

УДК 343.983.2

ТРАНСПОРТНАЯ ТРАСОЛОГИЯ И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАСКРЫТИЯ И РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Рязанова Н.В., Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, Великий Новгород, Российская Федерация, *rnv.nvg@mail.ru*

В статье рассматривается значение трасологии для раскрытия, расследования и предотвращения дорожно-транспортных происшествий не теряют своей актуальности, а, напротив, диктуют необходимость выработки новых методов и совершенствования уже имеющихся способов правоохранительной деятельности в рассматриваемой сфере. Делается вывод о том, что конечным результатом трасологического исследования должно стать установление групповой принадлежности и идентификация различных объектов по их следам-отображениям, а также установление принадлежности частей определенному целому объекту с целью диагностирования механизма и условий образования данных повреждений и определение относимости следов к происшедшему событию, свойств и признаков объекта, оставившего след с целью установления обстоятельств, при которых был оставлен след.

Ключевые слова: транспортная трасология, расследование преступлений, автодороги, дорожно-транспортные нарушения.

DOI: 10.21779/2224-0241-2018-25-1-129-132

UDC 343.983.2

TRANSPORT TRACE EVIDENCE AND ITS SIGNIFICANCE FOR THE DISCLOSURE AND INVESTIGATION OF CRIMES

Ryazanova N.V., Novgorod state University named after Yaroslav the Wise, Velikiy Novgorod, Russian Federation, *rnv.nvg@mail.ru*

The article discusses the importance of trace analysis for disclosure, investigation and prevention of accidents do not lose their relevance, but rather dictate a need to develop new methods and improve existing methods of law enforcement in this area. It is concluded that the end result of technical studies should be the establishment of group membership and identification of various objects on their trail-maps, as well as establishing ownership of parts of a particular whole entity with the purpose of diagnosing the mechanism and conditions of formation of these damages and determination of the relevance of traces to the past event of the properties and characteristics of the object that left the track with the aim of establishing the circumstances under which it was left by the trail.

Key words: transport trace evidence, crime investigation, road, road traffic violations, tracking object.

DOI: 10.21779/2224-0241-2018-25-1-129-132

Из года в год средства массовой информации, основываясь на статистике ГИБДД Российской Федерации, выражают обеспокоенность ситуацией на автодорогах страны, констатируя, что и на сегодняшний день обстановка в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в России остается достаточно сложной. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибают более 30 тысяч и получают ранения свыше 180 тысяч человек. Несмотря на то, что в процентном соотношении прослеживается динамика к снижению большинства основных показателей, абсолютные цифры далеко не утешительные. Поскольку за каждой такой цифрой стоит жизнь или здоровье конкретного человека, горе его родных и близких.

Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) значительно

превышает число пострадавших на всех других видах транспорта. Вот почему до настоящего времени вопросы раскрытия, расследования, и, в первую очередь, предотвращения (профилактики) дорожно-транспортных происшествий не теряют своей актуальности, а, напротив, диктуют необходимость выработки новых методов и совершенствования уже имеющихся способов правоохранительной деятельности в рассматриваемой сфере.

Следует отметить, что подавляющее количество дорожно-транспортных происшествий происходит из-за несоблюдения транспортной дисциплины участниками дорожного движения. Очевидно, что наиболее тяжкие последствия и, в первую очередь, по количеству погибших и тяжелораненых, имеют место в результате столкновения транспортных средств, их опрокидывания, наезда

на стоящее транспортное средство либо препятствие. Поскольку высокие скорости и неудовлетворительное состояние дорог оставляют мало шансов водителям и пассажирам таких транспортных средств на благоприятный исход при аварии.

Так, за период 2017 года всего произошло 169432 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых погибло 19088 и ранено 215374 человека. Из общего количества ДТП – 70736 пришлось на столкновения, в которых погибло 8107 и ранено 109040 человек; опрокидывание транспортных средств – 12617 (погибло: 1938 и ранено 16451 человек); наезд на стоящее транспортное средство – 5021 (погибло: 602, ранено 6756 человек); наезд на препятствие – 10835 (погибло: 1481, ранено 14008 человек). Неутешительная тенденция наблюдается и в наступившем году. Так, за два месяца 2018 года уже произошло 20491 ДТП, в которых 2103 человека погибли, 26362 – ранены. На 35,4% возросло количество погибших в результате опрокидывания транспортных средств по сравнению с аналогичным периодом 2017 года, на 11,5% возросло число раненых [1].

Не секрет, что оставление виновного в совершении преступления лицо без соизмеримого наказания дает ему возможность и впредь совершать преступления. Во многом это относится и к дорожно-транспортным происшествиям, поскольку водитель, превысивший, например, скорость движения транспортного средства что, повлекло определённые последствия, и дальше будет ездить с превышением скорости, так как у него не было возможности осознать причинно-следственную связь со своим неправомерным поведением и наступившими последствиями.

При столкновении транспортных средств также большое значение приобретает необходимость установления того, водитель какого транспортного средства стал виновником ДТП, особенно в конфликтной ситуации, если это неочевидно.

Решению этих задач во многом способствует проведение транспортно-трасологической экспертизы. На практике часто возникает необходимость в её проведении, когда возникают споры по сумме страховой компенсации, выплаченной страховой компанией после аварии; при наличии споров по поводу материальной компенсации, выплачиваемой виновником аварии пострадавшим сторонам. Нередко находятся пострадавшие, которые, воспользовавшись ситуацией, прибавляют к полученным в аварии повреждениям ещё бывшие ранее до этого столкновения «боевые шрамы», желая восстановить их за счёт последнего виновника. Данная экспертиза позволяет различить старые и новые повреждения, а так же для защиты от лживых обвинений на суде. Имея на руках экспертное заключение, обвиняемый водитель может эффективно опровергнуть все неправомерные притязания со стороны других участников происшествия [2, с. 123].

Транспортная трасология, являясь составной частью трасологии – науки о следах, изучает закономерности отображения в следах информации о событии дорожно-транспортного происшествия и его участниках, способы обнаружения следов транспортных средств и следов на транспортных средствах, а также приемы извлечения, фиксации и исследования отобразившейся в них информации [3, с. 341].

Для расследования дорожно-транспортных происшествий проведение транспортно-трасологической экспертизы имеет большое значение. Она, как уже отмечалось выше, служит основанием для подтверждения версии следствия, определения истинного виновника аварии, поиска вещественных доказательств в пользу одной из сторон происшествия или раскрытия объективной картины произошедшего и уточнения отдельных его вопросов.

Следы контакта транспортных средств являются важным источником информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия, по которым можно восстановить не только процесс непосредственного взаимодействия автомобиля с другим транспортным средством либо иным препятствием, но и механизм дорожно-транспортного происшествия в целом.

Задача эксперта здесь заключается в полном, последовательном осмотре транспортного средства в целях обнаружения и фиксации всех следов, а в необходимых случаях – их реконструкция для последующего установления механизма дорожно-транспортного происшествия. Задача трасологии – получить информацию о следообразующем объекте и механизме взаимодействия по результатам его взаимодействия со следовоспринимающим объектом, т.е. по следам. Для этого используются все способы выделения информации: метод измерений, математические методы, методы учета и устранения искажений признаков и др. [4, с. 159].

Транспортные средства – это устройства, действия (и следы) которых не связаны непосредственно с руками человека, а зависят в основном от конструктивных свойств и особенностей взаимодействия с дорогой и другими объектами. Они оставляют следы, воздействуя на воспринимающий объект давлением или трением. Трудно представить себе условия формирования следа, в которых механическое воздействие транспортного средства на воспринимающий объект заключалось бы только в давлении или только в трении.

В одних случаях (при точечных отображениях признаков) когда следообразующая сила направлена по нормали к следовоспринимающей поверхности, заметно преобладает давление, в других (при линейном отображении признаков), когда следообразующая сила имеет тангенциальную направленность, – доминирует трение. Проявляются силы давления благодаря упругой деформации

ции двух вступивших в следовой контакт объектов [5, с. 113]. Транспортная трасология имеет дело со следами довольно ограниченного (по разнообразию) количества слеодообразующих объектов, классифицируемых на большие группы. Исходными основными в трасологической классификации являются особенности внешнего строения таких предметов (колесо, бампер фары и т. п.). Эти признаки отражаются их общей формой и размерами, а также макро- и микростроением поверхностей.

Транспортно-трасологическая экспертиза проводится на любом этапе проведения расследования, но предпочтительнее её проведение на начальной стадии расследования, когда решается вопрос об определении и предъявлении обвинения виновнику ДТП. Обычно такая экспертиза выполняется в составе комплексной автотехнической экспертизы.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, представляет собой результат совпадения нескольких неблагоприятных факторов и обстоятельств по месту и времени развития. К таким факторам относятся: климатические условия, характеристики дорожного покрытия, недостаточная видимость, тип и состояние протекторов, техническая исправность автомашин и опыт водителей, участвующих в ДТП, правильность их действий в процессе развития аварийной ситуации и т.п. К тому же само происшествие скоротечно.

Трасологическая экспертиза выявляет и исследует влияние каждого фактора в процессе произошедшего ДТП, раскладывая его по времени и по дистанции. Диапазон вопросов, выясняемых с помощью проведения экспертизы, довольно широк и имеет различные цели [6, с. 362].

Транспортная трасология отвечает на вопросы, диапазон которых лежит в трёх плоскостях:

Во-первых, в области определения принадлежности автомобильных следов, а именно:

- К какому транспортному средству относятся следы, оставленные на месте аварии?

- Какая шина оставила след на дороге, где произошло столкновение?

- Соответствуют ли отпечатки следов, снятые на месте аварии, типу автомобилей, участвовавших в ДТП?

- Соответствует ли расположение следов, их очертания, формы и габариты, оставленные на автомобилях, описываемому характеру столкновения?

- К каким автомашинам относятся осколки деталей, оставшиеся на месте аварии?

- Относятся ли найденные осколки пластика, стекла, ЛКП к данному автомобилю?

- Какие следы, обнаруженные на дороге или других объектах, принадлежат данному транспорту?

- Могут ли следы торможения, снятые с места аварии, принадлежать типу протекторов данного автомобиля?

Во-вторых, решение вопроса в области восстановления целостной структуры по отдельным элементам.

В-третьих, решение вопроса в области выявления оставления следов к конкретному автомобилю, учувствовавшему в дорожно-транспортном происшествии.

Исследования транспортно-трасологической экспертизы проводятся в несколько этапов.

На первом этапе трасологу передается пакет документов, фотографии и видеоматериалы, в частности: копия протокола осмотра места происшествия; справка о ДТП; схема места происшествия, которую составил инспектор ГИБДД; фотографии и видеосъемка с места аварии; акт осмотра автомобиля, составленный оценщиком страховой компании и фотографии, сделанные им; фотофиксация и акт осмотра машины, выполненный в ходе проведения независимой экспертизы.

Как правило, перечисленных материалов достаточно для проведения качественного исследования. При «тяжелых» автомобильных авариях трасологу могут понадобиться дополнительные документы [7, с. 124].

Второй этап заключается в изучении экспертом предоставленных ему материалов и составлении детального плана проведения исследования, при этом эксперт обязательно встречается с участниками дорожно-транспортного происшествия для уточнения обстоятельств аварии. На практике очень часто субъекты проведения соответствующей экспертизы пренебрегают данной обязанностью.

На третьем этапе экспертного исследования трасолог осматривает поврежденный автомобиль. При возникновении необходимости он может осмотреть машину другого участника столкновения. Если исследование проводится по инициативе сотрудников полиции после автомобильной аварии, то эксперт выезжает на место столкновения.

Когда экспертиза проводится в ходе судебного разбирательства и машины уже отремонтированы, то эксперт осуществляет анализ по документам и фотографиям.

Четвёртый этап характеризуется обработкой специалистом собранных на предыдущих этапах данных и составлением заключения.

На пятом этапе готовое заключение передается заказчику, следователю или направляется в суд.

Надо учитывать, что существует множество методов проведения транспортно-трасологических экспертиз, но на практике наиболее часто применяется натурное моделирование, суть которого заключается в определении и сопоставлении взаимных слеодообразующих и следовоспринимающих поверхностей объектов в ходе их экспертного осмотра.

При этом несомненная наглядность применения данного метода с подробным изложением процесса исследования в описательной части и его отображением в иллюстративном материале заключения транспортно-трасологической экспертизы в наибольшей степени обеспечивает ясность этого заключения для участников процесса и его соответствие требованиям относимости и допустимости, предъявляемым к доказательствам [8].

Таким образом, переоценить значение транспортной трасологии для раскрытия, расследования и предупреждения дорожно-транспортных происшествий нельзя. При их расследовании необходимо проводить специальные исследования для установления полной картины происшествия, привлечения виновных лиц к ответственности, что бу-

дет способствовать торжеству истины и справедливости. С этой целью при проведении трасологической экспертизы должны соблюдаться принцип независимости, объективности и достоверности. Конечным результатом трасологического исследования должно стать установление групповой принадлежности и идентификация различных объектов по их следам-отображениям, а также установление принадлежности частей определенному целому объекту с целью диагностирования механизма и условий образования данных повреждений. А также, определение относимости следов к происшедшему событию, свойств и признаков объекта, оставившего след с целью установления обстоятельств, при которых был оставлен след.

Литература

1. Статистика ГИБДД РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.lgai.ru/520147-statistika-dtp-v-rossii-za-yanvar-dekabr-2017-goda.html> (дата обращения: 15.02.2018).
2. Расследование дорожно-транспортных происшествий: справ.-метод. пособие / Н.Д. Селиванов, А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. М.: Лига Разум, 2007.
3. *Сорокотягина Д.А.* Теория судебной экспертизы: учеб. пособие / Д.А. Сорокотягина, И.Н. Сорокотягина. Ростов н/Д: Феникс, 2009.
4. *Волошин Г.А.* Анализ дорожно-транспортных происшествий / А.Г. Волошин, В.П. Мартынов, А.Г. Романов. М.: Транспорт, 2007.
5. *Корухов Ю.Г.* Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о ДТП (диагностические исследования). Ч. 1. М.: Библиотекаэксперта, 2006. С. 113.
6. *Евсеева А.А.* Применение метода фрикционной фиксации крепления грузов при перевозке автомобильным транспортом для повышения безопасности перевозочного процесса // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2013. № 2(71). Вып. 2. С. 362–366.
7. *Гусев С.А.* Взаимосвязь показателей качества и конкурентоспособности автотранспортных услуг // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2004. Т. 4. № 1. С. 124–129.
8. Транспортно-трасологическая экспертиза [Электронный ресурс]. URL: <http://www.neoexpert.ru/node/97> (дата обращения: 18.02.2018).

References

1. Statistika GIBDD RF [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.lgai.ru/520147-statistika-dtp-v-rossii-za-yanvar-dekabr-2017-goda.html> (data obrashcheniya: 15.02.2018).
2. Rassledovanie dorozhno-transportnykh proisshествii: sprav.-metod. posobie / N.D. Selivanov, A.I. Dvorkin, B.D. Zavidov i dr. M.: Liga Razum, 2007.
3. *Sorokotyagina D.A.* Teoriya sudebnoi ekspertizy: ucheb. posobie / D.A. Sorokotyagina, I.N. Sorokotyagina. Rostov n/D: Feniks, 2009.
4. *Voloshin G.A.* Analiz dorozhno-transportnykh proisshествii / A.G. Voloshin, V.P. Martynov, A.G. Romanov. M.: Transport, 2007.
5. *Korukhov Yu.G.* Transportno-trasologicheskaya ekspertiza po delam o DTP (diagnosticheskie issledovaniya). Ch. 1. M.: Bibliotekaeksperta, 2006. S. 113.
6. *Evseeva A.A.* Primenenie metoda friktsionnoi fiksatsii krepneniya грузов pri perevozke avtomobil'nym transportom dlya povysheniya bezopasnosti perevozhchnogo protsessa // Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. 2013. № 2(71). Vyp. 2. S. 362-366.
7. *Gusev S.A.* Vzaimosvyaz' pokazatelei kachestva i konkurentosposobnosti avtotransportnykh uslug // Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. 2004. T. 4. № 1. S. 124-129.
8. Transportno-trasologicheskaya ekspertiza [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.neoexpert.ru/node/97> (data obrashcheniya: 18.02.2018).

Поступила в редакцию 19 февраля 2018 г.
Received 19 February, 2018