

Научная статья
УДК 343.985.7:343.346(470+100)

Евгений Алексеевич Семенов¹,
Анжелика Сергеевна Рожкова²

^{1, 2} Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орел

¹ semen_evge@mail.ru

² rozhkovalika9@yandex.ru

РОЛЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ)

Аннотация. В статье раскрываются особенности использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений в области дорожного движения. На основе изучения нормативных источников, юридической литературы, практики деятельности сведущих лиц в рассматриваемой области отмечается несовершенство подготовки специалистов-автотехников в отечественной экспертно-криминалистической деятельности. Основываясь на сравнительном анализе специфики подготовки специалистов по реконструкции дорожно-транспортных происшествий в иностранных государствах, а также с учетом достижений информационных технологий в автотехнической экспертизе, авторы рассматривают повышение качественных возможностей для объективного выявления причин ДТП и установления виновных лиц.

Ключевые слова: специалист, специальные знания, дорожно-транспортное происшествие, автотехническая экспертиза, моделирование дорожно-транспортных происшествий, реконструкция дорожно-транспортных происшествий

Для цитирования: Семенов Е. А., Рожкова А. С. Роль специальных знаний при расследовании преступлений в области дорожного движения (российский и зарубежный опыт) // Общество, право, государственность: ретроспектива и перспектива. 2023. № 4 (16). С. 48–53.

Original article

Evgeny A. Semenov¹,
Angelika S. Rozhkova²

^{1, 2} Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, Orel

¹ semen_evge@mail.ru

² rozhkovalika9@yandex.ru

THE ROLE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN THE INVESTIGATION OF TRAFFIC CRIMES (RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE)

Abstract. The article deals with the features of the use of special automotive knowledge in the investigation of traffic crimes. Based on the study of regulatory sources, legal literature, the practice of specialists in the field under consideration, the imperfection in the training of automotive technicians in domestic forensic activities is noted. Based on a comparative analysis of the specifics of training specialists in the reconstruction of road accidents in foreign countries, as well as taking into account the achievements of information technology in automotive expertise, the authors consider increasing the quality of opportunities for objective identification of the causes of accidents and the identification of perpetrators.

Keywords: specialist, special knowledge, traffic accident, auto technical expertise, modeling of traffic accidents, reconstruction of traffic accidents

For citation: Semenov E. A., Rozhkova A. S. The role of special knowledge in the investigation of traffic crimes (Russian and foreign experience) // Society, law, statehood: retrospective and perspective. 2023. № 4 (16). P. 48–53.

© Семенов Е. А., Рожкова А. С., 2023

Расследование преступлений в области дорожного движения в современных условиях связано с применением новых и все более совершенных научно-технических средств и научных методов обнаружения, фиксации, изъятия и исследования доказательств.

Для решения задач уголовного судопроизводства требуется активное участие специалистов. Исследование механизма совершения деяния в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений требует от указанных сведущих лиц глубоких знаний в области автомобильной техники и дорожного движения. Они должны использовать результаты объективных измерений, инструментального исследования и расчетов для построения логично обоснованной совокупности произошедших событий, соотношенных с местом и временем. Специалист обязан выявить кульминационный момент, разделить события на этапы и установить причинно-следственную связь с последствиями.

Реконструкция совокупности произошедших событий позволяет специалисту создать ситуационную модель дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), которая позволяет визуализировать происходящее и анализировать его в различных ракурсах. Это помогает сведущему лицу более точно определить причины ДТП и выявить возможные ошибки участников дорожного движения.

Рассматривая понятие «специальные знания» сквозь призму указанной проблематики, выделим особую категорию – «специальные автотехнические знания». Думается, что содержание данной категории целесообразно определить на основе позиции, сформулированной В. А. Городокиным, который под специальными автотехниче-

скими знаниями понимает систему научно обоснованных и практически апробированных теоретических знаний и практических умений прикладного характера в области автомобильной техники и психофизиологии человека, входящую в совокупность специальных знаний, за исключением области права, связанных с уголовно-правовой оценкой обстоятельств уголовного дела, а также с принятием решений процессуального характера, используемых в порядке и целях, установленных уголовно-процессуальным законом [1].

Традиционно в отечественной практике расследования преступлений в области дорожного движения при реконструкции механизма случившегося события специальные автотехнические знания используются при проведении судебной автотехнической экспертизы, которая подразделяется на: 1) исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; 2) исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств; 3) исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика); 4) исследование маркировочных обозначений транспортных средств¹.

Практически идентичные виды исследования содержатся в приказе Минюста России от 20 апреля 2023 г. № 72 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России»². Исключение составляет лишь изучение маркировочных обозначений транспортных

¹ Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 (ред. от 27 сентября 2023 г.) // Российская газета. 30 августа 2005 г.

² Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России : приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 20 апреля 2023 г. № 72 // Справ.-правовая система «Консультант Плюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 15.09.2023).

средств, которые отсутствуют в указанном правовом документе и заменены на исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия.

Следовательно, для проведения автотехнической экспертизы, как правило, назначаются сведущие лица из числа сотрудников экспертно-криминалистического центра МВД России и Минюста России. Анализ правоприменительной практики Орловской области позволил констатировать недостаточную численность указанной категории сотрудников и чрезмерную на них нагрузку. Так, на территории субъекта осуществляют деятельность по инструментальным исследованиям и расчетам для построения связанной, логично обоснованной, соотношенной с местом и временем, полной совокупности соответствующих событий, в том числе реконструкции произошедших дорожно-транспортных происшествий всего 6 экспертов.

Важно учитывать, что деятельность данных сведущих лиц направлена, как правильно отмечают некоторые авторы, и на выявление факторов, послуживших причиной развития аварийной ситуации и последовавшего за ней ДТП, включая поведение других водителей и обстоятельств, способствовавших совершению противоправных действий [2], что влияет на длительность их производства, несмотря на унифицированный порядок назначения экспертиз в соответствии с главой 28 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ) [5].

Сравнение отечественного законодательства с правовыми институтами государств англосаксонского типа (США, Великобритания, Канады, Австралии и др.), регламентирующими деятельность специалистов, позволили сделать вывод о том, что

в этих странах отсутствует единый порядок назначения автотехнической экспертизы, а показания свидетеля-эксперта оцениваются по доказательной ценности и приемлемости¹ [3]. Именно в этой группе стран в качестве специалистов в области расследования ДТП привлекаются аккредитованные государственные служащие и представители коммерческих структур.

В связи с тем, что в отечественной системе подготовки специалистов для содействия в расследовании ДТП и экспертов для производства экспертиз предусмотрено повышение квалификации не чаще чем один раз в пять лет, считаем целесообразным заимствовать опыт зарубежных стран в целях оптимизации использования результатов деятельности сведущих лиц при производстве автотехнических экспертиз. Так, в Канаде еще в 1984 году была создана одна из первых ассоциаций полицейских и специалистов-реконструкторов аварий (The Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists – CATAIR) для того, чтобы сформировать «площадку» для обмена опытом и обсуждения накопившихся проблем при расследовании ДТП.

Главной задачей CATAIR является объединение специалистов в области расследования и реконструкции аварий, проведение исследований по техническим и юридическим вопросам в ходе расследования преступлений в области дорожного движения².

В США в 1985 году Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) предоставила грант на разработку национальных руководящих принципов стандартизации подготовки специалистов в области реконструкции ДТП.

Целевая группа, состоящая из специалистов по реконструкции ДТП, инженеров, сотрудников полиции, преподавателей

¹ Rethinking expert opinion evidence. URL: <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/MelbULawRw/2017/14.html> (дата обращения: 15.09.2023); Expert Evidence in Criminal Proceedings in England and Wales. The Law Commission. № 325. URL: <https://www.lawcom.gov.uk/project/expert-evidence-in-criminal-proceedings/> (дата обращения: 15.09.2023).

² The Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists // URL: <https://www.catair.net/> (дата обращения: 15.09.2023).

и адвокатов, провела совещание и разработала доклад «Минимальные критерии подготовки полицейских специалистов по реконструкции дорожно-транспортных происшествий»¹.

В этом докладе целевая группа рассмотрела вопрос о сертификации отдельных лиц на местах и рекомендовала создать «совет по сертификации» для аккредитации следователей по расследованию преступлений в области дорожного движения и специалистов по реконструкции ДТП.

Пять лет спустя одиннадцать профессиональных ассоциаций по реконструкции ДТП организовали встречу с целью изучения возможности создания международной признанной программы аккредитации, открытой как для государственных, так и для частных специалистов по реконструкции аварий.

Результатом этой встречи стало создание Аккредитационной комиссии по реконструкции ДТП (ACTAR). Руководящий совет директоров был сформирован из одного представителя от каждой участвующей организации. В руководящий совет входят сотрудники полиции, инженеры, преподаватели и частные консультанты.

Интересен тот факт, что комиссия не контролируется каким-либо правительственным органом или учреждением, так как является общественной организацией. С момента основания ACTAR имеет непререкаемый авторитет, а аккредитованные комиссией специалисты по реконструкции ДТП компетентны при соблюдении минимальных стандартов подготовки, установленных Национальной администрацией безопасности дорожного движения США. При этом аккредитацию может получить специалист в области реконструкции ДТП после независимого аттестационного экзамена, в ходе которого комиссия объективно оценивает понимание кандидатом применения

минимальных стандартов криминалистической подготовки².

Следует отметить, что, например, в США при расследовании ДТП знания специалистов, аккредитованных в ACTAR, используются в разных формах.

Во-первых, на место ДТП выезжает специалист из числа сотрудников полиции штата с аккредитацией ACTAR. На основе полученных данных при проведении первоначальных мероприятий, а также в ходе извлечения данных из бортового компьютера транспортного средства, регистратора данных о событиях (EDR) специалист реконструирует ДТП в цифровом формате.

Главным инструментом зарубежных специалистов по реконструкции ДТП является аппаратный-программный комплекс BoschCDR, позволяющий на основе полученных данных конструировать трехмерную динамическую модель перемещения транспортных средств с учетом точного временного интервала.

Во-вторых, по приказу начальника Департамента полиции штата может быть создана специальная группа по расследованию ДТП (Specialized collision investigation detail – SCID), в состав которой в качестве специалиста включается инженер по дорожному движению Департамента транспорта штата³.

В-третьих, для расследования обстоятельств особо сложных и резонансных ДТП с несколькими погибшими полицейскими управлениями штатов привлекаются существующие на территории США две многопрофильные группы по расследованию ДТП (Multidisciplinary Accident Investigation Teams – MAIT), в состав которых входят только полицейские с инженерным и техническим образованием, прошедшие специальную подготовку.

В Итальянской Республике в 2008 году создана государственная система аккре-

¹ Minimum training criteria for police traffic accident reconstruction. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/29602/> (дата обращения: 15.09.2023).

² The Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstructionists. URL: <https://actar.org/about/history/> (дата обращения: 15.09.2023).

³ LAPD Special Orders from the Chief of Police 2000–2019. URL: https://archive.org/stream/LAPDSpecialOrdersFromTheChiefOfPolice2000-2019/SO16_081512_djvu.txt (дата обращения: 15.09.2023).

дитации специалистов по «реконструкции и анализу дорожно-транспортных происшествий» (*Ricostruzione e l'Analisi degli Incidenti Stradali*)¹. При этом на всей территории страны действует государственный стандарт UNI 11294 (последние изменения внесены в 2020 году), который устанавливает основные требования к специалистам указанного профиля. Согласно стандарту UNI 11294 специалист по реконструкции и анализу ДТП – это профессионал с теоретическими знаниями междисциплинарного характера и богатым практическим опытом, который обеспечивает получение необходимых для объективного анализа, восстановления факторов и обстоятельств данных, помогающих исследовать ДТП с учетом нескольких факторов: динамики транспортных средств, дорожной инфраструктуры, поведения участников дорожного движения².

По общему правилу итальянские сертифицированные специалисты проводят исследования обстоятельств ДТП по инициативе следственных и судебных органов, а также адвокатских формирований³.

Обобщая опыт подготовки специалистов, осуществляющих комплекс необходимых мероприятий, направленный на содействие следователю в установлении картины совершенного ДТП в зарубежных странах, с положительной стороны следует оценивать внедрение информационных технологий и автоматизации производства автотехнической экспертизы в последнее время России. Поэтому, как правильно отмечают С. С. Марченко, В. А. Лазарев, при исследовании ДТП все больше используются компьютерные программы отечественного, европейского и американского производства, такие как AUTO-GRAF, CARAT, PC CRASH и другие [4]. Эти программы позволяют проводить

более точные и надежные расчеты и моделирование ДТП на основе имеющихся данных.

Использование компьютерных программ в автотехнической экспертизе значительно упрощает процесс и повышает его достоверность. Они помогают экспертам проводить более точные и детальные анализы, а также предоставлять информацию, понятную для всех участников процесса.

При этом основными целями данных программ являются повышение научной достоверности экспертного заключения, использование новых современных методов исследования, сокращение сроков экспертного производства, повышение производительности труда и минимизация назначения дополнительных экспертиз [4].

Заключения экспертов-автотехников являются важным доказательством в делах о ДТП. Они позволяют не только восстановить механизм ДТП, но и установить причинно-следственную связь между нарушениями правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта и последствиями происшествия. Экспертные заключения играют ключевую роль в определении виновности и ответственности сторон в ДТП.

Использование информационных технологий в автотехнической экспертизе дает возможность проводить исследования объективно, качественно и сокращать временные затраты. Прикладные программы, используемые экспертами, позволяют на высоком научном уровне давать всестороннюю техническую оценку почти любому дорожно-транспортному происшествию.

Таким образом, применение отечественного и зарубежного опыта в повышении компетентности специалистов для содействия в расследовании ДТП и экспертов для производства экспертиз с учетом достиже-

¹ Multidisciplinary Accident Investigation Teams (MAIT) Equipment and Services Project – Final Report. URL: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/multi-disciplinary-accident-investigation-teams-mait-equipment-and/> (дата обращения: 15.09.2023).

² Certificati i primi Tecnici per la Ricostruzione e l'Analisi degli Incidenti Stradali // URL: <https://www.carrozzeria.it/certificati-i-primi-tecnici-per-la-ricostruzione-e-l-analisi-degli-incidenti-stradali/> (дата обращения: 15.09.2023).

³ Metodologie di ricostruzione e analisi degli incidenti stradali // URL: <https://bari.ordinequadrocloud.it/ISFormazione-Bari/uploads?f=fotoutenti/bari/PresentazioneIngCoriolanoRicostruzioniBari17.05.2019.pdf> (дата обращения: 15.09.2023).

ний информационных технологий в автотехнической экспертизе значительно повышает возможности для объективного выявления причин ДТП и установления виновных лиц.

Это способствует более справедливому разрешению дел и повышает доверие к результатам деятельности сведущих лиц в этой важной сфере.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Городокин В. А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2009. 25 с.
2. Тарасов Е. А. Важность применения криминалистических методов при сборе материалов для автотехнической экспертизы обстоятельств ДТП // Адвокатская практика. 2020. № 4. С. 37–43.
3. Berger M. Expert Testimony in Criminal Proceedings: Questions Daubert Does Not Answer // URL: <https://scholarship.shu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1295&context=shlr> (дата обращения: 15.09.2023).
4. Марченко С. С., Лазарев В. А. Информационные технологии в расследовании и экспертизе ДТП // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 193–195.

REFERENCES

1. Gorodokin V. A. Use of special automotive technical knowledge in the investigation of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles: abstract of thesis. dis. Cand. Law. Ekaterinburg, 2009. 25 p. (In Russ.)
2. Tarasov E. A. The importance of using forensic methods when collecting materials for automotive technical examination of the circumstances of an accident // Lawyer practice. 2020. No. 4. P. 37–43. (In Russ.)
3. Berger M. Expert Testimony in Criminal Proceedings: Questions Daubert Does Not Answer // URL: <https://scholarship.shu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1295&context=shlr> (date of access: 15.09.2023).
4. Marchenko S. S., Lazarev V. A. Information technologies in the investigation and examination of road accidents // Automobile transport of the Far East. 2016. No. 1. P. 193–195. (In Russ.)

Информация об авторах:

Е. А. Семенов – кандидат юридических наук, доцент;
А. С. Рожкова – без ученой степени.

Information about the authors:

E. A. Semenov – Candidate of Law, Associate Professor;
A. S. Rozhkova – no academic degree.

Статья поступила в редакцию 13.10.2023; одобрена после рецензирования 25.10.2023; принята к публикации 17.11.2023.

The article was submitted 13.10.2023; approved after reviewing 25.10.2023; accepted for publication 17.11.2023.