

зал источники информации, которые использовались им при оценке, что является грубейшим отклонением от экспертной методики проведения оценки.

Таким образом, определение ущерба, вредоносности, контрафактности произведений и установление правообладателя выходят за рамки компетенции эксперта в области СКТЭ.

В завершение анализа наиболее часто встречающихся в экспертной практике правовых ошибок хотелось бы отметить, что, для того чтобы избежать их в дальнейшем, экспертам следует более тщательно изучать материальные и процессуальные правовые нормы, относящиеся как к деятельности самого эксперта, так и к решаемым им задачам. Только в этом случае заключение эксперта по СКТЭ будет отвечать требованиям полноты и всесторонности исследования, иметь доказательственное значение и может быть легко оценено лицом, назначившим экспертизу, а также лицами, участвующими в деле.

1. Checklist for handling digital Image and Audio evidence [Электронный ресурс]. IOCE. December 2000. Режим доступа: http://ioce.org/fileadmin/user_upload/2000/ioce%202000%20digital%20image%20audio_checklist%20for%20handling%20digital%20evid.doc (дата обращения: 24.02.2011).

2. Guidelines for best practice in the forensic examination of digital technology [Электронный ресурс]. IOCE. May 2002. Режим доступа: http://ioce.org/fileadmin/user_upload/2002/Guidelines%20for%20Best%20Practices%20in%20Examination%20of%20Digital%20Evid.pdf (дата обращения: 24.02.2011).

3. Общие положения по назначению и производству компьютерно-технической экспертизы : метод. рек. / В.С. Зубаха [и др.]. М. : ЭКЦ МВД России, 2001.

4. Федотов Н.Н. Форензика – компьютерная криминалистика. М. : Юрид. мир, 2007.

5. Белый С.Л., Волков Г.А., Зубаха В.С. Некоторые практические рекомендации по изъятию компьютерной информации // Эксперт. практика. 2000. № 48. С. 68–85.

6. Усов А.И. Основы методического обеспечения судебно-экспертного исследования компьютерных средств и систем. М. : Право и закон, 2002.

7. Усов А.И. Судебно-экспертное исследование компьютерных средств и систем: Основы методического обеспечения : учеб. пособие. М. : Экзамен, 2003.

8. Практические основы компьютерно-технической экспертизы : учеб.-метод. пособие / Нехорошев А.Б. [и др.]. Саратов : Науч. кн., 2007.

9. Производство судебной компьютерно-технической экспертизы / под ред. проф. А.И. Усова. М. : ГУ РФЦСЭ МЮ РФ, 2009.

10. Описание специализированного программного обеспечения по производству судебных компьютерно-технических экспертиз (специальность 21.1) для экспертов СЭУ Министерства юстиции Российской Федерации (разработанного в рамках НИОКР авторскими коллективами). М. : ГУ РФЦСЭ МЮ РФ, 2007.

УДК 343.98

В.Н. Смоленчук, В.И. Ильютчик

ВОЗМОЖНОСТИ КОМПЛЕКСНЫХ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Проблемные аспекты практического использования комплексных экспертиз в криминалистике являются отражением интеграционных процессов в науке в целом. С точки зрения гносеологии возрастание роли комплексных исследований предстает как закон развития науки. Таким образом, человеческое познание, двигаясь от абстрактного к конкретному, выходит на такие рубежи, где переход к целостному становится необходимостью, и приходит к всестороннему или комплексному отображению свойств всех тех объектов, которые длительное время оставались предметами абстрактных, односторонних, узкоспециальных научных исследований. Поэтому комплексный подход к изучению явлений действительности становится важным методологическим требованием и приобретает статус полноправного научного метода.

В настоящее время широкие возможности комплексной экспертизы на практике используются недостаточно. В первую очередь это связано со сложностями в трактовке понятия, а также процессуальными особенностями назначения, производства и оценки результатов данного вида экспертизы. Процесс дифференциации знаний при производстве судебных экспертиз приводит к появлению большого числа методик, подчас требующих использования сложного специализированного оборудования. Лавинообразно увеличивается объем знаний, необходимых для производства практически всех видов экспертных исследований. Следствием этого процесса является все более усиливающаяся специализация экспертов. Во многих случаях качественное производство экспертизы невозможно для эксперта одной какой-то специальности или тем более узкой специализации. При назначении любой экспертизы надо исходить прежде всего из потребностей судебно-следственной практики. Все чаще в процессе расследования возникают вопросы, находящиеся на стыке различных наук, вернее специальных знаний [4, с. 101].

Комплексные судебные экспертизы по своей сути являются одним из наиболее действенных инструментов решения прикладных задач методики расследования дорожно-транспортных преступлений.

Главным фактором при рассмотрении вопросов комплексного исследования события дорожно-транспортного преступления как единой системы, состоящей из относительно самостоятельных взаимосвязанных элементов, является выделение их из данной системы для более глубокого изучения [3, с. 23].

Применение системно-информационного подхода в расследовании данной группы преступлений позволяет проследить связи между элементами системы «человек – транспортное средство – среда» и типичными частными задачами, требующими для своего решения использования специальных знаний в форме комплексной экспертизы.

Определяя вопросы, для решения которых необходимо использование возможностей комплексных судебных экспертиз, рассмотрим дорожно-транспортные происшествия как нарушение нормального функционирования элементов открытой системы дорожного движения, приведшее к наступлению нежелательных последствий.

Одним из наиболее сложных задач, требующих для своего решения специальных знаний в автотехнике, судебной медицине и трасологии, является установление местоположения лиц в салоне или кабине автомобиля в момент дорожно-транспортного происшествия. Частным случаем данной задачи является определение лица, находившегося на месте водителя и управлявшего автомобилем, исходя из установленного механизма происшествия, а также по характеру телесных повреждений, повреждений одежды, обуви и самого транспортного средства [6, с. 55–56, 70–72].

Механизм рассматриваемого дорожно-транспортного происшествия включает в себя три основные стадии: характеристику движения автомобиля и пешехода до наезда, их положение в момент наезда, а также перемещения после наезда до остановки. По характеру следов ходовой части автомобиля и крови пешехода на проезжей части и обочине дороги, повреждениям автомобиля с помощью специальных знаний в области автотехники и трасологии можно установить траекторию и основные параметры движения автомобиля на первой и последней стадиях. Задачи по определению положения пешехода в момент наезда, механизма и последовательности получения им телесных повреждений требуют для своего решения привлечения специальных знаний, относящихся к компетенции судебного медика.

Специалист-автотехник в рамках однородной автотехнической экспертизы совершенно справедливо может отказаться отвечать на поставленные перед ним вопросы, мотивировав это тем, что для его решения необходимо назначение комплексной судебно-медицинской и автотехнической экспертизы.

Представляется, что при назначении экспертизы нужно избегать использования специальных знаний в различных областях для решения частных вопросов, которое необходимо для дальнейшего производства исследований, но не представляет практического интереса для следствия. При назначении такого рода исследований необходимо помнить, что сумма криминалистически значимой информации, содержащейся в ряде последовательно проведенных экспертиз, меньше, чем при производстве комплексной экспертизы.

Например, объективно установить интересующую следствие информацию о видимости препятствия и моменте возникновения опасности с учетом факторов, относящихся ко всем элементам дорожного движения, в большинстве случаев возможно только в рамках комплексной судебно-медицинской, физиологической и автотехнической экспертизы. Так, при расследовании встречного столкновения автомобилей расстояние, на котором водитель одного автомобиля мог заметить препятствие, определяется при установленных в рамках автотехнической экспертизы механизме дорожно-транспортного происшествия и условиях видимости. Особенности восприятия дорожной обстановки водителем легкового автомобиля с учетом остроты зрения, имеющихся заболеваний, усталости, вызванной длительным временем, проведенным за рулем, устанавливаются при производстве комиссионной судебно-медицинской экспертизы.

При анализе отношений между внешней средой и организмом человека в момент совершения преступления нужно стремиться к рассмотрению структуры рефлекторной активности человека как комплекса преобразований, протекающих в организме под воздействием изменяющихся внешних условий.

Таким образом, установление времени реакции лица на определенный раздражитель в общем случае относится к области комплексных физиологических и психологических исследований. Однако при расследовании дорожно-транспортных происшествий необходимо учитывать также характеристики транспортных средств, особенности дорожной обстановки и механизма происшествия, для чего требуются специальные знания эксперта-автотехника.

На наш взгляд, комплексное рассмотрение вопросов, касающихся физиологии и психологического состояния участников происшествия, состояния транспортного средства и внешней среды, несомненно позволит более точно определить экстремальные значения параметров, характеризующих время реакции, особенности восприятия и другие указанные выше характеристики, и главное, избежать ошибок при определении их границы.

Если время реакции лица невозможно установить из-за его гибели или получения телесных повреждений, указанные исследования могут проводиться и в рамках однородной автотехнической экспертизы.

Психологические экспертизы в общем случае проводятся для установления психических процессов и состояния личности, психических свойств человека, в том числе особенностей эмоционально-волевой и мотивационной сферы, особенностей характера, темперамента, способностей. При расследовании дорожно-транспортных происшествий наиболее часто исследуются психические состояния, вызываемые экстремальными условиями, при которых произошло событие, и их влияние на эмоциональную, интеллектуальную и волевую сферы психики человека [1, с. 66].

Группа комплексных экспертных исследований, назначаемых при расследовании дорожно-транспортных происшествий, имеющая в качестве основного объекта исследования транспортное средство, ба-

зируется в основном на использовании специальных знаний в области автотехники, криминалистики, трасологии и криминалистическом исследовании веществ, материалов и изделий, а также пожарной техники.

Изучение следов транспортных средств с идентификационной целью в общем относится к предмету транспортно-трасологической экспертизы, диагностические же задачи, касающиеся, например, установления механизма дорожно-транспортного преступления, в большинстве случаев входят в компетенцию эксперта-автотехника [2, с. 81–82].

Установление факта и механизма контактного взаимодействия объектов (транспортных средств, предметов окружающей обстановки, лиц, непосредственно участвующих в происшествии) возможно также и в рамках комплексной судебной автотехнической, трасологической, криминалистической экспертизы материалов, веществ и изделий. К сожалению, на практике широкие возможности данного рода исследований практически не используются.

Значительно реже при расследовании дорожно-транспортных происшествий встречаются комплексные автотехнические и материаловедческие экспертизы. В данном случае, говоря об использовании специальных знаний в области материаловедения, мы ведем речь не о криминалистическом исследовании веществ, материалов и изделий, а о технологии конструкционных материалов.

Трудно переоценить актуальность и практическую значимость вопросов технико-криминалистического обеспечения производства комплексных экспертных исследований на современном этапе развития уголовного процесса, криминалистики, теории судебной экспертизы. Совместное использование специальных знаний в области автотехники, трасологии, судебной медицины, физиологии, психологии, дорожного строительства позволит эффективно решать большинство задач, встающих перед следствием при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

1. Аврамцев В.В., Посадков Ф.И. Судебно-психологическая экспертиза в уголовном процессе // Следователь. 1997. № 2.

2. Винберг А.И. Насущные вопросы теории и практики судебной экспертизы // Совет. государство и право. 1961. № 6.

3. Залиховский М.И. Экспертная реконструкция механизма ДТП по его следам : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1992.

4. Майлис Н.П. Интеграция знаний как закономерность формирования новых научных направлений в судебной экспертизе // Криминалистика. XXI век : материалы науч.-практ. конф. (Москва, 26–28 февраля 2001 г.). В 2 т. Т. I. М. : ГУ ЭКЦ МВД России, 2001.

5. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП : учеб. пособие для вузов. М. : Экзамен : Право и закон, 2004.

6. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. 1 : Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы. М., 1980.

УДК 343.148

Т.В. Тютюнник

СПОСОБЫ НАНЕСЕНИЯ МАРКИРОВОК НА ИЗДЕЛИЯ МАССОВОГО ПРОИЗВОДСТВА

В своей повседневной жизни люди используют большое количество товаров и изделий массового потребления. В условиях массового спроса значительно расширяется круг объектов потребления, которые в условиях массового рынка требуют современной упаковки с соответствующими пояснительными надписями и маркировочными обозначениями. Учитывая огромное количество объектов, потенциально попадающих в данную категорию, возрастает востребованность познаний для их исследований при совершении правонарушений либо преступлений.

Транспортная тара, используемая для упаковывания продукции, для пояснения своего назначения должна иметь маркировку. В маркировку, характеризующую тару, входят:

- товарный знак или наименование предприятия-изготовителя;
- обозначение нормативного документа;
- номер тары по нормативному документу.

На многооборотную тару наносится надпись «Многооборотная». Маркировка, характеризующая тару, кроме мешков, наносится на тару ее изготовителем. Маркировку, характеризующую мешки, указывают на кипах или пачках, в которые упакованы мешки. Допускается наносить маркировку, характеризующую тару, на ярлыки.

Маркировку, характеризующую тару, наносят в определенных местах:

- на ящики – в левом верхнем углу торцевой стенки, свободной от маркировки, характеризующей груз;
- бочки и барабаны – на одно из днищ, свободное от транспортной маркировки (допускается нанести маркировку на корпус);
- баллоны – на дно.

Места нанесения маркировки на канистры, фляги и другие виды транспортной тары установлены нормативной документацией на эти виды тары.