значимость, достоверность и апробация полученных данных, сформулированы основные положения, выносимые на защиту.

Глава первая «Правовые основы использования специальных автотехнических знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Понятие и содержание специальных автотехнических знаний, используемых при расследовании ДТП» дается определение, содержание и гносеологические особенности понятия

«специальные знания (познания)», сформулированные в теории уголовно-процессуального права.

Основываясь на критическом анализе существующих в литературе точек зрения по поводу содержания, структуры, состава, внутренних и внешних связей криминалистических средств и методов, собранных в ходе исследования данных, автор определяет понятие специальных автотехнических знаний, как системы научно обоснованных и практически апробированных теоретических и практических психотехнических знаний и умений прикладного характера, входящих в совокупность специальных знаний, за исключением области права, и связанных с уголовно-правовой оценкой обстоятельств уголовного дела, а также с принятием решений процессуального характера, используемых в порядке и целях, установленных уголовно-процессуальным законом. В свою очередь, под психотехническими знаниями предлагается понимать научно обоснованную систему знаний, интегрирующую специальные знания в области техники и психологии.

Во втором параграфе «Разграничение процессуального статуса эксперта и специалиста при расследовании преступлений в сфере дорожно-транспортных происшествий» выделены особенности использования специальных знаний в форме назначения автотехнической экспертизы и привлечения специалиста-автотехника к следственным действиям. Выполнен анализ следственных действий, при проведении которых на практике наиболее часто используются специальные автотехнические знания, к которым отнесены: 1. Осмотр места происшествия. 2. Следственный эксперимент. 3. Допрос и очная ставка. 4. Проверка показаний на месте. 5. Обыск и выемка.

Предлагается информация о комплексе вопросов, имеющих специальную направленность в области автотехнических знаний. Проанализированы проблемы использования специальных автотехнических знаний непосредственно при расследовании обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, принципы формирования следственно-

оперативных групп, порядок работы на месте происшествия. Вынесено предложение о необходимости включения в состав следственно-оперативной группы, выезжающей на осмотр места дорожно-транспортного происшествия, – специалиста-автотехника.

Сделан вывод о том, что многообразие форм деятельности человека в различных сферах, во многих случаях предполагающих знание специфики и определенных тонкостей в решении ряда задач, а также имеющихся при этом возможностей совершения противоправных деяний, ведет к тому, что качественное и объективное расследование уголовных дел становится все более затруднительным без привлечения к уголовному судопроизводству лиц, обладающих специальными знаниями в определенной отрасли.

Проведен подробный анализ возможностей привлечения специалиста к исследовательской деятельности на различных стадиях расследования преступлений и происшествий (до и после возбуждения уголовного дела). Сделан вывод о необходимости признания исследований, проведенных на стадии возбуждения уголовного дела, но в том же объеме и с использованием того же оборудования, технологического процесса и методик, что и при производстве экспертизы – заключением специалиста. На основании анализа полноты и качества проведенных исследований до возбуждения уголовного дела сделан вывод о том, что специалистом следует признать не только лицо, принимающее участие в расследовании преступления, но и лицо, выполняющее так называемые предварительные исследования на стадии доследственной проверки.

Для реализации данных предложений необходимо устранить множество неточностей в УПК РФ, в частности, в полной мере регламентировать порядок назначения, производства и оценки нового вида доказательств – заключение специалиста. Рекомендована разработка специального бланка назначения производства исследования специалистом с отражением информации об ознакомлении последнего с ответственностью за дачу заведомо ложного заключения.

Глава вторая «Использование специальных автотехнических знаний при проведении осмотра места дорожно-транспортного происшествия» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Участие специалиста – автотехника в осмотре места дорожно-транспортного происшествия» подвергнуты анализу понятия «место происшествия» и «место преступления» с точки зрения исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Сделан вывод о том, что в рассматриваемом случае проводится осмотр «места происшествия», как понятия более широкого и охватывающего понятие «место преступления».

Исследована законодательная практика других государств (Казахстан) по формированию следственно-оперативных групп (СОГ), направляемых на осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Сформулированы предложения по наиболее оптимальному составу группы.

Уточнены полномочия специалиста, привлеченного к осмотру места дорожно-транспортного происшествия.

Дан подробный анализ порядка исследования на месте дорожно-транспортного происшествия следов и объектов, позволяющих восстановить механизм происшествия и развития дорожно-транспортной ситуации. Исследован процесс обнаружения объектов исследования, который сопоставляется с действующими рекомендациями по обнаружению микрообъектов, и сделан вывод о неизменности принципиального криминалистического подхода вне зависимости от величины объекта, подлежащего исследованию. Предложено отнести, изымаемые при осмотре места дорожно-транспортного происшествия объекты к категории «макрообъекты». Для их процессуального закрепления необходимо оформлять протокол, который должен содержать описание действий, средств и методов по обнаружению и изъятию материалов и веществ, мест их обнаружения, средств и методов их изъятия, сохранения, упаковки.

Проведен анализ используемых в экспертной практике криминалистических средств и методов при осмотре места дорожно-

транспортного происшествия. Дана классификация зон осмотра, исследование которых позволит максимально точно установить картину дорожно-транспортного происшествия. Показана специфика осмотра места дорожно-транспортного происшествия, требующая соответствующих знаний, как в области традиционной криминалистики, транспортной трасологии, так и в области устройства транспортных средств, устойчивости и динамических характеристик.

Во втором параграфе «Фиксация хода и результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия» проанализированы основные ошибки, допускаемые при фиксации следов на месте дорожно-транспортного происшествия. Даны конкретные методические рекомендации по технически грамотному выполнению схем к протоколу осмотра места ДТП, изображению на схемах требуемых для дальнейшего экспертного исследования объектов, проведению фото-видеофиксации выявленных при осмотре следов.

Рассмотрены случаи использования в практике расследования уголовных дел по фактам дорожно-транспортных происшествий, результатов видеосъемки камерами наружного наблюдения. Внесены предложения по оптимальному расположению камер, позволяющих в дальнейшем использовать при расследовании дел указанной категории снимаемую информацию.

Указано на необходимость комплексного подхода к исследованию обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия, предполагающего не только поиск фактических материальных следов, но и решения на месте происшествия других задач, связанных с установлением дорожных условий и дорожно-транспортной ситуации. Только решение последней задачи в необходимом объеме позволит с максимальной достоверностью установить механизм происшествия. С этой целью в работе дана новая классификация этапов развития дорожно-транспортной ситуации: 1. Безопасная ситуация. 2. Штатная ситуация. 3. Опасная ситуация. 4. Аварийная ситуация. 5. Кульминация. 6. Поставарийная ситуация.

В работе сделан вывод о том, что каждое дорожно-транспортное

происшествие вызывает изменения в окружающей обстановке, т. е. оставляет определенные следы, однако каждому происшествию предшествует дорожно-транспортная ситуация, захватывающая ту или иную ситуацию, представленную в классификации. Соответственно, поиск следов перехода одной дорожно-транспортной ситуации в другую, выявление границ между ними, есть одна из задач деятельности специалиста на месте дорожно-транспортного происшествия.

Глава третья «Производство судебной автотехнической экспертизы» состоит из четырех параграфов.

В первом параграфе «Предмет, объект, задачи судебной автотехнической экспертизы» проанализирован общекриминалистический подход ученых к формированию таких понятий, как предмет, объект, задачи экспертизы. В развитие этих понятий дано определение судебной автотехнической экспертизы, которая производится по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, квалифицируемых по ст. 264 УК РФ (нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) и ст. 266 УК РФ (недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями).

В работе указано, что в предмет судебной автотехнической экспертизы входит установление совокупности фактических данных об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия (ДТП), связанных с его механизмом, техническим состоянием транспортных средств, дорожной обстановкой, действиями участников ДТП, причинами и условиями, способствовавшими возникновению происшествия.

К объекту судебной автотехнической экспертизы отнесены источники информации о дорожно-транспортном происшествии, представляемые эксперту-автотехнику следователем или судом в форме материалов дела, деталей, узлов или агрегатов транспортного средства, одежды потерпевшего и т. п. для исследования и решения поставленных вопросов. Объектами экспертного автотехнического исследования могут

быть и сведения, полученные в результате осмотра места происшествия или транспортных средств в процессе экспертизы, а так же результаты исследований, проведенных другими экспертами (трасологами, медиками, химиками), равно как и информация, содержащаяся в показаниях свидетелей, потерпевших, обвиняемых.

Сформулированы задачи автотехнической экспертизы, которые определяются потребностями судебно-следственной практики и пределами научной компетенции эксперта-автотехника. Под компетенцией эксперта-автотехника подразумеваются его знания и опыт в области теории и методики экспертизы, а также круг полномочий, предоставленных ему законом, и вопросов, которые он вправе решать на основе своих специальных знаний.

На конкретных примерах наиболее сложных для восприятия дорожно-транспортных ситуаций обоснована необходимость решения экспертом-автотехником оспариваемого вопроса о моменте возникновения опасности, вызванной не только какими-либо техническими причинами, но и причинами психологического и физиологического характера.

В рамках решения поставленных перед экспертом-автотехником задач указан комплекс вопросов, решаемых автотехнической экспертизой, как связанных с установлением технической исправности деталей, узлов и агрегатов транспортных средств, так и ситуационных вопросов, представляющих наибольшую сложность. Дается классификация диагностических, идентификационных и ситуационных экспертных исследований. Обоснована минимизация предоставляемой информации при назначении диагностических и идентификационных исследований. При назначении ситуационных экспертиз, требование к объему предоставляемой информации меняется в сторону увеличения на противоположное. В ситуационных экспертизах на первый план выходят полнота и объективность собранных на предварительном следствии (в первую очередь, при осмотре места происшествия) данных об обстоятельствах происшествия. В работе приведены конкретные примеры недостаточной или противоречивой

исходной информации, предоставляемой для производства автотехнической экспертизы.

Во втором параграфе «Основания и характер исследования автотехнической экспертизой вопросов, связанных с нарушением правил безопасности движения» проведен анализ понятия «техническая причина происшествия», употребляемого при расследовании обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, в двух значениях: первое значение связано с техническим состоянием транспортного средства, второе — с действием-нарушением определенного «технического» требования правил безопасности.

Проведен анализ дискуссии ученых о допустимости решения экспертом-автотехником вопросов, связанных с нарушением участниками дорожного движения установленных требований Правил, в работе сделан вывод о том, что установление «нарушения» требует юридической оценки действий участников процесса движения, что выходит за рамки пределов компетенции эксперта.

Указано на неправомерность постановки знака равенства между понятиями «нарушил правила движения», «действия водителя транспортного средства не соответствовали определенным требованиям Правил безопасности» и «совершил преступление». Приведены конкретные примеры дорожно-транспортных происшествий, в которых обладание знаниями только в области юриспруденции не позволит установить наличие или отсутствие в действиях участников движения несоответствия установленным требованиям Правил дорожного движения и безопасности. Правила безопасности движения как и правила технической эксплуатации по своему характеру являются техническими нормами, которые регулируют отношения людей к орудиям труда, к технике производства и взаимоотношения людей в процессе использования этой техники.

В третьем параграфе «Пределы компетенции эксперта-автотехника при решении вопросов причинной связи между действиями участников дорожно-транспортного происшествия и фактом события – ДТП» подвергнуто анализу в достаточной мере разработанное в теории права и

базирующееся на общих методологических положениях философии понятие причинной связи - как объективной реальности, существующей вне и независимо от сознания человека, определяющее отношение между явлениями, при котором одно или совокупность взаимодействующих явлений порождает или обуславливает другое явление. Показана сложность в установлении причинной связи при дорожно-транспортных происшествиях в связи с тем, что ДТП, зачастую, является результатом множества взаимодействующих в конкретной обстановке разнообразных сил и явлений: действий водителей, поведения пешеходов и велосипедистов, дефектов либо иных технических особенностей транспортных средств, состояния дорожного покрытия, явлений природы и т. п.

Проведя анализ спора о пределах компетенции эксперта и о допустимости установления экспертом-автотехником причинно-следственной связи между деянием кого-либо из участников движения и наступившим событием – ДТП, в работе отмечается тот факт, что, в спорных статьях практически отсутствует разъяснение самого термина «техническая сторона» решаемого экспертом вопроса, после чего предлагается формулировка технической причинно-следственной связи в делах по расследованию преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Так, причинно-следственная связь между действиями участников дорожного движения и событием – ДТП, с технической точки зрения, заключается в несоответствии действий кого-либо из участников дорожного движения установленным требованиям Правил, при этом данные действия являлись обязательным техническим условием неизбежности происшествия при выполнении другими участниками движения надлежащих действий по его предотвращению.

Сделан вывод о том, что по отношению к более полной причинности, устанавливаемой на уровне действия-поступка решение экспертом-автотехником вопроса о причинной зависимости между несоответствием действий водителя требованиям Правил дорожного движения и наступившими последствиями, основанное на исследовании действий - технических

операций, по своей сущности будет представлять собой суждение о специфической «технической причине».

При решении вопроса о причине дорожно-транспортного происшествия в целом, когда причинные зависимости должны исследоваться не только на уровне действий - технических операций, но и действий-поступков, органы расследования, суд в соответствии со своей компетенцией на основании анализа и оценки всех, собранных по делу доказательств, должны определить, является ли установленная экспертом-автотехником «техническая» причина происшествия, причиной главной, т. е. полной, решающей в уголовно-правовом смысле, причиной, без которой событие происшествия не могло наступить.

В четвертом параграфе «Экспертное решение вопроса о своевременности принятия мер к предотвращению дорожно-транспортного происшествия» дан анализ требования предотвращения дорожно-транспортного происшествия, из которого вытекает необходимость решения автотехнической экспертизой вопроса о своевременности принятия должных мер водителем транспортного средства. Вместе с тем, в работе сделан вывод о том, что эксперт-автотехник при исследовании причинной связи не может исходить из анализа и оценки травматологической стороны результата наезда на пешехода и на основании этого делать вывод о наличии или отсутствии причинной связи между несвоевременностью принятия мер к снижению скорости и наступившими последствиями. Это выходило бы как за рамки пределов компетенции эксперта-автотехника, так и за рамки вопросов, решаемых автотехнической экспертизой. При исследовании причинной связи между несвоевременностью принятия мер к снижению скорости и наступившими последствиями, отправным моментом для эксперта-автотехника должна служить возможность избежать контакта транспортного средства с пешеходом. Именно этот критерий и определяет технический подход к исследованию причинной зависимости.

Тем не менее, проведение в автотехнической экспертизе расчетов фактической скорости, при которой произведен наезд на пешехода, и

сравнение ее со скоростью, которая могла быть достигнута транспортным средством при своевременном принятии водителем мер к торможению, позволит следственным органам и суду более объективно оценить сложившуюся дорожно-транспортную ситуацию. В данном случае указанные расчетные исследования могут иметь значение для следствия и суда при выяснении степени способствования ошибочных действий водителя транспортного средства наступлению конкретных последствий. Проведение указанных расчетов рекомендовано при выполнении автотехнической экспертизы, однако они не могут служить основанием для вывода эксперта-автотехника о наличии или отсутствии причинной связи между несвоевременностью принятия мер к снижению скорости и наступившими последствиями.

В **заключении** диссертации подведены краткие итоги проведенного исследования, намечены направления дальнейших актуальных исследований, способствующих оптимизации привлечения лиц, обладающих специальными знаниями, к процессу расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих работах.

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, указанных в перечне ВАК РФ:

1. Городокин, В.А. О компетенции эксперта-автотехника при определении причинных связей / В.А.Городокин // Вестник ЮУрГУ. – Серия Право. – Челябинск: изд. ЮУрГУ, 2008. – № 14. – С.41 – 48. – 1,06 п.л.

2. Городокин, В.А. О вопросах своевременности принятия водителем транспортного средства мер по предотвращению ДТП / В.А.Городокин // Вестник ЮУрГУ. – Серия Право. – Челябинск: изд. ЮУрГУ, 2009. – № 1. – С.41 – 48. – 1,02 п.л.

Монографии, учебно-практические и научно-практические пособия:

3. Городокин, В.А., Тишин, Д.В., Усманов, Р.А. Осмотр места дорожно-

транспортного происшествия. Методические рекомендации / В.А. Городокин, Д.В. Тишин, Р.А. Усманов // Челябинск: изд. Челябинский юридический институт МВД РФ, 2007. – С.78. – 4,9 п.л.

4. Городокин, В.А., Вязовский, А.Е. Профессионализм – правовая гарантия безопасности дорожного движения. Издание второе. Учебно-методическое пособие / А.Е. Вязовский, В.А. Городокин // Министерство образования и науки Челябинской области ЧИРПО, изд. «Полиграф-Мастер», Челябинск, 2006. – С.97. – 6,125 п.л.

Научные статьи, опубликованные в других изданиях:

5. Городокин, В.А. К вопросу о правовой оценке выезда на сторону дороги, предназначенную для движения встречных транспортных средств / В.А. Городокин // Сборник научных трудов. УФ МАДИ – Челябинск: изд.Цицерон, 2007. – С.41 – 53. – 0,13 п.л.

6. Городокин, В.А. Правовая оценка действий водителей, связанных с «Обгоном» в Правилах дорожного движения. Часть I/ В.А. Городокин // Научно-технический журнал «Транспорт Урала», Екатеринбург: изд.Уральский государственный университет путей сообщения, 2006. - №2. – С.61 – 68. – 1,02 п.л.

7. Городокин, В.А. Правовая оценка действий водителей, связанных с «Обгоном» в Правилах дорожного движения. Часть II/ В.А. Городокин // Научно-технический журнал «Транспорт Урала», Екатеринбург: изд.Уральский государственный университет путей сообщения, 2006. - №3. – С.82 – 88. – 0,84 п.л.