Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність

УДК 343.982.35.06

Кушнір Г. А.,

канд. юрид. наук,
доцент кафедри адміністративного та фінансового права України
НУБіП України

Використання даних судової трасології при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод

У статті розглядаються питання про механізм утворення слідів на місці ДТП та роль судової трасології при розслідуванні цих злочинів. Стверджується, що використання даних судової трасології дозволяє успішно вирішувати завдання судово-транспортної діагностики і обумовлює можливість формування в системі судово-транспортної трасології як окремого для експертного дослідження напряму – техніко-діагностичної трасології. Доводиться необхідність залучення до огляду місця події представників владних повноважень спеціалістів-автотехніків та транспортної трасології. Обґрунтовується, що сліди в техніко-діагностичній трасології можна поділити на дві різновидності: субстратні та торрологічні.

Ключові слова: *транспортна трасологія, сліди технічних засобів, механізм ДТП, судово-автотехнічна експертиза, судово-транспортна діагностика.*

Судово-транспортна трасологія сформувалась як галузь криміналістичних та судово-експертних знань, що вивчає закономірності виникнення слідів технічних засобів на місці ДТП і на цій основі розробляє прийоми, методи і засоби їх виявлення, фіксації вилучення і дослідження з метою ототожнення технічного засобу, встановлення механізму ДТП, окремих його сторін та моментів [1,с12]. Як засвідчує практика судово-автотехнічних експертиз, результати судової трасології можуть успішно використовуватися не тільки при дослідженні механізму ДТП, дій його учасників, а й для вирішення діагностичних судово-експертних завдань по встановленню технічного стану транспортних засобів, визначенню місця розміщення, причин і часу виникнення технічних несправностей, дослідженню причинних залежностей у зв'язку із ДТП.

Таким чином, використання даних судової трасології дозволяє успішно вирішувати завдання судово-транспортної діагностики. При цьому особливістю судово-діагностичних досліджень є те, що від судового експерта вимагається уміло «прочитати» сліди на місці пригоди, використовуючи не тільки загальні закономірності слідоутворення в трасології, знання устрою та функціонування технічного засобу, а й теоретичні та методичні положення технічної діагностики, характеру і змісту завдань, які вона при цьому вирішує.

Зазначене вище обумовлює можливість формування в системі судово-транспортної трасології як окремого для експертного дослідження напряму □ техніко-діагностичної трасології. В її основі є поняття технічної діагностики як науки, що вивчає прийоми, способи і засоби дослідження технічних систем. Таким чином, цим терміном визначається, що йдеться про судову трасологію, яка тісно пов'язана з діагностикою технічного стану автомототранспорту [1, с. 7].

При судово-технічному діагностуванні автомототранспорту методи трасології відіграють допоміжну роль. У зв'язку з цим теоретичні й методичні положення цього виду

судово-експертного трасологічного дослідження можуть розроблятись у межах судово-транспортної трасології. Однак існують деякі проблемні питання: так, причина виникнення технічних несправностей, місце їх розміщення, питання часу, коли скоєна подія ДТП можуть бути вирішені тільки шляхом судово-трасологічного аналізу суб'єкта дослідження. Це може у подальшому відіграти важливу роль при розслідуванні ДТП. Таким чином, допоміжний характер трасологічних методів дослідження при технічному діагностуванні технічного засобу не відіграє важливої ролі. Предмет дослідження в техніко-діагностичній трасології має свою специфіку, оскільки йдеться про вивчення закономірностей формування та дослідження інформації про сліди, що характеризують стан автомототранспорту, виникнення несправностей тощо.

У сучасний період необхідність формування техніко-діагностичної трасології як складової частини судово-транспортної трасології являє собою об'єктивні передумови удосконалення практичної діяльності експертів при проведенні судово-автотехнічної експертизи і розвитком самої галузі судово-експертних знань – судової транспортної трасології, що має свої специфічні риси [3,с.60]

Транспортна техніко-криміналістична трасологія, на нашу думку, повинна включати комплекс теоретичних і методологічних положень, а також техніко-криміналістичні засоби і методи виявлення, фіксації і дослідження матеріальних слідів, визначення технічного стану автомототранспорту, встановлення локалізації і причин, часу виникнення в них несправностей, дослідження причинно-слідчого зв'язку між несправністю технічного засобу ДТП, а також взаємозв'язок між діями водія і несправністю.

У зв'язку з тим, що об'єктом дослідження в судовій трасології є слід і механізм слідоутворення, то розглядати сутність техніко-діагностичної трасології слід почати із визначення специфіки її об'єкта дослідження – слідової інформації [3,с. 58].

Сліди в техніко-діагностичній трасології можна поділити на дві різновидності: субстратні та торрологічні. Вони відображають зміни в елементах автомототранспорту його вузлів, агрегатів, складових механізмів, окремих деталей, які визвані як експлуатаційними, так причинами аварії, а також іншими факторами на місці ДТП.

В основу поділу цих слідів на субстратні та торрологічні лежить форма вираження носія слідової інформації. Субстратні сліди – це сліди, відтягування, натягування. Окремі частини від механізмів чи деталей, частин матеріального субстрата, що виникають у результаті механічних, термічних, хімічних та інших впливів при ДТП. У названих інформативних слідах виступає сам матеріальний об'єкт (поршень, стінки циліндрів, уплотнювальні кільця, частинки металу в маслі піддону картера та ін.

За кількістю металевих частинок які утворюють субстрат ний слід, є можливість визначити час наробітки двигуна та його технічний стан [2,с. 28].

Субстратні сліди термічного та хімічного походження підлягають ретельному вивченню при діагностичних дослідженнях електричних світильників при вирішенні питання чи горіло світло у фарі в момент її пошкодження. При потраплянні повітря до колби лампочки з ниткою, що горіла на поверхні нитки утворюється наліт окису вольфраму білого чи світло-жовтого кольору. Наявність на поверхні нитки відмічених окислів вказує на те, що до моменту проникнення повітря до колби лампочка світилась.

Таким чином, дослідження субстратних слідів дозволяє не тільки встановлювати локалізацію технічної несправності її причину, а й визначити відносний час її походження, до чи після пригоди, чи у момент самої пригоди.

У зв'язку з цим у транспортній техніко-діагностичній трасології дослідженню субстратних слідів приділяється значна увага.

Морфологічний слід являє собою зміну форми слідосприймаючого об'єкта, структури його поверхні в результаті взаємодії на нього іншого об'єкта – слідоутворюючого. У цьому сліді інформацією є зовнішньо- структурні зміни об'єкта, що виступає носієм слідової інформації на місці ДТП.

У техніко-діагностичній трасології морфологічні сліди найбільш поширені. До них відносяться:

а) сліди тертя;

б) сліди ударно-силової дії;

в) деформації, здвигу, кручення, вигибу, розтягнення, стиснення, деструкції, тобто розрушення.

Діагностична сутність слідів тертя використовується при дослідженні автомототранспорту і роботі його механізмів, внаслідок чого здійснюється зміна характерних робочих поверхностей деталей у вигляді різних деформацій, що є ознаками слідів зношення [3,с.12/1].

В судово-трасологічних дослідженнях техніко-діагностичного характеру сліди тертя дозволяють визначити правильність режиму роботи елементів технічної системи, час їх експлуатації, можливість для подальшого використання,наприклад, за характером слідів тертя на протекторі шини передніх коліс автотранспорту можна визначити правильність встановлення чи неправильність їх розвалу чи кута сходження.

Діагностика технічного стану автомототранспорту при ДТП передбачає вміння диференціювати недоліки в технічному засобі, які були до пригоди і які виникли під час пригоди.

Важливу роль при вирішенні цього завдання відіграють сліди ударно-силової спрямованості, тобто локальні сліди на місці ДТП. При наїзді колесами автомототранспорту на перешкоду значна частина ударної сили діє на підшипники колес. Від дії ударної сили підшипники не руйнуються, але на їх робочих поверхнях залишаються контактно-ударні сліди [6,с.137].

Наявність цих слідів – це свідчення наїзду автомототранспорту колесами на перешкоду.

Поряд з цими слідами в діагностиці технічного стану автомототранспорту, який був задіяний у ДТП, значна роль належить слідам-деформаціям і слідам-деструкціям.

Транспортні засоби розраховані на таку експлуатацію, яка не призводить до змін об'єму і форми елементів технічної системи під дією виникаючих при роботі навантажень. Деформація елементів технічної системи здійснюється в результаті напруг, що перевищують максимально допустимі характеристики матеріалу, з якого вони виготовлені. У зв'язку з цим присутність деформацій і пошкоджень вказує на аварійний характер їх походження. Аналіз слідів-деформацій у практиці проведення трасологічних техніко-діагностичних досліджень технічних засобів, які брали участь у ДТП, дозволяє вирішувати завдання щодо встановлення причин і часу [5,с.100] виникнення пошкоджень.

У зв'язку з цим сліди як об'єкт дослідження в техніко-діагностичній трасології має свою специфіку. Слід зазначити, що у техніко-діагностичній трасології слідам відводиться роль своєрідної діагностичної ознаки – структурної або вихідної. В експертній практиці відомо, що сліди ковзання (гоза)колес автомототранспорту є своєрідним параметром для визначення працездатності стану його гальмівної системи.

Таким чином, до техніко-діагностичної трасології входять дані про сліди, які мають відомості про справність об'єкта діагностичного дослідження, а також ті, що непридатні та непрацюючі.

Особливе значення при цьому мають сліди, які характеризують несправність □ доаварійну, аварійну та поставарійну. У ролі доаварійних несправностей виступають: помилки конструювання, технологічні й експлуатаційні у результаті роботи.

До аварійних відносяться несправності, що виникли при ДТП. Поставарійні сліди можуть утворитися при неправильному переміщенні з місця ДТП, у процесі демонтажу механізму, деталей, а також у результаті навмисних дій особи з метою завадити встановленню істинної причини ДТП [4,с.25].

У транспортній техніко-діагностичній трасології аналіз слідів здійснюється в тісній ситуаційній взаємодії всіх елементів місця події: водій – автомобіль – дорога – погодні умови. Це визначається особливостями автотранспортної діагностики, при встановленні технічного стану експерт-автотехнік вивчає всі зв'язки і відношення в системі □ водій □ автомобіль – дорога – погодні умови.

У процесі судово-діагностичного діагностування в комплексі досліджуються і дорожні обставини, за яких здійснено ДТП, аналізуються дії водія □ учасника події чи причетних до нього осіб у тій частині, що пов'язана з виникненням несправностей та її аварійним проявом. Такий підхід до експертного дослідження має відношення і до транспортної

техніко-діагностичної трасології, що повинно враховуватися при розробці методик судово-експертних досліджень.

Попередні дослідження слідів ДТП дозволяють надати орієнтовану інформацію щодо будь-якого елементу злочину. Початкові закладки при розслідуванні ДТП випливають із визначення слідових ознак місця скоєної події. Для визначення часу протікання ДТП важливе значення має визначення відносності слідів протектора коліс до розслідуваної події, оскільки частина тих слідів могла бути на цьому місці раніше. Визначення способу компактної взаємодії технічного засобу слід розуміти як віднесення конкретного зіткнення – зустрічне, покутнє, перехресне, під кутом тощо. З розгляду виду зіткнення випливатиме і правильна інтерпретація просторового розміщення автомобілів на місці події у кульмінаційний момент, а також правильне пояснення утворення масиву слідів на полотні дороги.

Підсумовуючи викладене, необхідно зазначити, що у зв'язку із неочевидністю випадків ДТП, визначеності їх проходження багатьма факторами, вплив кожного з яких не є однозначним, а також нешвидкоплинністю механізму слідоутворення важлива рекомендація щодо залучення до ОМП представників владних повноважень спеціалістів-автотехніків та транспортної трасології.

Література:

1. Богатырев М.Г. О транспортной трасологии, ее предмете и системе / М.Г. Богатырев // Рефераты докладов второй научной конференции Ташкентского НИНСЭ. – Ташкент,1961.
2. Справочник инженера автомобильной промышленности. – М. 1963.
3. Крылов И.Ф. Криминалистическое учение о следах/ И.Ф. Крылов. – Л.,1976.
4. Осмотр места ДТП: учеб. пособ. – Волгоград,1980.
5. Грановский Г.Л. Основы трасологии(общая часть) / Г.Л. Грановский. – М.,1965.
6. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: наук.-практ. посіб. / за ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005.

Кушнир Г.А., *канд. юрид. наук, доцент кафедри административного и финансового права Украины НУБиП Украины*

Использование данных судебной трасологии при расследовании дорожно-транспортных происшествий. *В статье рассматриваются вопрос о механизме образования следов на месте ДТП и роль судебной трасологии при расследовании этих преступлений. Утверждается, что использование данных судебной трасологии позволяет успешно решать задачу судебно-транспортной диагностики и обусловливает возможность формирования в системе судебно-транспортной трасологии как отдельного для экспертного исследования направления – технико-диагностической трасологии. Доказывается необходимость привлечения к осмотру места события представителей властных полномочий специалистов-автотехников и транспортной трасологии. Обосновывается, что следы в технико-диагностической трасологии можно поделить на две разновидности: субстратные и торрологические.*

Ключевые слова: *транспортная трасология, следы технических средств, механизм ДТП, судебно-автотехническая экспертиза, судебно-транспортная диагностика.*

Kushnir G.A., *Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Department of Administrative and Financial Law of Ukraine NUB P of Ukraine*

The usage of the judicial trasology during the investigations of the traffic accidents. *The questions on the mechanisms of the creation of tracks on the scene of crime and the role of judicial trasology during the investigations of these crimes are described in this article. It is alleged that the use of forensic data trasology can successfully meet the challenges of forensic diagnostics and transport as well as can make possible the formation of the judicial system as a separate transport trasology for expert research directions - technical and diagnostic trasology. The need to involve the representatives of vehicles and transport trasology authorities to the inspection of event is proved. It is proved that the traces in the technical and diagnostic trasology can be divided into two types: substrate and torrological.*

Key words: *transport trasology, tracks of motor transport, mechanism of traffic accident, forensic autotechnical expertise, forensic transport diagnostics*