

Д.Д.Селюков, Р.Г.Зорин

*Белорусский национальный технический университет;  
Гродненский государственный университет им. Янки Купалы, Республика Беларусь (E-mail: d.selukov@bntu.by)*

## **Системно-функционально-деятельностный подход в формировании классификации экспертиз дорожно-транспортных происшествий**

В статье рассматриваются проблемы определения классификации судебных экспертиз дорожно-транспортных происшествий в уголовном судопроизводстве. Проанализированы причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий. Исследованы меры их предупреждения. Авторами предложено формирование и совершенствование самостоятельного вида судебных экспертиз — автодорожного.

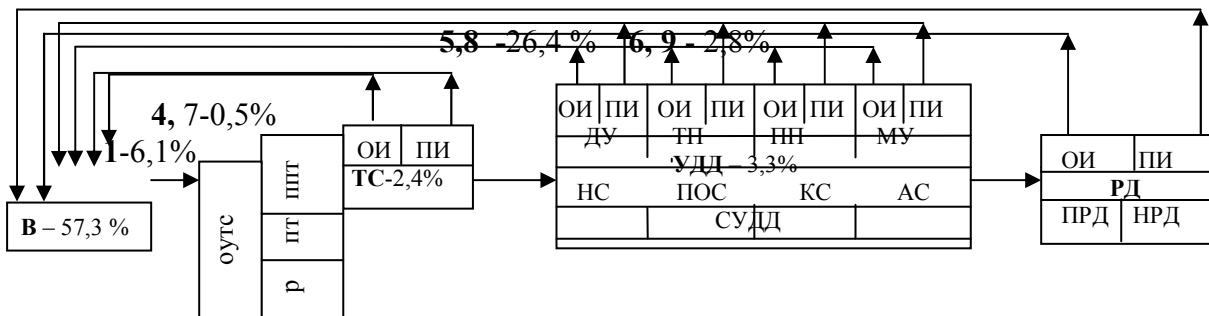
*Ключевые слова:* криминалистика, судебная экспертиза, судебная автодорожная экспертиза, криминалистическая классификация экспертиз.

Судебная автодорожная экспертиза должна быть выделена в род класса инженерно-транспортных экспертиз. В официальных документах Министерства юстиции Республики Беларусь<sup>1</sup> и Министерства юстиции Российской Федерации<sup>2</sup> судебную автодорожную экспертизу относят соответственно к виду автотехнической экспертизы и судебной дорожно-транспортной экспертизы, что с технической точки зрения некорректно, и такая классификация обладает рядом недостатков. Для применения ст.ст. 313 и 319 Уголовного кодекса Республики Беларусь необходимо доказательство наличия технической причинно-следственной связи между некачественным ремонтом и содержанием автомобильной дороги в месте происшествия и возникновением ДТП. Для получения доказательства о наличии или отсутствии этих связей назначают судебную автодорожную экспертизу ДТП. Согласно классификации экспертиз, предложенной профессором А.Р.Шляховым, судебная автодорожная экспертиза относится к классу судебных инженерно-транспортных экспертиз, а именно к экспертизе транспортных коммуникаций автомобильного транспорта. Судебная автодорожная экспертиза — род судебной экспертизы, которая определена связью с конкретной наукой, а именно с областью дорожного строительства, и требует определенных судебных автодорожных экспертных знаний. Эти знания необходимы для установления: технической причинно-следственной связи между условиями дорожного движения в месте происшествия и ДТП; технического, технологического, стоимостного и др. соответствия фактических конструктивных особенностей и эксплуатационного состояния автомобильной дороги проектным данным; технической причинно-следственной связи между фактическими конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием автомобильной дороги и ее разрушением. Этот перечень не является исчерпывающим. Недостатки такой классификации заключены в следующем.

➤ ДТП представляет негативный результат движения, возникший при отклонении от нормы в функционировании системы «водитель — транспортное средство — условия дорожного движения» (далее ВТСУДД), ее элементов и связей между ними (рис.), поэтому интегрирующей экспертизой должна быть **судебная экспертиза ДТП**.

<sup>1</sup> Инструкция о порядке производства судебных экспертиз и специальных исследований в Научно-исследовательском институте проблем криминологии, криминалистики и судебной экспертизы Министерства юстиции Республики Беларусь. Утверждено Постановлением Министерства юстиции Республики Беларусь 31 июля 2003 г., № 20, п. 6.2.

<sup>2</sup> Приказ Министерства юстиции Российской Федерации №114 от 14.05.2003 г. «Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации».



Элементы системы: В — водитель; ТС — транспортное средство; УДД — условия дорожного движения; РД — результат движения. Компоненты элементов системы: ОУТС — органы управления транспортным средством; Р — руль; ПТ — педаль тормоза; ППТ — педаль подачи топлива; ДУ — дорожные условия; ТП — транспортный поток; ПП — пешеходный поток; МУ — метеорологические условия; СУДД — ситуации условий дорожного движения; НС — нормальная ситуация; ПОС — потенциально опасная ситуация; КС — конфликтная ситуация; АС — аварийная ситуация; ПРД — позитивный результат движения; НРД — негативный результат движения. Информация о ТС, УДД и РД: ОИ — обстановочная информация об объекте наблюдения; ПИ — пусковая информация об объекте наблюдения. Прямые технические причинно-следственные связи — 1, 2 и 3. Обратные психофизиологические причинно-следственные связи — 4, 5, 6, 7, 8, и 9. Цифры 57,3 %, 6,1 %, 2,4 % и т.д. указывают процент ДТП, приходящийся на долю водителя, автомобиля, условий дорожного движения и связей между элементами системы.

Рисунок. Архитектоника системы «водитель — транспортное средство — условия дорожного движения», функционирующей по замкнутой схеме с обратной связью

- Судебная автотехническая и дорожно-транспортная экспертизы ДТП охватывают только, соответственно, один и два элемента системы ВТСУДД, что является тормозом в естественном развитии судебной экспертизы ДТП.
- Судебная автотехническая и дорожно-транспортная экспертиза ДТП не устанавливают техническую или психофизиологическую причинно-следственную связь между конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием автомобильной дороги в месте происшествия и ДТП.
- Расследование и рассмотрение причин возникновения ДТП, судебная автотехническая и дорожно-транспортная экспертиза ДТП при проведении экспертизы применяют технический подход, а необходимо переходить к системно-функционально-деятельностному подходу.
- Судебная автодорожная экспертиза должна рассматривать все виды судебной автодорожной экспертизы, а не только судебную автодорожную экспертизу ДТП.
- Определение дефекта дороги не может служить основанием для утверждения о наличии причинно-следственной связи между ними и ДТП.
- Причинно-следственную связь между дефектом дороги и ДТП необходимо доказывать, устанавливая техническую или психофизиологическую зависимость между ними.
- Нельзя познавать систему ВТСУДД, не изучая ее.
- Развитие специальных знаний в области судебной автодорожной экспертизы невозможно без образования в области дорожного строительства.
- Разработка приборов для нужд судебной автодорожной экспертизы невозможна без познания системы ВТСУДД, ее элементов и связей между ними.

Зарождение в БССР судебной автотехнической экспертизы ДТП в 1959 г. и автодорожной экспертизы ДТП в 2002 г. и их развитие неразрывно связаны с аварийностью, этапами развития криминалистики и автомобильно-дорожного комплекса [1, 2; 47, 48].

«Техническая экспертиза по делам об автотранспортных происшествиях» было первым названием, предложенным группой авторов в 1959 г. [3; 171], в последующем название трансформировалось в судебную экспертизу ДТП [4; 10], а в Инструкции<sup>3</sup> ее называли автотехнической и дорожно-транспортной экспертизой.

<sup>3</sup> Инструкция о производстве дорожно-транспортных экспертиз в учреждениях судебной экспертизы Юридической комиссии Совета Министров РСФСР по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта и городского электротранспорта, утвержденная 29 марта 1965 г.

Судебную автодорожную экспертизу в Российской Федерации относят к судебной дорожно-транспортной экспертизе [5; 21, 39; 6], а в Украине — к дорожно-технической экспертизе [6; 176]. «Название дорожно-транспортная экспертиза, — пишет Л.А.Иванов в 1968 г. [7; 11], — указывает на возможность отнесения к ней исследования технической неисправности участков дорог, мостов, тоннелей, однако эксперты-автоинженеры проводить ее не могут, поскольку не имеют подготовки в области дорожного строительства». На эту очень важную до настоящего времени точку зрения сейчас не обращают внимания.

Приведенные разные названия автотехнической экспертизы ДТП и отнесение к ней автодорожной экспертизы ДТП указывают в большей степени на актуальность последней, чем на естественное ее развитие. Первопричины ДТП и причинно-следственные связи визуально не видны ни следователю, ни судье, ни прокурору, ни экспертам-автотехникам, ни экспертам-автодорожникам, ни экспертам других специальностей, исследующих и рассматривающих конкретное ДТП, но зато им видны негативные последствия результата движения. Для них и обывателей важно не название экспертизы, а то, что нужно делать, чтобы исключить аналогичные ДТП.

Выделение рода автодорожной экспертизы из класса инженерно-транспортных экспертиз происходит не за счет изменения названия в классификации экспертиз — это вторично, а за счет систематизации судебно-экспертных методик на основе системно-функционально-деятельностного детерминированного подхода, доказавшего свою продуктивность в решении научных и практических экспертных задач [1, 2, 8–11 и др.].

Судебная экспертиза ДТП согласно криминалистической классификации относится к классификации действий или бездействий физических лиц, отвечающих за нормальное функционирование системы ВТСУДД и безопасность дорожного движения. Она является интегративной экспертизой, включающей автотехническую; автодорожную [2]; водительскую психофизиологическую, или дорожно-транспортно-психологическую [10; 307–344; 12]; трасологическую [8]; ситуалогическую [9]; судебную экспертизу соответствия технических нормативных правовых актов требованиям безопасности дорожного движения и др.

Для повышения безопасности дорожного движения и снижения аварийности необходимо: во-первых, обнаруживать отклонение от нормы в функционировании системы ВТСУДД; во-вторых, устанавливать причинно-следственные связи<sup>4</sup> между установленным отклонением и влиянием их на показатели результата движения; в-третьих, принимать конкретные, а не общие<sup>5</sup> мероприятия<sup>6</sup> на государственном, ведомственном и инженерном уровнях деятельности по управлению аварийностью и безопасностью движения. Кроме того, необходимо мыслить системно, а не фрагментарно, поэлементно. Необходимо устанавливать причинно-следственную связь между отклонением от нормы функционирования системы ВТСУДД, ее элементов и связей между ними на возникновение ДТП, а затем лиц, несущих ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения.

На основании анализа относительной аварийности ряда стран (США, Япония, Швеция и др.) можно установить, что успехов в снижении аварийности и повышении безопасности дорожного дви-

---

Инструкция о производстве судебных автотехнических экспертиз в научно-исследовательских лабораториях судебной экспертизы Министерства юстиции РСФСР, утвержденная 22 апреля 1960 года.

<sup>4</sup> Под причинно-следственной связью в судебной экспертизе ДТП понимают отклонение от нормы функционирования системы ВТСУДД, ее элементов и связей между ними, которое привело к ДТП. В судебной автотехнической экспертизе ДТП это связь между конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием транспортного средства и ДТП, в судебной автодорожной экспертизе ДТП — связь между конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием автомобильной дороги и ДТП, в судебной психофизиологической экспертизе водителя — связь между психофизиологическими возможностями и состоянием водителя и ДТП и др.

<sup>5</sup> Под конкретными мероприятиями по повышению безопасности дорожного движения понимают мероприятия с длительным сроком службы (например: перевод дорожной развязки в более совершенный тип, внедрение инновационных технических решений по устройству закругления на спуске, отгона виража, исключаящего аквапланирование и др.).

<sup>6</sup> Под общими мероприятиями по повышению безопасности дорожного движения понимают мероприятия с коротким сроком службы (например: месячники безопасности, операции безопасности и т.д.).

жения достигли те, кто реализовывал конкретные мероприятия, видел корень проблемы, цельность и осмысливание ситуаций, ведущих к ДТП, кто проводил реальную конкретную профилактику ДТП.

Аварийность и безопасность дорожного движения имеет направленный характер и при управлении ими аварийность снижается, а безопасность повышается. Если управление пущено на самотек, то их направление — «куда подует ветер». В борьбе за безопасность дорожного движения есть два пути:

- изучать и совершенствовать систему ВТСУДД на основе системно-функционально-деятельностного детерминированного подхода;
- продолжать фрагментарное поэлементное изучение системы ВТСУДД на основе субъективного, технического, системотехнического и антропоцентрического подхода.

Без направления, конкретных мероприятий и профилактики ДТП борьба за безопасность дорожного движения и снижение аварийности сводится к общим призывам к участникам дорожного движения быть бдительными и соблюдать Правила дорожного движения. Если нет направления или оно выбрано без учета реалий сегодняшнего дня, тогда борьба за повышение безопасности дорожного движения в нормах проектирования автомобильных дорог превращается в опасный субъективизм разработчиков: в нормах указывают, что исходят из технического подхода, а значения геометрических параметров ее элементов принимают с учетом норм соседних государств.

Все геометрические элементы автомобильной дороги рассчитывают на расчетную скорость движения, в соответствии с категорией дороги: I-а — 140 км/ч; I-б, I-в и II — 120 км/ч; III — 100 км/ч; IV — 80 км/ч и V — 60 км/ч. Она установлена для одиночного автомобиля, благоприятных погодноклиматических условий и состояний поверхности дорожного покрытия, при коэффициенте сцепления не ниже 0,55 для дорог категории I-а, не ниже 0,45 — для дорог IV и V категорий и для других категорий — не ниже 0,5 [13, пп.3.12 и 8.1.4.6]. Правила дорожного движения Республики Беларусь (п. 89.1) разрешают движение легковым автомобилям на автомагистралях вне населенных пунктов со скоростью не более 110 км/ч, а на остальных дорогах — не более 90 км/ч. Легковых автомобилей в автомобильном парке страны около 83%, из них 60 % — иномарки. Конструктивные скорости движения их выше 90 км/ч.

На автомобильных дорогах одиночных автомобилей нет, движутся транспортные потоки в светлое и темное время суток, во время дождя, снегопада, тумана и т.д. Фактически состояние поверхности дорожного покрытия может быть обледенелым, грязным, заснеженным, мокрым, неровным и др. Водитель не знает при движении по дороге, к какой категории она относится, а ограничение скорости движения до 60 и 80 км/ч на них дорожными знаками отсутствует.

Отсутствие учета реальных условий движения при проектировании автомобильных дорог приводит к тому, что фактические скорости движения ниже расчетных, а в созданных дорожниками опасных для движения местах концентрируются ДТП. Решать проблему снижения аварийности и повышения безопасности дорожного движения многие предлагали по статистическим, экономическим, коммерческим законам, без детерминантного изучения причин ДТП. Между дорожными условиями и ДТП существует статистическая закономерность [14], поэтому между ними случайностей нет.

Во всех случаях, когда хотят уйти от ответственности за бездействие или невыполнение требований нормативных документов, регламентирующих требования к состоянию автомобильных дорог, отвечающих безопасности дорожного движения, ДТП объясняют случайностью. Отвечают ли требования нормативных документов безопасности дорожного движения, которые разрабатывают дорожники, это уже вопрос второй. Прогрессивные нормативные документы должны учитывать реалии сегодняшнего дня, противоречия внутри и между элементами системы ВТСУДД.

В судебной автотехнической и дорожно-транспортной экспертизе водитель представлен временем реакции. При проведении экспертизы время реакции экспериментально не определяют, поскольку это не входит в их компетенцию [12; 7]. Они принимают табличные значения. Для разрешения вопросов, связанных с психофизиологической экспертизой водителя в условиях совершения ДТП, необходимо создавать и развивать новый вид судебной экспертизы — «Судебная психофизиологическая экспертиза ДТП». В современных условиях нельзя проводить судебную экспертизу ДТП только по конструктивным особенностям и эксплуатационному состоянию одного из элементов системы ВТСУДД, необходимо оценивать всю архитектуру системы ВТСУДД в целом, ее элементы и связи между ними в процессе функционирования. Акцент в совершенствовании судебной экспертизы ДТП смещается с учетом человеческого фактора. В конечном итоге, система ВТСУДД функционирует благодаря воздействию водителя на органы управления транспортным средством, что приводит к результату движения. Психофизиологические возможности водителя в конкретных условиях дорожного движения не учтены, поэтому принимать во внимание человеческий фактор необходимо во всех видах судебных экспертиз ДТП.

Водитель управляет транспортным средством, которое выпускает автомобильная промышленность и содержит в эксплуатационном состоянии владелец транспортного средства (юридическое или физическое лицо), по тем автомобильным дорогам и улицам, которые созданы дорожными организациями.

Конфликт между элементами системы ВТСУДД возникает из-за негармоничного их развития, осуществляемого государственным, ведомственным и инженерным уровнем деятельности. В настоящее время конфликт в системе ВТСУДД возник между психофизиологическими возможностями водителя и конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием транспортного средства и условий дорожного движения, между тяговыми и тормозными качествами транспортного средства и состоянием поверхности дорожного покрытия. Функционирование системы ВТСУДД непосредственно связано с физиологическими функциональными системами водителя, позитивным и негативным результатом движения, связанным с мотивацией удовлетворения потребностей перемещения в пространстве и инстинктом самосохранения, и подчинено определенным законам, отражающим связи внутри элементов системы, между элементами системы и взаимодействием системы с условиями дорожного движения в месте ДТП. Негативный и позитивный результат движения характеризует развитие системы ВТСУДД и подчиняется закону единства и борьбы противоположностей.

Установить объективно на научной основе изменение био- и биоэлектрических показателей водителя в зависимости от результата движения, дорожных условий в месте ДТП можно на основе теории функциональных систем акад. П.К.Анохина и теории квантования акад. К.В.Судакова [15–17].

Опираясь на теорию научного знания и практику решения экспертных задач судебной автодорожной экспертизы, представляется обоснованным выделение судебной автодорожной экспертизы в самостоятельный род. Выделение судебной автодорожной экспертизы в самостоятельный род повышает эффективность и качество предварительного расследования и судебного разбирательства, систематизирует понятийный аппарат судебной автодорожной экспертизы с учетом существующей теоретической базы и расширит сферу ее практического использования, интегрирует знания видов судебной экспертизы ДТП для объективного и всестороннего исследования всех аспектов каждого происшествия в отдельности.

#### Список литературы

- 1 Селюков Д.Д. Судебная дорожно-строительная экспертиза / Д.Д.Селюков // Правовой аспект. — 2011. — № 4. — С. 94–99.
- 2 Селюков Д.Д. Судебная автодорожная экспертиза дорожно-транспортного происшествия / Д.Д.Селюков. — Минск, Харвест, 2005. — 416 с.
- 3 Виноградов В.И., Кочаров Г.И., Селиванов Н.А. Экспертиза на предварительном следствии / В.И.Виноградов, Г.И.Кочаров, Н.А.Селиванов. — М.: 1959. — С. 171.
- 4 Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. — М.: Транспорт, 1989. — 255 с.
- 5 Основы судебной автодорожной экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. — 2008. — № 1. — С. 21, 39.
- 6 Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: Экспертное исследование технического состояния дорог, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия: Метод. пособие для экспертов, следователей и судей / Ю.Б.Суворов, А.С.Панина. — М.: ГУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2007.
- 7 Корчан Н.С. О путях развития судебной дорожно-технической экспертизы / Н.С.Корчан. — Экспертное обеспечение правосудия: проблемы теории и практики: Материалы междунар. науч.-практ. конф. — Симферополь, ДиАйПи, 2006. — 330 с.
- 8 Иванов Л.А. Дорожно-транспортная и трасологическая экспертизы при расследовании автодорожных происшествий / Л.А.Иванов. — Саратов, Саратовский ун-т, 1968. — 288 с.
- 9 Селюков Д.Д. Ситуалогическая экспертиза с системно-деятельностным исследованием дорожно-транспортного происшествия / Д.Д.Селюков. — Юстиция Беларуси. — 2010. — № 9. — С. 69–74.
- 10 Селюков Д.Д. Судебная дорожная экспертиза / Д.Д.Селюков. — Минск, Харвест, 2008. — 416 с.
- 11 Селюков Д.Д. Причинно-следственные связи в судебной экспертизе дорожно-транспортных происшествий. — Юстиция Беларуси. — 2005. — № 2. — С. 76–78.
- 12 Суходольский Г.В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Г.В.Суходольский. — Харьков: Гуманитарный центр, 2006. — 156 с.
- 13 Автомобильные дороги. Нормы проектирования: ТКП 45-3.03-19-2006. — Введ. 01.07.2006. — Минск: Минстройархитектура, 2006. — 43 с.; Изменения № 3 введ. 24.02.2010 г. — 4 с.
- 14 Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения / В.Ф.Бабков. — М.: Транспорт, 1970. — 256 с.
- 15 Анохин П.К. Очерки по физиологии функциональных систем / П.К. Анохин. — М.: Медицина, 1975. — 448 с.
- 16 Судаков К.В. Общая теория функциональных систем / К.В.Судаков. — М.: Медицина, 1984. — 224 с.
- 17 Судаков К.В. Теория функциональных систем: истоки, этапы развития, экспериментальные доказательства, общие постулаты / К.В.Судаков. — М.: Ин-т нормальной физиологии, 1996. — 96 с.

Д.Д.Селюков, Р.Г.Зорин

## Жол-көліктік оқиғалары сараптамаларын жіктелуін қалыптастырудағы жүйелі-қызметтік-әрекеттік әдіс-амал

Мақалада қылмыстық сот өндірісіндегі жол-көліктік оқиғалардың соттық сараптамаларының жіктелімінің мәселелері қарастырылды. Жол-көліктік оқиғаларға себепкер мән-жайлар мен жағдайлар талданды. Жол-көліктік оқиғаларды болдырмайтын шаралар зерттелген. Мақаланың авторлары жеке дара сараптама түрі — автотехникалық сараптаманы енгізуге және дамытуға үндейді.

D.D.Seljukov, R.G.Zorin

## Systemic-functional-active approach to shaping the classification of examinations of road accidents

In the present article problems of definition of classification of judicial examinations of road accidents in criminal legal proceedings are considered. The reasons and the conditions promoting commission of road accidents are analyzed. Measures of the prevention of road accidents are investigated. Authors of article call for formation and improvement of an independent type of judicial examinations — road.

УДК 347.963.(574)

А.Н.Дулатбеков, А.С.Бейсенова

*Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан, Астана (E-mail: vip2030@mail.ru)*

## Аспекты планирования в организации работы государственных органов Республики Казахстан

Авторами статьи рассмотрены аспекты планирования деятельности такого государственного органа Республики Казахстан, как прокуратура. Проанализированы процессы планирования в деятельности ее органов. В ходе проведения анализа были выделены существенные проблемы в организации работы этого государственного органа. Авторами предложены методы планирования, позволяющие консолидировать усилия органов прокуратуры на всех уровнях в целях обеспечения и восстановления законности.

*Ключевые слова:* планирование, методы планирования, организация работы, государственные органы, Республики Казахстан, органы прокуратуры, законность, эффективность.

Одним из основных элементов в организации работы государственных органов является процесс планирования. Значимость процесса рационального планирования в целях повышения эффективности деятельности государственных органов всех уровней не вызывает сомнений.

На сегодняшний день, как в теории, так и на практике, не выработано единого подхода к методике планирования, к разработке плановых мероприятий.

Существующая практика процесса планирования в государственных органах не всегда позволяет достигать конкретных результатов работы.

Одним из недостатков системы планирования является несоблюдение баланса интересов вышестоящих государственных органов и подчиненных ей структур, выраженное в игнорировании целей и задач, стоящих перед отдельно взятым государственным органом.

Прежде чем интерпретировать имеющиеся проблемы в процессе планирования деятельности государственных органов, необходимо выделить существенные подходы к определению понятия процесса планирования.