

Челябинский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации

О.В. Овчинникова

**РАССЛЕДОВАНИЕ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ
С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ
ПРОИСШЕСТВИЯМИ**

Учебное пособие

Челябинск
2007

УДК 347.6
ББК 67.401
О 35

Овчинникова, О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями [Текст] : учебное пособие / О.В. Овчинникова. – Челябинск : Челябинский юридический институт МВД России, 2007. – 126 с.

Рецензенты:

Кольчугин А.Г., исполняющий обязанности начальника кафедры предварительного расследования Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук, полковник милиции;

Диденко В.И., начальник кафедры организации раскрытия и расследования преступлений Белгородского юридического института МВД России, кандидат юридических наук, доцент, полковник милиции.

В пособии раскрываются уголовно-правовая и криминалистическая характеристики преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Освещаются особенности возбуждения уголовных дел данной категории, подлежащие доказыванию обстоятельства, типовые ситуации и версии, предлагаются тактика первоначальных и последующих следственных действий, раскрыты особенности производства отдельных процессуальных и следственных действий.

Предназначено для курсантов, слушателей, студентов, аспирантов и преподавателей образовательных учреждений высшего и среднего профессионального образования, осуществляющих подготовку по специальностям "Юриспруденция", "Правоохранительная деятельность", а также научных и практических работников правоохранительных органов России.

УДК 347.6
ББК 67.401

© Челябинский юридический институт МВД России, 2007

Введение

В сознании большинства граждан понятие безопасности в основном ассоциируется с защитой от терактов, уличных хулиганов и других преступников. Однако когда в ноябре 2005 года президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин на заседании президиума Государственного совета озвучил цифры людских потерь от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) – каждый год в стране погибает около 35 тысяч человек и 250 тысяч получают увечья – это стало настоящим шоком.¹

Проблема сохранения жизни людей на дорогах волнует сегодня все мировое сообщество. Однако ситуация на дорогах России гораздо хуже, чем в других странах. Показатели аварийности на дорогах и смертности в результате ДТП у нас одни из самых высоких в Европе. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий Россия теряет 369 миллиардов рублей.² Президент назвал происходящее на дорогах "угрозой национальной безопасности", так как "гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее активной трудоспособной части населения. Это абсолютно невозполнимые потери для будущего страны".³

Подавляющее большинство дорожно-транспортных происшествий происходит из-за сознательного невыполнения водителями требований безопасности. Нарушения приобрели массовый характер, ежегодно фиксируется до 40 миллионов правонарушений. По официальным данным, ежегодно к административной ответственности за правонарушения на дорогах привлекается почти треть россиян. В каждом восьмом совершенном ДТП водитель находился в состоянии алкогольного опьянения, около трети аварий связаны с неправильным выбором скорост-

¹ Наша цель – сохранение жизни людей на дорогах [Текст] / составлено ГДОБДД МВД РФ // Газета "Щит и меч". – № 4. – 2006. – 26 января.

² Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий Россия теряет 369 миллиардов рублей [Электронный ресурс] : обзор ДОБДД МВД РФ – Электрон.дан. – Режим доступа : <http://www.uralpress.ru/fin/news>.

³ Тропкина, О. Владимир Путин потребовал прекратить практику продажи водительских прав [Электронный ресурс] : виртуальное издание / О. Тропкина. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rg.ru>.

ного режима, каждый седьмой нарушитель не имел водительского удостоверения.¹

Если нарушение правил дорожного движения повлекло тяжкие последствия, то оно является преступлением и виновный подлежит привлечению к уголовной ответственности. В обзоре следственной практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях в следственных подразделениях Челябинской области за 2004 год указано, что количество преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, по сравнению с предыдущим годом снизилось на 49% (619 против 1229).²

Однако значительное снижение зарегистрированных преступлений по ДТП связано с частичной декриминализацией ч. 1 ст. 264 УК РФ. 16 декабря 2003 г. вступил в силу Федеральный закон № 162-ФЗ от 8.12.2002 г., устранивший уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью. Проанализировав данные Информационного центра ГУВД Челябинской области по учету преступлений, предусмотренных ч.ч. 2, 3 ст. 264 УК РФ, то есть тех, которых не коснулась декриминализация, мы видим, что на самом деле имеет место не уменьшение, а рост этого вида преступлений, так как за 2003 г. совершено 361 дорожно-транспортное преступление, в результате которых погибли один или несколько человек, а в 2004 году таких преступлений 400.³ В 2005 г. в Челябинске произошло почти 2 тысячи дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, 149 человек погибли, в том числе 8 детей.⁴

¹ Масштабы потерь от аварийности реально угрожают национальной безопасности России [Текст] / составлено ГДОБДД МВД РФ // Газета "Щит и меч". – № 47. – 2005. – 17 декабря.

² Евсюков, В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] / В.В. Евсюков, В.В. Веселов // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Челябинск, 2005. – №1(77). – С. 43.

³ Архив ИЦ ГУВД Челябинской области. Ф-1А за 2003 г. и 2004 г.

⁴ Обзор новостей ГИБДД г. Челябинска [Электронный ресурс] : виртуальное издание. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://news.74mail.ru/news>.

Высокое качество расследования уголовных дел данной категории характерно для специализированного следственного отдела по ДТП ГСУ (по г.г. Челябинску и Магнитогорску), которым направлено в суд 69,9% от всех расследованных дел. Однако им расследовано всего 30,2% (194) от общего числа дел,¹ а расследование остальных уголовных дел данной категории, производимое в районах области, где нет специализированных подразделений, имеет значительно более низкое, а порой и неудовлетворительное качество, так за 2004 год в Еманжелинске и Еткуле возвращено на дополнительное расследование 40% от всех дел, направленных в суд, в Сосновском районе – 30,8%, Сатке – 28,6%.²

Неудовлетворительное качество расследования этого вида преступлений связано с повышенной сложностью уголовных дел, поскольку наряду с уголовным и процессуальным законодательством, умением правильно проводить следственные действия, помнить общие положения методики расследования, следователь должен уметь хорошо ориентироваться в типах и марках автотранспортных средств, знать Правила дорожного движения Российской Федерации, иметь хотя бы общее представление об устройстве транспортных средств, о действиях водителя при управлении транспортным средством (трогании с места, езде по скользкой дороге, торможении, движении задним ходом и т.д.), о динамике того или иного дорожно-транспортного происшествия и т.д.

Одним из путей решения этой задачи явилось введение в учебную программу высших учебных заведений МВД России для курсантов и слушателей, обучающихся по специальности

¹ Евсюков, В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] / В.В. Евсюков, В.В. Веселов // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Челябинск, 2005. – №1(77). – С. 46.

² Евсюков, В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] / В.В. Евсюков, В.В. Веселов // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области / Министерство внутренних дел России. – 2005–Челябинск, 2005. – №1(77). – С. 46.

"Юриспруденция" (ведомственная специализация "Предварительное следствие") специального курса – Расследование дорожно-транспортных преступлений. В Челябинском юридическом институте МВД России данный спецкурс изучается с 2005-2006 учебного года, и до настоящего времени не обеспечен учебной литературой. Данное пособие составлено в соответствии с программой специального курса и рекомендуется к использованию в качестве учебной литературы, поскольку при разработке учебного пособия достаточно подробно освещены все темы, обязательные к изучению по программе курса. Пособие может также использоваться следователями, расследующими данную категорию преступлений.

Глава 1. Уголовно-правовой анализ преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

§ 1. Понятие дорожно-транспортного преступления

Преступления, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, образуют действия участников дорожного движения, а также лиц, ответственных за осуществляемые с нарушением законов, правил и инструкций, обеспечивающих безопасность дорожного движения, ремонт и выпуск в эксплуатацию транспортных средств.

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации регулируются Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изменениями от 2 марта 1999 г., 25 апреля 2002 г., 10 января 2003 г.).

Этим законом впервые определены основные термины, применяемые при анализе общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, с помощью которых можно определить общее понятие преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Дорожное движение регламентировано специальным нормативным актом – Правилами дорожного движения Рос-

сийской Федерации, а эксплуатация транспортных средств – Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на определенных видах и типах транспортных средств и т.д.¹

Само нарушение правил, регламентирующих безопасность дорожного движения, в том случае, если в результате его совершения не произошло дорожно-транспортное происшествие, является административным правонарушением, перечень которых приведен в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Например, Статья 12.12 КоАП РФ предусматривает наказание за проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, что влечет наложение административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.²

Правовая квалификация нарушений правил, регламентирующих безопасность дорожного движения, если в результате этого нарушения произошло дорожно-транспортное происшествие, является неоднородной и подразделяется на два вида, в зависимости от того, какие последствия наступили в результате этого происшествия.

1. Нарушение правил дорожного движения образует административное правонарушение в том случае, когда в ре-

¹ "О безопасности дорожного движения" [Электронный ресурс] : федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: офиц. текст : по состоянию на 18 марта 2007 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

зультате дорожно-транспортного происшествия повреждены транспортные средства, причинен материальный ущерб либо физический вред участникам ДТП, не повлекший тяжкого вреда здоровью или смерти человека:

– нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ);

– нарушение правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.20 КоАП РФ).

За эти действия виновные подлежат привлечению к административной ответственности.

2. Нарушение уголовно-правовых запретов влечет уголовную ответственность, то есть является преступлением.

При изменениях законодательства оценка одних и тех же действий, связанных с нарушением Правил дорожного движения, может меняться. Так, в действующем Уголовном кодексе РФ предусмотрена уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления лишь в том случае, если причинен тяжкий вред здоровью человека либо смерть, в то время как в предыдущей редакции УК РФ для наступления уголовной ответственности было достаточно причинения существенного материального вреда либо средней тяжести вреда здоровью человека.

Исходя из вышесказанного, к преступлениям, связанными с дорожно-транспортными происшествиями, можно отнести нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). При этом недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ) и нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)¹ относятся к преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями, лишь в том случае, если

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации [Текст] : офиц. текст. – М. : Омега-Л, 2004. – С. 129.

они подразумевают посягательство на безопасность автотранспорта и городского электротранспорта.

Дорожно-транспортным преступлением являются такие нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в результате которых произошли дорожно-транспортные происшествия, повлекшие в отношении лиц, не являющихся виновниками произошедшего, наступление последствий, предусмотренных Уголовным Кодексом Российской Федерации.

§ 2. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

Родовым объектом всех преступлений будет выступать общественная безопасность и общественный порядок, т.е. отношения, регулирующие и охраняющие безопасность в обществе, в данном случае связанные с соблюдением норм, касающихся порядка дорожного движения, а также правил ремонта и эксплуатации транспортных средств.

Видовым объектом является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Объектом ст.ст. 266, 268 УК РФ может являться безопасность не только дорожного движения, но и воздушного, водного и др. транспорта, однако поскольку в настоящей работе рассматриваются только преступления, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, вышеуказанные противоправные действия будут относиться к ним в том случае, если объектом преступного посягательства будет являться безопасность дорожного движения, а средством совершения преступления – то же, что и в ст. 264 УК РФ.

Средством совершения преступления в данной категории преступлений является автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие "другое механическое транспортное средство" частично раскрывается в примечании к данной статье, где говорится о троллейбусах, трак-

торах и иных самоходных машинах, мотоциклах и иных механических транспортных средствах. Содержание термина "механическое транспортное средство" шире содержания термина "самоходная машина" – последний полностью входит в содержание первого. Под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.¹ Нарушения правил безопасности дорожного движения на двух- или трехколесном транспортном средстве, приводимом в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющем максимальную скорость не более 50 км/ч, не подпадают под данную статью. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Иными самоходными машинами признаются любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.).²

Лицо, управляющее транспортом или иной самоходной машиной, может нести ответственность по ст. 264 УК РФ в том случае, когда дорожно-транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения транспортного средства, то действия виновного подлежат квалификации по ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях

¹ Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. текст. действ. ред. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

² Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А.Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 81.

против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.¹

Объективная сторона преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, представляет собой действие или бездействие, содержанием которых является заведомое нарушение установленных правил безопасности дорожного движения.

Многообразие существующих правил безопасности – это неотъемлемая часть сферы эксплуатации транспорта, что обязало законодателя сделать нормы об ответственности за транспортные преступления бланкетными. Отсюда возникает обязанность органов предварительного расследования и суда, многократно подтвержденная надзорной судебной практикой, не ограничиваясь воспроизведением общей формулы соответствующего состава, указывать, какие именно нормы безопасности нарушены и в каком нормативном акте они содержатся (раздел, глава, статья, пункт и т.д.). Отсутствие такой конкретизации влечет неустраняемое сомнение в законности и обоснованности выводов по делу.²

Правила устанавливают определенный порядок дорожного движения, т.е. определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения (например, водное). Под дорожным движением понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам. Следовательно, речь идет о движении, которое осуществляется не только по "дорогам", но и в иных местах: во дворе, на закрытых производственных территориях, в поле, на строитель-

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации [Текст] / Под общ. ред. доктора юридических наук, профессора Ю.И. Скуратова и доктора юридических наук В.М. Лебедева. – 3-е изд., изм. и доп. – М. : Издательство НОРМА (издательская группа НОРМА-ИНФРА М), 2000. – С. 676.

² Уголовное право Российской Федерации. Общая и особенная части [Текст] : учебник для вузов / Под ред. Р.А. Базарова, В.П. Ревина. – Челябинск : Челябинский юридический институт МВД России, 2003. – С. 346.

ных площадках, автомобильных стоянках, железнодорожных переездах и т.п. Уголовная ответственность по данной статье наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.¹

Объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, составляют два деяния: недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

Под недоброкачественным ремонтом следует понимать такой ремонт указанных в статье предметов преступления, который не обеспечивает безопасность работы транспорта и приводит к причинению вреда здоровью, имущественному либо организационному ущербу. Он может заключаться в неустранении всех неисправностей судна, подвижного состава, взлетных полос, средств сигнализации и связи и т.д. В процессе такого ремонта нарушается технология производства, применяются непригодные материалы и т.д.

Выпуск в эксплуатацию означает разрешение использовать транспортное средство, имеющее технические неисправности. Технически неисправными следует считать такие транспортные средства, использование которых по целевому назначению создает реальную угрозу безопасности движения или эксплуатации.

Разрешение может быть устным или письменным (выдача водителю путевого листа, пилоту – полетного задания и т.д.) как при отправлении транспортного средства с предприятия, так и в процессе его эксплуатации.

Содержание объективной стороны ст. 268 УК РФ необходимо раскрывать с учетом объекта посягательства – безопасности функционирования транспорта. В этом – одно из проявлений взаимосвязи объективных признаков рассматриваемого

¹ "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" [Электронный ресурс] : Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11. – действ. ред. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

преступления. Конкретные проявления рассматриваемого посяательства могут быть самыми разнообразными, в связи с этим дать их исчерпывающий перечень невозможно. Наиболее часто указанные в законе правила нарушаются пешеходами, неожиданно появляющимися в опасной близости к движущимся автотранспортным средствам, переходящими дорогу в неустановленных местах, и т. д.

Суть рассматриваемого преступления заключается в создании искусственных помех для работы транспорта лицом, не управляющим транспортным средством.¹ Конструкция всех составов преступлений является материальной. Диспозиции норм содержат перечень последствий, наступление которых необходимо. Причем характер последствий всегда определен: уголовная ответственность за действия, повлекшие дорожно-транспортное происшествие, теперь наступает лишь в том случае, если в результате дорожно-транспортного происшествия причинен тяжкий вред здоровью человека, либо наступила его смерть. Наличие и вид последствий при совершении деяния всегда определяют и вид ответственности виновного (уголовная или административная). Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по ст. 264 УК РФ может иметь место лишь при условии наступления указанных в этой статье последствий, если они находятся в причинной связи с допущенным нарушением правил.²

В ст. 266 УК РФ специфика заключается в том, что преступные последствия причиняются не субъектом данного преступления, а лицом, которому была разрешена эксплуатация технически

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. доктора юридических наук, профессора Ю.И.Скуратова и доктора юридических наук В.М. Лебедева. – 3-е изд., изм. и доп. – М. : Издательство НОРМА (издательская группа НОРМА-ИНФРА М), 2000. – С. 682.

² "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" [Электронный ресурс] : Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11. – действ. ред. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

неисправного транспортного средства или недоброкачественно отремонтированной технической системы транспорта.

Однако данное обстоятельство не исключает наличие причинно-следственной зависимости: причина причины есть и причина результата. Все дорожно-транспортные преступления считаются оконченными с момента наступления указанных в законе последствий.

Субъективная сторона преступления в силу прямого указания закона характеризуется неосторожным отношением к наступившим последствиям. Лицо, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, предвидит возможность причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение (легкомыслие); лицо, управляющее транспортным средством, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, не предвидит возможности наступления указанных в законе последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть (небрежность).

Субъектом дорожно-транспортных преступлений является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста. Его дополнительные характеристики зависят от характера деяния. Уголовным кодексом предусмотрена ответственность не только для всех участников дорожного движения, но и для лиц, ответственных за ремонт и выпуск в эксплуатацию транспортного средства.

Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.¹

¹ Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] : Постановление Совета Министров РФ от 23 октября 1993 г. № 1090. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

Водители – субъекты дорожно-транспортных преступлений – подлежат уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, при этом отсутствие водительского удостоверения, навыков управления транспортным средством не имеет значения для решения вопроса об уголовной ответственности. При учебной езде за ошибочные действия обучаемого, повлекшие указанные в законе последствия, несет ответственность инструктор. Вместе с тем надо иметь в виду, что согласно Правилам дорожного движения (п. 1.2) обучаемый тоже относится к водителям, поскольку он управляет транспортным средством, и обязан выполнять все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому в случае, если обучаемый пренебрег указаниями инструктора и грубо нарушил правила, он подлежит ответственности по данной статье. Субъектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, являются пассажир, пешеход или другой участник дорожного движения. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Законодательная формулировка не исключает уголовную ответственность лиц, управляющих транспортом, не являющимся механическим, например, гужевым. Однако при этом надо иметь в виду, что действия водителя гужевого транспорта могут быть квалифицированы по данной статье лишь при условии нарушения им правил безопасности движения, которое привело к дорожно-транспортному происшествию с механическим транспортным средством. Во всех других случаях (наезд на пешехода, уничтожение или повреждение чужого имущества и т.д.) его ответственность по ст. 268 УК РФ исключается.

Лица, ответственные за ремонт и выпуск в эксплуатацию транспортных средств, являются субъектом ст. 266 УК РФ. Ответственность за недоброкачественный ремонт может нести лицо, фактически производившее ремонт, т.е. налицо так называемый общий субъект. За выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства предусмотрена ответственность специального субъекта: им является работник автотранспорта и городского электротранспорта, на которого действующий

щими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого им служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Действия владельцев либо водителей индивидуальных средств, разрешивших другому лицу эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, также образуют состав рассматриваемого преступления.¹

В зависимости от наступивших последствий в дорожно-транспортных преступлениях, предусмотренных ст.ст. 264, 266, 268 УК РФ, выделяются основной (ч. 1), квалифицированный и особо квалифицированный составы (ч. 2 и 3 указанных статей). В качестве квалифицирующего признака указано последствие в виде смерти одного человека, а особо квалифицирующего – двух или более лиц. Причем в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий предусмотрено, что к числу погибших относятся люди, не только умершие на месте происшествия, но и скончавшиеся от полученных травм в течение 7 суток с момента дорожно-транспортного происшествия.²

Если в результате нарушения правил дорожного движения либо ремонта и выпуска в эксплуатацию транспортных средств наступили последствия, предусмотренные разными частями соответствующей статьи Уголовного кодекса, то вменяются в вину все последствия, а действия квалифицируются по той части, которая предусматривает более тяжкие последствия.

¹ "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" [Электронный ресурс] : Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11. – действ. ред. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

² "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий" [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

Глава 2. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

§ 1. Элементы криминалистической характеристики

Криминалистическая характеристика отдельных видов преступлений – это система присущих определенному виду преступлений особенностей, имеющих значение для расследования и определяющих применение криминалистических методов, приемов и средств.

Знание ее необходимо для правильной организации предотвращения, раскрытия и расследования этих преступлений. Дело в том, что криминалистическая характеристика содержит не только определенные элементы, но и выявляет связи, существующие между ними. Поэтому, зная один элемент, мы можем предположить с определенной вероятностью и наличие другого элемента. Это помогает в выдвижении версий и организации расследования.¹

Особенности использования криминалистической характеристики в значительной степени зависят от разработанности методик расследования, выявления ключевых элементов криминалистических ситуаций, установления связей между ними.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий отличается значительным своеобразием. Поскольку преступления данной категории совершаются неумышленно, в их типовой криминалистической характеристике отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления.

Совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт дорожно-транспортных преступлений находит свое проявление главным образом:

- в механизме преступления;
- времени, месте и обстановке совершения преступления;

¹ Руководство для следователей [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М. : Издательство "Экзамен", 2005. – С. 15.

- особенностях механизма слеодообразования;
- личностной характеристике участников дорожно-транспортных происшествий.

Время, место и обстановка совершения преступления, в качестве компонентов криминалистической характеристики, – это то, что уже известно и может быть использовано в интересах раскрытия и расследования преступлений данной категории.

Сведения о месте и времени дорожно-транспортного происшествия имеют первоочередное значение для определения направления расследования. Наибольшее количество аварий на дорогах происходит в летний период (май – сентябрь), т.е. в период отпусков, выездов на дачу. Пик аварийности приходится на вечернее время пятницы и воскресенья. Кроме того, возрастает количество дорожно-транспортных происшествий в дни, когда климатические условия затрудняют движение транспорта, сокращают зону видимости (сильный дождь, снегопад, туман, гололед и т.п.).

Как показывает изучение следственной практики, основная масса происшествий совершается в городах (55%). В других населенных пунктах их число значительно меньше: в поселках городского типа – 6%, в сельских населенных пунктах – 8%. Более трети происшествий (13%) совершается вне населенных пунктов.

От числа всех совершаемых в населенных пунктах происшествий 85,4% происходит на оживленных улицах, поэтому число свидетелей в этих случаях составляет 3-4 человека.

Важное место в характеристике обстановки дорожно-транспортного происшествия занимают дорожные условия, под которыми нами понимается совокупность геометрических параметров и транспортно-эксплуатационных качеств, характеризующих дорогу и ее состояние, инженерное оборудование и обустройство (т.е. дорога и полоса отвода), имеющие непосредственное отношение к движению в данное время и в данном месте.

В литературе приводятся противоречивые оценки роли дорожного фактора в механизме возникновения ДТП. С одной стороны, и это подтверждается статистическими данными, не-

удовлетворительное состояние дорог – далеко не самая массовая причина возникновения ДТП. По этой причине в различных регионах страны совершается не более 7-12% всех ДТП, в то время как по вине водителей транспортных средств происходит почти 80% всех аварий. С другой стороны, из материалов уголовных дел становится очевидным, что многих ДТП удалось бы избежать, несмотря на ошибки водителей и пешеходов, если бы дорожные условия соответствовали более высоким требованиям и стандартам.¹

Знание времени и места совершения происшествия позволяет предположить наличие невыявленных свидетелей, а в некоторых случаях и характер криминалистически значимой информации.²

Механизм следообразования дорожно-транспортных преступлений отличается значительным преобладанием количества материальных следов над идеальными, а также тем, что материальные следы дают более четкое и объективное отображение произошедшего преступления.

Материальные следы дорожно-транспортного происшествия делятся на следы-отображения, следы-предметы и следы-вещества. Они могут быть обнаружены на проезжей части, транспортном средстве и препятствии (другом транспортном средстве, сооружении, человеке). Для каждого вида дорожно-транспортного происшествия характерны свои материальные следы. Так, при наезде на пешехода на проезжей части могут быть обнаружены труп, следы крови, части одежды, предметы, принадлежавшие потерпевшему; следы шин транспортного средства, в том числе от торможения; части деталей и детали транспортного средства (осколки стекол, знак аварийной остановки, различные вещества – сколы краски, кусочки грунта, капли ГСМ).

¹ Селиванов, Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : справ.-метод. пособие / А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. – М. : Лига Разум, 1998. – С. 30.

² Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 8.

Нередко следы остаются и на транспортном средстве. Это могут быть, в частности, повреждения кузова в виде вмятин, разбитых фар или стекол, следов наслоения (волосы, кровь, мозговое вещество, кусочки ткани кожи) и т.п. На причастность транспортного средства к дорожно-транспортному происшествию может указывать также отсутствие отдельных деталей кузова, например, подкрылков, грязезащитных щитков и др.

На трупe и его одежде могут остаться повреждения от частей транспортного средства, с которыми произошел непосредственный контакт, а также следы шин, наслоения грунта, горюче-смазочных материалов, сколы краски, осколки стекол и т.п.

На месте ДТП могут остаться следующие виды следов шин: отпечатки, следы скольжения, следы проскальзывания.

Отпечатки – это следы, оставленные протекторами шин, когда колеса транспортного средства свободно вращаются (динамические или следы качения) или транспортное средство длительное время стоит (статические). Отпечатки хорошо видны как вдоль, так и поперек следа. В зависимости от вида и состояния дорожного покрытия эти следы могут быть как объемные, так и поверхностные (наслоения, отслоения). Объемные следы образуются на мягком грунте (земле, пыли, снегу). Поверхностные – на твердом покрытии дорог (асфальте, бетоне), плоских предметах, лежащих на пути следования автомобиля (мотоцикла, мотороллера), одежде потерпевшего при наездах. Поверхностные следы могут быть позитивные (в них отображаются только выступающие части рисунка протектора) и негативные, образующиеся за счет грязи или красящих веществ, застрявших в углублениях протектора. При этом рельефные (выступающие) части образуют пробелы. Часто одни и те же поверхностные следы шин на одних участках дороги могут оказаться позитивными, на других – негативными.

Следы скольжения-юза – это полосы, оставленные на дороге смещающимися шинами заторможенных, не вращающихся колес. Если шина скользит в плоскости колеса, то ее след легко отличить от отпечатка, так как рисунок протектора не виден по-

перек следа, но оставляет определенное количество продольных линий. Если шина скользит параллельно оси колеса, то ширина следа равна габаритному размеру зоны контакта шины с дорогой. В этом случае никакие особенности рисунка не видны.

Следы проскальзывания – следы, которые являются результатом одновременного скольжения и вращения колес.

При осмотре сравнительно легко обнаружить объемные следы колесного транспорта на мягком грунте (земле, снегу). Гораздо труднее отыскать следы на асфальте. Иногда поверхностные следы можно обнаружить только при косо падающем освещении. Поверхностные позитивные следы хорошо видны на покрытии дороги (асфальте, бетоне) после того, как колеса переехали участки дороги, покрытые водой, пылью, грязью и т.п. Негативные следы шин можно обнаружить в конце следа торможения, когда колеса, двигаясь некоторое расстояние по асфальтированному или бетонному покрытию дороги "юзом", вбирают в себя стирающиеся частицы протектора и грязь с покрытия дороги. При полной остановке транспортного средства эти частицы, выпадая из углублений участка протектора, отображают рисунок его строения. Особенно четким отображение бывает в следах шин с мелким рисунком протектора.

Следы торможения – наиболее важные объекты, подлежащие осмотру при ДТП, поскольку они являются исходным пунктом для установления ряда обстоятельств: направления движения и скорости автомобиля, взаимного удаления машины и человека при наездах на людей, транспортных средств при столкновении, остановочного пути автомобиля и др.

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных происшествий весьма разнообразна. Чаще всего совершают дорожно-транспортные преступления водители в возрасте до 25 лет, что связано в характерной для этого возраста самоуверенностью, склонностью к неоправданному риску при недостаточном опыте вождения, и после 65 лет, когда водители утрачивают быстроту реакции.

Дорожно-транспортные происшествия совершаются, в основном, лицами в возрасте от 24 до 40 лет (62,9%). Лица моложе этой группы (от 18 до 24 лет) совершают 25,8%, а

старше 40 лет – 11,8% происшествий. В подавляющем большинстве все они имеют среднее образование (66,1%). Доля лиц, имеющих средне-техническое и высшее образование, составляет соответственно 12,2% и 8%. Остальные 13,7% имеют неполное среднее образование. В зависимости от характера трудовой деятельности 77,4% происшествий совершают рабочие, 19,3% – служащие, 3,3% – пенсионеры, студенты и др. Уровень прежней судимости невысок и составляет 6,4%. Вместе с тем велико число происшествий, совершаемых в состоянии опьянения. Оно составляет 29%.¹

В Челябинске за шесть месяцев 2005 года в авариях пострадало около 800 человек, 45 погибли. Большинство из этих дорожно-транспортных происшествий совершили водители личных автомобилей, в некоторых случаях участниками являются водители пассажирского транспорта, из-за таких нарушений произошло 17 аварий, водители маршрутных такси стали виновниками 14 дорожно-транспортных происшествий. В среднем, за день челябинские инспектора ГИБДД в 2005 году задерживали до 50 пьяных водителей, за 6 месяцев 2006 г. более трех тысяч водителей были задержаны в нетрезвом состоянии.²

При статистическом анализе ДТП обычно рассматривается свыше 25 причин и факторов происшествий, возникновение которых в том или ином аспекте связано с водителем автотранспортного средства. Большая часть этих причин является следствием взаимодействия комплекса особенностей психологического характера, поскольку почти всегда ДТП предшествуют нарушения водителями правил дорожного движения.

Между возникновением ДТП и устойчивыми психологическими особенностями водителя (остротой зрения, временем реакции, сенсорными, сенсомоторными, познавательными и поведенческими характеристиками водителя) несомненно существует взаимозависимость. Ученые, работающие над проблемой

¹ Любимов, Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук / Л.В. Любимов. – Волгоград, 2005. – С. 25.

² Код доступа: <http://www.autochel.ru/news/news>.

безопасности дорожного движения, обращают внимание на повторяемость ДТП и нарушений ПДД у одних и тех же водителей, относительную благополучность условий, при которых возникает значительная часть ДТП, наличие психологических особенностей, которые "предрасполагают к аварийности". Факты повторности ДТП у определенной части водителей при относительной благополучности условий позволяют дать первый приблизительный ответ на поставленный вопрос: водитель совершает столько самых разнообразных отклонений от правильной езды, нередко ведущих к ДТП, потому, что его участие в процессе движения обуславливается совокупностью процессов, функций, характеристик, состояний, свойств, подчиняющихся ряду психологических закономерностей.

Нервная система водителей делится на "устойчивый" и "слабый" типы. Водители с "устойчивой" нервной системой предрасположены к тому, чтобы доводить развитие дорожно-транспортной ситуации до критической стадии и искать возможности выхода из нее, в то время как "слабые" имеют тенденцию предотвращать ее возникновение. Различия в индивидуальном поведении водителей в зависимости от типа нервной системы проявляются в критической ситуации.¹

§ 2. Механизм дорожно-транспортного происшествия

Понятие механизма ДТП не определено и понимается различными авторами по-разному, однако несомненно, что для изучения механизма дорожно-транспортного происшествия необходимо, прежде всего, определить его вид.

Согласно "Правилам учета дорожно-транспортных происшествий" дорожно-транспортные происшествия бывают следующих видов:

столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с под-

¹ Селиванов, Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : справ.-метод. пос. / А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. – М. : Лига Разум, 1998. – С. 25.

вижным составом железных дорог. К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным на путях) транспортным средством;

опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий;

наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению);

наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т.д.);

наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, кирпичи и т.д.);

наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство;

наезд на животных – происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средст-

во, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;

прочие происшествия – происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К этим видам происшествий относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновение или опрокидывание); падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо); падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения.¹

В Челябинске за 2005 год наезды на пешеходов составляют около 70% из всех дорожно-транспортных происшествий.²

Механизм дорожно-транспортного происшествия как преступления является ведущим элементом в криминалистической характеристике данного вида преступлений. Под механизмом дорожно-транспортного происшествия следует понимать совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия. Скоротечную динамику ДТП образует сочетание элементов "системы": "водитель – автомобиль – дорога – пешеход".³

На предаварийном этапе дорожно-транспортного происшествия в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспортного средства дополнительных мер для сохранения условий безопасности. Такими факторами могут быть

¹ "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий" [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

² Код доступа: <http://www.autochel.ru/news>.

³ Руководство для следователей [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М. : Издательство "Экзамен", 2005. – С. 769.

внешние по отношению к транспортному движению явления (например, поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь или мокрый снег и т.д.) и внутренние (неисправность транспортного средства, отклонение психофизиологического состояния водителя от нормы и др.). Наличие таких факторов требует от водителя определенного реагирования: снижения скорости, подачи сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности и т.п.¹

На этапе возникновения аварийной ситуации происходит фактическое рассогласование, нарушение функциональных связей в системе дорожного движения, в результате которого водитель транспортного средства полностью или частично утрачивает способность своими действиями влиять на опасный ход события. Наиболее распространенный пример – дорожно-транспортное происшествие. Угроза столкновения, опрокидывания автомобилей, наезда их на различные препятствия возникает в тех случаях, когда водитель уже не имеет времени, возможностей для осуществления маневра, необходимого для предотвращения происшествия. Такая обстановка складывается либо в результате превышения водителем безопасного предела скорости, обеспечивающего возможность надлежащего реагирования на ту или иную помеху движению, либо при неожиданном для водителя возникновении помехи. В большинстве случаев угроза удара автомобиля, лишенного надлежащего управления, скоротечна – секунды, но она обязательно наличествует в каждом дорожно-транспортном происшествии. С момента создания угрозы столкновения, опрокидывания автомобиля или наезда его на препятствие водитель уже ничего не может сделать для предотвращения таких последствий. Вред причиняет машина, которая вышла из-под контроля человека.

Вследствие неправильного поведения участников дорожного движения складывается неуправляемая аварийная обстановка, в условиях которой участники происшествия лишаются возможности влиять на механизм его развития. В механизм аварии

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 94.

могут включаться дополнительные факторы, так или иначе влияющие на финальный процесс события. В одних ситуациях они оказывают позитивное влияние, и возникают менее тяжкие последствия. В других – оказывают отрицательное воздействие на финальную стадию происшествия и вызывают более тяжкие последствия.

Аварийная ситуация для участников дорожно-транспортного происшествия может быть открытой или скрытой. Открытая аварийная ситуация возникает тогда, когда участники дорожно-транспортного происшествия имели возможность своевременно обнаружить признаки ее возникновения, а фактическое обнаружение зависит от субъективных факторов (например, водитель не обнаружил своевременно признаки аварийной ситуации из-за невнимательности). Скрытая аварийная ситуация детерминируется условиями, которые объективно не позволяют участникам дорожно-транспортного происшествия своевременно обнаружить ее возникновение. Для того чтобы установить скрытую аварийную обстановку, необходимо тщательно исследовать динамику события, особенности окружающей среды, ограничивающие возможности по обнаружению и оценке надвигающейся опасности.

По степени участия в аварийной обстановке участников дорожно-транспортного происшествия различаются общая и односторонняя ситуации.

В момент возникновения общей аварийной ситуации одновременно два или более субъектов, осуществляющих движение, лишаются возможности изменить своими действиями опасный ход развития события.

В односторонней аварийной ситуации аварийная опасность возникает в основном для одного из участников, в то время как второй имеет практическую возможность разрядить обстановку и предупредить дорожно-транспортное происшествие.¹

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 95.

Глава 3. Возбуждение уголовного дела по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями

§ 1. Поводы и основания к возбуждению уголовного дела

Уголовное дело о дорожно-транспортном преступлении, как и о любом другом, может быть возбуждено только при наличии указанных в законе поводов и оснований и отсутствии обстоятельств, исключающих производство по делу.

Поводами к возбуждению уголовных дел данной категории являются:

а) непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время несения патрульной службы;

б) заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств);

в) сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д.

Это связано с тем, что Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации (утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г.) определяют единый, обязательный для всех порядок, согласно которому о дорожно-транспортном происшествии обязаны сообщать в органы внутренних дел:

– владельцы транспортных средств, если оно произошло с участием принадлежащих им транспортных средств;

– государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог, в случае его совершения на дорогах, находящихся в их ведении;

– медицинские учреждения обязаны немедленно сообщить о раненых в дорожно-транспортных происшествиях, обратившихся или доставленных для оказания медицинской помощи, а также о доставленных погибших в дорожно-транспортных происшествиях; о раненых в дорожно-транспортных происшествиях, направленных в другие медицинские учреждения, кроме того, медицинские учреждения в срок не более одних суток обяза-

ны сообщить в органы внутренних дел по месту своего нахождения сведения о раненых, скончавшихся в течение 7 суток после дорожно-транспортного происшествия.¹

Основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки дорожно-транспортного преступления. Непосредственной задачей стадии возбуждения уголовного дела является сбор материала первоначальной проверки заявления или сообщения, в котором необходимо установить следующее:

- нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации механического транспортного средства;
- наступление общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законодательством;
- наличие причинно-следственной связи между нарушением безопасности дорожного движения и эксплуатации механического транспортного средства и наступившими последствиями.

Информация о совершенном дорожно-транспортном преступлении на стадии доследственной проверки материала отражается в следующих документах:

- 1) рапорте сотрудника ДПС ГИБДД, первым прибывшим на место происшествия;
- 2) справке и схеме дорожно-транспортного происшествия;
- 3) протоколе осмотра места происшествия;
- 4) акте судебно-медицинского освидетельствования лица, пострадавшего в ДТП, либо трупа;
- 5) акте медицинского освидетельствования водителя на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;
- 6) объяснениях участников и очевидцев ДТП.

¹ Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации [Электронный ресурс] : утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : [http://www.consultant/ ru](http://www.consultant.ru).

Телефонограмму либо справку с предварительным диагнозом, которая направляется в территориальное подразделение ГИБДД после поступления пострадавших в медицинские учреждения, не рекомендуется считать достаточным основанием для подтверждения наступления необходимых для привлечения к уголовной ответственности последствий ДТП. В случае наличия у пострадавшего телесных повреждений следователь должен критически подходить к вызывающим сомнения первичным диагнозам, поставленным пострадавшим при поступлении в медицинские учреждения. Так, в 2002 году следственным отделением СУ при УВД г. Ростова-на-Дону было возбуждено уголовное дело по факту дорожно-транспортного происшествия. Основанием для этого явилась справка из травмпункта № 1 города о причинении пострадавшему И. телесных повреждений в виде "закрытого перелома головок 1-3 плюсневых костей левой стопы". При проведении судебно-медицинской экспертизы установлено, что у последнего данных за переломы костей не выявлено. Уголовное дело было прекращено за отсутствием состава преступления.¹ Этого можно было бы избежать, проведя до возбуждения уголовного дела судебно-медицинское исследование.

В том случае, если есть основания считать, что имело место не нарушение правил дорожного движения его участниками, а недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, то есть наличие признаков преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, к вышеуказанным документам следует добавить:

- 1) приказ о приеме водителя на работу в автотранспортное предприятие;
- 2) приказ о закреплении за ним автомобиля и о его должностных обязанностях;

¹ Обзор причин прекращения и возвращения для дополнительного расследования уголовных дел о ДТП [Текст] /составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – № 2 (120). – С. 99.

3) путевой лист, на основании которого ему разрешен выезд в день ДТП;

4) приказ по автотранспортному предприятию о назначении лица, ответственного за ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию, его должностные обязанности;

5) журнал учета выезда транспортных средств с территории предприятия;

6) объяснение лица, ответственного за ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию;

7) акт автотехнического исследования для установления причинной связи произошедшего ДТП с недоброкачественным ремонтом транспортного средства, либо технической неисправности, которая имела место при выпуске его в эксплуатацию.

Собранные материалы анализируются для определения наличия оснований для возбуждения уголовного дела либо установления обстоятельств, исключающих производство по делу.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений уголовное дело возбуждается, как правило, в отношении конкретного лица (за исключением случаев, когда водитель, нарушивший правила, не установлен). В постановлении необходимо указать дату и точное время дорожно-транспортного преступления, фамилию и инициалы водителя, модель и государственный номер автомобиля, на котором совершено ДТП, направление движения автомобиля, действия водителя, в результате которых произошло ДТП, и какие именно пункты Правил дорожного движения РФ нарушены этими действиями, а также последствия, наступившие в результате ДТП.

При наличии большого количества погибших и пострадавших, уголовное дело может быть возбуждено сразу же по результатам осмотра места происшествия по факту дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, наезд на пешехода, опрокидывание). Однако таких случаев возбуждения уголовных дел по фактам дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель людей или другие тяжкие последствия, вне зависимости от установления в

действиях водителя состава преступления, следует избегать. Большая часть таких дел прекращается за отсутствием состава преступления.

Так, в СО при Саткинском ГОВД на основании указания заместителя прокурора г. Сатки возбуждено уголовное дело № 317065 по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ, по факту дорожно-транспортного происшествия с участием водителей Б. и Т., в результате которого водителю Б. были причинены тяжкие телесные повреждения. При изучении уголовного дела в ГСУ области установлено, что в действиях водителя Т. нарушения Правил дорожного движения отсутствуют, дорожно-транспортное происшествие произошло по вине водителя Б. Учитывая то, что кроме виновного в ДТП водителя Б. никому другому в результате ДТП тяжкого вреда здоровью или смерти причинено не было, в действиях Б. отсутствует состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ. По ходатайству ГСУ области прокурором г. Сатки постановление о возбуждении уголовного дела было отменено. При проведении дополнительной проверки по данному материалу было принято решение об отказе в возбуждении уголовного дела.¹

В тех случаях, когда после сбора первоначального материала невозможно определить, наступят ли указанные в законе последствия и усматривается ли в произошедшем наличие состава преступления, инспектором дознания ГИБДД проводится первоначальная проверка, и если ее результатов недостаточно для вынесения постановления о возбуждении уголовного дела, выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, а по материалу проводится административное расследование в порядке ст. 28.7 КоАП РФ. Постановление о возбуждении уголовного дела выносится только после того, как медицинскими документами либо справками о сумме ущерба будет

¹ Евсюков, В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] / В.В. Евсюков, В.В. Веселов // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Челябинск, 2005. – № 1(77). – С. 45.

подтверждено наличие последствий, необходимых для привлечения к уголовной ответственности.¹

Для снижения количества дел данной категории, прекращенных по реабилитирующим обстоятельствам, рекомендуется повысить качество сбора первоначальных материалов, включая проведение по материалам проверки автотехнических исследований, результаты которых могут изменить оценку следственной ситуации на противоположную.

Так, по факту наезда водителем Ш. на малолетнего пешехода Б. в отделе по ДТП ГСУ (г. Магнитогорск) было возбуждено уголовное дело № 745590 по ч. 2 ст. 264 УК РФ. В ходе проведения расследования, согласно заключению автотехнической экспертизы, установлено, что водитель Шестаков не располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода.² Уголовное дело было прекращено, однако этого можно было бы избежать, проведя автотехническое исследование на этапе до следственной проверки.

§ 2. Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию в процессе расследования преступлений, связанных с преступным нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений установлению подлежат следующие обстоятельства:

1. Обстоятельства, характеризующие происшедшее событие:

- место и время происшествия;
- факт нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств;
- наступление последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ (имеются погибшие либо лица, здоровью которых причинен

¹ "О порядке рассмотрения материалов о дорожно-транспортных происшествиях" [Текст] : Указание Прокуратуры Челябинской области и ГУВД Челябинской области от 6 сентября 2004 г. № 39/5 / Архив ГСУ Челябинской области.

² Уголовное дело № 745590. Архив ГСУ Челябинской области.

тяжкий вред), если они находятся в причинной связи с нарушением правил;

- телесные повреждения, причиненные потерпевшему, и степень их тяжести;
- сумма причиненного материального ущерба;
- техническое состояние транспортных средств, причастных к происшествию;
- динамика происшествия.

2. Обстоятельства, характеризующие степень виновности обвиняемого в совершении преступления. При этом выясняется, по чьей вине произошло это происшествие:

- по вине водителя;
- пешехода;
- кого-либо из работников транспортных хозяйств, непосредственно отвечающих за техническое состояние и правильную эксплуатацию транспортных средств.

Для правильного решения вопроса о виновности водителя необходимо установить, какие конкретно правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств он нарушил. Для этого следует, в частности, выяснить: направление, скорость движения и расположение на проезжей части его транспортного средства перед происшествием; наличие на проезжей части других транспортных средств или пешеходов, их взаиморасположение, наличие светофоров и дорожных знаков; не находились ли с ним в кабине лица, мешавшие свободно управлять транспортным средством (два пассажира на переднем сидении легковой автомашины, пассажир, который находился в кабине трамвая или троллейбуса и т.д.); техническое состояние транспортного средства; является ли водитель работником автотранспорта, имеет ли удостоверение на право вождения.

3. Обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого.

Помимо обстоятельств, указанных в ст. 61 и ст. 63 УК РФ, нужно устанавливать:

- квалификацию водителя;
- стаж его работы;

- не управлял ли он транспортным средством в болезненном состоянии либо в состоянии опьянения;
- в каком часу работы произошел данный случай;
- привлекался ли он раньше к уголовной или административной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и если привлекался, то какие меры воздействия к нему применялись.

Следует также учитывать характер нарушения правил безопасности движения или действующих на транспорте правил со стороны самого потерпевшего или иных лиц, причастных к автодорожному происшествию.

В ходе расследования дорожно-транспортных происшествий подлежат выяснению также обстоятельства, способствовавшие их совершению: отсутствие надлежащего контроля за выпуском транспорта на линию; плохой уход дорожных рабочих за проезжей частью; отсутствие дорожных сигнальных знаков; слабая воспитательная работа с водителями; отсутствие должного надзора за движением транспорта и пешеходов со стороны работников милиции; запущенность работы по разъяснению в школах среди учеников правил движения по улицам и дорогам пешеходов и велосипедистов, отсутствие в момент начала и окончания занятий у ворот школ дежурных из числа учителей или членов родительских комитетов и т.д.

Глава 4. Организация расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

§ 1. Типичные следственные ситуации и действия следователя на первоначальном этапе расследования по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями

Рассмотрим организацию расследования при наиболее типичных ситуациях дорожно-транспортных происшествий. Наиболее часто встречаются следующие ситуации:

1) водитель, транспортное средство и потерпевший (либо труп) находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам (например, доставление водителем потерпевшего в лечебное учреждение) на месте происшествия нет, о них имеются достоверные сведения;

2) на месте происшествия находятся потерпевший (либо труп) и транспортное средство при отсутствии водителя транспортного средства;

3) на месте происшествия находится потерпевший, а водитель, транспортное средство отсутствуют и достоверных сведений о них не имеется;

4) отсутствие на месте происшествия водителя, транспортного средства и потерпевшего¹ (ситуация обнаружения трупа).

Действия дежурного, начальника органа внутренних дел, участников следственно-оперативной группы, выезжающей на место ДТП, в значительной мере определяются ситуацией происшествия. Она влияет на организацию расследования, содержание и последовательность проведения отдельных следственных действий, организационных и оперативно-розыскных мероприятий.

Каковы же особенности следственных действий и розыскных мероприятий, зависящие от ситуаций произошедшего?

¹ Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 8.

Ситуация 1. Эта ситуация наиболее часто встречается на практике. Для ее расследования необходимы:

1) осмотр места происшествия (погодные условия, состояние проезжей части, транспортных средств, погибших, явившихся участниками дорожно-транспортного происшествия, а также схема к нему);

2) установление и допрос очевидцев и других свидетелей;

3) освидетельствование водителей и других лиц (пешеходов), участвовавших в ДТП;

4) решение вопроса о задержании и допросе подозреваемого;

5) назначение судебно-медицинской экспертизы пострадавших либо трупа;

6) допрос потерпевших-участников ДТП, либо установление родственников погибших и их допрос в качестве потерпевших.

В случае, если подозреваемый отрицает свою виновность, ссылаясь на объективные обстоятельства (внезапно возникшую неисправность автомобиля, невозможность видимости препятствия, отсутствие технической возможности произвести торможение), его показания проверяются путем производства следующих следственных действий:

– назначения и производства автотехнической экспертизы;

– производства следственного эксперимента.

Так, 8.09.2004 г. водитель Ч. двигался на автомобиле ВАЗ-21053 в г. Челябинске по ул. Гагарина в направлении от ул. Пограничной к Копейскому шоссе по третьей полосе со скоростью 50 км/час, не снизил своевременно скорость движения и совершил наезд на гражданина Р., переходившего проезжую часть ул. Гагарина у дома № 4, который от полученных травм скончался на месте происшествия.

Ч. немедленно сообщил о произошедшем в дежурную часть ГИБДД, дождался сотрудников милиции на месте происшествия, однако в ходе допроса в качестве подозреваемого полностью отрицал свою виновность в произошедшем, поясняя, что попутно ему по левой полосе со скоростью 50 км/час двигался автомобиль ГАЗ-3110. Приближаясь к остановке общественного транспорта, расположенной справа, из-за автомобиля ГАЗ-3110

он не смог своевременно заметить, что Р. переходит проезжую часть, а когда увидел его уже непосредственно перед своим автомобилем, то не имел возможности произвести торможение.

Для выяснения механизма дорожно-транспортного происшествия следователем был произведен следственный эксперимент, которым установлено, что с момента выхода на проезжую часть до наезда Р. преодолел 7,9 м за 6,0 сек.

Результат следственного эксперимента явился одним из исходных данных для проведения автотехнической экспертизы, которой было установлено, что в данной дорожной ситуации водитель автомобиля ВАЗ-21053 при движении со скоростью 50 км/час располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода применением экстренного торможения при условии, что водитель мог видеть пешехода с момента его выхода на проезжую часть до момента наезда.

После получения заключения экспертизы был проведен дополнительный следственный эксперимент, согласно которому двигавшийся при ДТП попутно слева автомобиль ГАЗ-3110 не мог ограничивать водителю Ч. видимость пешехода.

Путем проведения вышеуказанных следственных действий вина Ч. была полностью доказана, при проведении допроса в качестве обвиняемого он признал свою вину и впоследствии был осужден за совершение данного преступления.¹

Ситуация 2. На практике эта ситуация чаще всего встречается в двух случаях: когда водитель находился в нетрезвом состоянии; когда один из водителей – угонщик транспортного средства.

1) осмотр места происшествия (кроме действий, указанных в первой ситуации, обратить внимание на поиск в салоне автомобиля следов рук, крови и других биологических следов человека, микроволокон одежды, на дороге – следов обуви);

2) допрос свидетелей, в ходе которого кроме обстоятельств произошедшего выясняются приметы, одежда водителя, направление, в котором он скрылся с места происшествия);

¹ Архив Ленинского районного суда г. Челябинска. Уголовное дело № 1-8054/2005.

3) назначение судебно-медицинской экспертизы пострадавших, либо трупа;

4) допрос потерпевших-участников ДТП, в ходе которого также необходимо обратить внимание на приметы водителя, либо установление родственников погибших и их допрос в качестве потерпевших;

5) направить в орган дознания отдельное поручение по розыску скрывшегося водителя.

В случае обнаружения в ходе осмотра места происшествия соответствующих следов:

- назначение биологической экспертизы для определения их групповой и видовой принадлежности;

- назначение дактилоскопической экспертизы для проверки изъятых следов по системе "Папиллон";

- назначение трасологической экспертизы по следам обуви для определения их индивидуальных признаков.

Для розыска водителя, в частности, используется картотека учета транспортных средств, имеющаяся в ГИБДД, задействуются специальные типовые планы розыска.

При задержании водителя безотлагательно проводится:

- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения;

- допрос подозреваемого;

- получение образцов для сравнительного исследования;

- назначение экспертиз по полученным образцам;

- опознание водителя свидетелями и потерпевшим, а также другие следственные действия.

Ситуация 3. На практике она бывает, как правило, в случаях наезда на пешеходов, когда водитель находился в нетрезвом состоянии; когда транспортным средством управлял угонщик; когда водитель полагает, что он и его транспортное средство остались никем не замеченными. В этом случае необходимо проводить:

1) осмотр места происшествия (обратить внимание на наличие деталей автомобиля, следов краски и горючесмазочных материалов, которые могут помочь определить модель и цвет

скрывшегося автомобиля, следов колес при осмотре участка дороги);

2) допрос потерпевших-участников ДТП, в ходе которого также необходимо обратить внимание на приметы, модель, государственный номер скрывшегося автомобиля, приметы водителя;

3) осмотр одежды потерпевшего на предмет обнаружения следов лакокрасочного покрытия автомобиля;

4) допрос свидетелей, в ходе которого кроме обстоятельств произошедшего выясняются приметы, модель, государственный номер скрывшегося автомобиля, приметы водителя);

5) назначение судебно-медицинской экспертизы потерпевшего, в ходе которой необходимо установить, каким транспортным средством, а также какими его частями, могли быть причинены телесные повреждения, исходя из их характера;

6) направить в орган дознания отдельное поручение по розыску скрывшегося автомобиля.

Розыск водителя производится с привлечением всех сил милиции и общественности.

Проверяются автотранспортные предприятия, осматриваются гаражи, задействуются специальные типовые планы розыска.

В случае обнаружения в ходе осмотра места происшествия соответствующих следов производится:

– назначение экспертизы лакокрасочного покрытия для определения его вида, а возможно модели и года выпуска автомобиля, на котором оно могло использоваться;

– назначение экспертизы для определения модели транспортного средства по осколкам стекла и других деталей, обнаруженных на месте происшествия.

При обнаружении автомобиля, который мог быть причастен к совершенному преступлению, безотлагательно проводятся:

– осмотр транспортного средства, в ходе которого необходимо установить наличие повреждений, а также следов кожи, крови, волос пострадавшего на тех деталях, которыми мог быть произведен удар;

- допрос владельца транспортного средства о его местонахождении в день совершения преступления;
- получение образцов для сравнительного исследования;
- назначение экспертиз по полученным образцам;
- опознание водителя свидетелями и потерпевшим, а также другие следственные действия.

Так, А., управляя автомобилем марки ГАЗ-24, ночью на одной из улиц Москвы совершил наезд на С., причинив ему тяжкие телесные повреждения, и с места происшествия скрылся. К началу расследования следователь располагал сведениями, полученными при осмотре места происшествия, о месте совершения преступления, типе автомобиля. По характеру эта ситуация оказалась сложной, так как неизвестно было совершившее преступление лицо, а также транспортное средство. Однако информированность следователя об этих обстоятельствах получила определенную направленность после допроса потерпевшего, который назвал марку автомобиля и его цвет.

Допрос свидетелей еще более конкретизировал эту информацию – были установлены две цифры и серия государственного номера автомобиля, а также некоторые приметы водителя. В процессе розыскных мероприятий, основанных на полученной при расследовании информации, А. был установлен и опознан свидетелями. Кроме того, факт нахождения автомобиля на месте происшествия был подтвержден криминалистическими исследованиями следов колес автомобиля, обнаруженных на месте преступления.¹

Ситуация 4. В первую очередь уточняется, действительно ли на месте происшествия труп. Если лежащий человек имеет признаки жизни, ему безотлагательно оказывается помощь. Вызывается машина скорой помощи и пострадавший доставляется в ближайшее лечебное учреждение. По возможности первая помощь оказывается пострадавшему на месте.

¹ Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 8.

При этой ситуации необходимо провести:

1) осмотр места происшествия (зафиксировать точное расположение и позу трупа, осмотреть его, установить наличие на одежде следов лакокрасочного покрытия автомобиля, осколков стекла, осветительных приборов, других деталей, которые могут помочь определить модель и цвет скрывшегося автомобиля, транспортного средства; обратить внимание на наличие этих же предметов, а также следов колес при осмотре участка дороги; попытаться установить точное место наезда);

2) допрос свидетелей, в ходе которого выясняется: при каких обстоятельствах обнаружен труп, видели ли они, как произошел наезд, если да, то могут ли описать транспортное средство и водителя;

3) назначение судебно-медицинской экспертизы трупа, в ходе которой необходимо установить: действительно ли произошел наезд, если да, то каким транспортным средством, а также какими его частями могли быть причинены телесные повреждения, исходя из их характера;

4) установить личность погибшего;

5) допросить в качестве потерпевшего родственника погибшего, выяснить, как тот мог оказаться на месте происшествия;

6) направить в орган дознания отдельное поручение по установлению и розыску скрывшегося автомобиля.

При установлении автотранспортного средства или личности водителя программа действий следователя соответствует предыдущей следственной ситуации.

Так, 13 сентября 2002 г., около 18.00 ч. водитель Степочкин, находясь в состоянии алкогольного опьянения, не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, управляя автомобилем ВАЗ-2106, при движении по ул. Л. Чайкиной города Тольятти со скоростью, превышающей предельно допустимую, установленную Правилами дорожного движения, при осуществлении обгона с выездом на встречную полосу движения на нерегулируемом пешеходном переходе совершил наезд на пешеходов Давыдо-

ву Е.Ю. и Давыдова А.О. (1991 г. рождения), которые от полученных повреждений скончались. После совершения ДТП водитель с места происшествия скрылся.

В ходе осмотра места происшествия зафиксированы следы торможения автомобиля, расположенные на встречной полосе. Своевременно установлены и опрошены свидетели дорожно-транспортного происшествия, по показаниям которых установлено место наезда, а также марка, некоторые цифровые обозначения гос. номера, приметы автомобиля, на котором был совершен наезд, направление, в котором удалился автомобиль. В результате своевременных оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий в день совершения ДТП обнаружен автомобиль ВАЗ-2106 с повреждениями, характерными для наезда на пешеходов.

В дальнейшем в ходе расследования были проведены следующие следственные действия, а именно: допрошены все свидетели ДТП; изъята, осмотрена и приобщена в качестве вещественного доказательства одежда погибших; изъяты образцы лакокрасочного покрытия с автомобиля ВАЗ-2106; назначены и проведены автотехническая, судебно-медицинские экспертизы; биологическая экспертиза, согласно заключению которой на ключах обнаружены потожировые выделения, совпадающие по групповой принадлежности с группой крови Степочкина И.Н.; криминалистическая экспертиза, согласно заключению которой на одежде погибших обнаружены частицы лакокрасочного покрытия, идентичные образцам, изъятым с автомобиля ВАЗ-2106.

В ходе предварительного следствия собраны достаточные доказательства, дающие основания для предъявления Степочкину И.Н. обвинения по ч. 3 ст. 264, ст. 125 УК РФ, уголовное дело с обвинительным заключением 11.12.2003 г. направлено прокурору.¹

¹ Об опыте работы следственных подразделений Самарской области по раскрытию и расследованию уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях [Текст] / составлено СУ при ГУВД Самарской области // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004 – Москва, 2004. – № 2 (120). – С. 72.

§ 2. Планирование работы по уголовному делу, возбужденному по факту преступления, связанного с дорожно-транспортными происшествиями

Планирование расследования – это сложная, творческая работа следователя. От умения правильно составить план расследования зависят быстрота и эффективность расследования; правильность распределения своего рабочего времени; затраты средств на расследование; время достижения конечного результата расследования; быстрее установление причин, способствовавших совершению ДТП; полнота, всесторонность и объективность расследуемого дела.

Планирование базируется на принципах индивидуальности и зависит от личностных качеств следователя – его характера, психологических наклонностей, трудолюбия, усидчивости, умения распорядиться своим временем, настойчивости в сборе доказательств и т.д.

Процесс планирования расследования отдельно взятого уголовного дела состоит из общего планирования и планирования производства отдельных следственных действий.

Общее планирование включает четыре этапа:

- возбуждение уголовного дела;
- определение круга вопросов, подлежащих выяснению;
- выдвижение версий и их обработка;
- изменение, уточнение первоначальных и конструирование новых версий, внесение в план следственных действий на основании собранных доказательств.¹

Планирование отдельных следственных действий – менее сложный процесс, чем планирование расследования дела в целом, что объясняется меньшим объемом работы и более узкими задачами. В целях экономии времени целесообразно в соответствующем определенному следственному действию пункте плана отразить существенные обстоятельст-

¹ Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных преступлений [Текст] / составлено СУ при МВД Удмуртской Республики // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004 – Москва, 2004. – № 4 (122). – С. 76.

ва, подлежащие выяснению или установлению в ходе его проведения.

В плане расследования должны отражаться не только процессуальные действия следователя, но и меры, направленные на: предупреждение возможности уклонения виновного от следствия и суда; возмещение причиненного материального и морального вреда; сбор характеризующего материала; устранение причин и условий, способствовавших совершению преступления и т.д.

Необходимость детального планирования работы по каждому уголовному делу с введением в действие нового УПК стала еще актуальней. Так, в настоящее время после вынесения постановления о возбуждении уголовного дела следователь обязан предусмотреть уведомление потерпевших (их представителей) и подозреваемого (лица, в отношении которого возбуждено уголовное дело) о принятом решении и вручение последнему копии этого постановления. Кроме того, следователь должен обеспечить предусмотренные п. 11 ч. 2 ст. 42, ч. 4 ст. 195, ст. 198 УПК РФ права потерпевших, подозреваемых лиц и их представителей, защитников при назначении судебных экспертиз и получении по ним заключений. Аналогичные действия (направление уведомлений и копий постановлений, получение согласия и т.п.) по обеспечению прав участников процесса следователь производит при принятии значимых решений по уголовному делу, поэтому для недопущения при расследовании уголовного дела нарушений прав указанных лиц следователю, в целях самоконтроля, просто необходимо отразить в плане все свои действия после принятия процессуальных решений.

В ходе планирования обязательно выдвижение следственных версий. Они выдвигаются не только для вероятностного установления еще неизвестных обстоятельств уголовного дела (функция предположения), но и для правдоподобного объяснения уже выявленных фактов (функция объяснения). В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений чаще всего выдвигаются версии о механизме происшествия, его причинах, о виновности отдельных лиц, о транспортных

средствах, причастных к происшествию и скрывшихся с места происшествия, о причинах и условиях, способствовавших совершению преступления, и т.д.

Кроме того, типичными версиями являются:

1) нарушение правил движения, нахождение водителя за рулем в нетрезвом состоянии, превышение допустимой скорости движения, неправильный обгон и др.;

2) неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, мостов, путепроводов, железнодорожных переездов;

3) техническая неисправность транспортного средства, в частности: неисправность тормозов, рулевого управления, подвески и других узлов;

4) грубая неосторожность пешехода-потерпевшего;

5) случайное стечение обстоятельств;

6) инсценировка ДТП с целью сокрытия другого преступления.

Одновременно с версиями о причинах ДТП возникают и проверяются версии о личности водителя, времени ДТП, месте его совершения (при наезде бывает, что место обнаружения трупа и место наезда не совпадают), месте нахождения потерпевшего, увезенного с места ДТП, и другие.

В целях проверки этих версий, в том случае, когда водитель транспортного средства находится к моменту осмотра на месте происшествия, проводятся допросы водителя, пострадавших, свидетелей, назначаются судебные экспертизы, а в необходимых случаях проводятся следственные эксперименты.

Глава 5. Производство отдельных следственных действий по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями

§ 1. Осмотр места происшествия

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия должен проводиться сразу после получения сообщения о происшествии. Это объясняется тем, что такие происшествия происходят на проезжей части улицы или дороги, по которым движутся транспорт и пешеходы, и самое незначительное промедление с осмотром места происшествия может привести к утрате следов и других вещественных доказательств.

Промедлением с выездом на место происшествия может воспользоваться, например, водитель причастного к дорожному происшествию транспортного средства. Чтобы уйти от ответственности за содеянное, он может уничтожить следы происшествия на своей машине (выправить вмятину, стереть с автомашины кровь потерпевшего и т.д.) или же умышленно повредить отдельные узлы автомашины (тормозную систему, рулевое управление).

Кроме того, на улицах и дорогах с интенсивным движением нельзя оставлять на длительное время участвовавшие в происшествии транспортные средства, так как это мешает движению и ведет к скоплению около места происшествия проезжающих мимо транспортных средств, а также привлекает из числа прохожих любопытных, которые могут не только уничтожить имеющиеся на месте происшествия следы, относящиеся к этому событию, переместить или повредить другие вещественные доказательства, но и стать жертвами наезда транспорта, двигающегося мимо места происшествия. Основания для производства осмотра вытекают из содержания ст.ст. 164-170,176-177 УПК РФ, в частности, осмотр производится в целях обнаружения следов преступления и других вещественных доказательств, выяснения обстановки происшествия, а равно и иных обстоятельств, имеющих значение для дела. Эта процессуальная норма формулирует об-

щие задачи осмотра, а конкретные разрабатываются для каждого вида преступлений криминалистикой.

Задачами осмотра места дорожно-транспортного преступления являются:

1) обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств;

2) выяснение обстановки места происшествия;

3) установление технического состояния транспортного средства;

4) обнаружение признаков других преступлений;

5) розыск водителя, скрывшегося с места происшествия;

6) установление причин и условий, способствующих совершению преступлений.

Наиболее ответственной задачей на месте дорожно-транспортного происшествия является обнаружение следов и других вещественных доказательств. Сложность обнаружения определяется характером следов и обстановки дорожно-транспортного происшествия. Так, обнаружение следов, свидетельствующих о столкновении транспортных средств, не представляет особого труда. Эти следы легко воспринимаются. Однако установить факт соприкосновения деталей транспортного средства с одеждой потерпевшего при наезде на пешехода возможно только путем применения специальных средств и методик.

Осмотр является важным средством получения доказательственной информации о расследуемом событии. Эту информацию содержат не только объекты, но и обстановка мест ДТП (дорожные условия, пространственное размещение объектов и другие обстоятельства).

Специфической задачей осмотра места происшествия является установление технического состояния транспортного средства. Она вытекает из Правил дорожного движения и других нормативных актов, которые запрещают эксплуатировать неисправные транспортные средства.

В процессе осмотра могут быть получены данные, свидетельствующие о совершении водителем или иным лицом

преступления, не связанного с дорожно-транспортным происшествием.

Важной задачей осмотра места происшествия является розыск скрывшегося водителя, поэтому необходимо принять все меры к обнаружению следов, оставленных на месте дорожно-транспортного происшествия, и, используя их, организовать розыскные мероприятия.

Существенное значение для предупреждения дорожно-транспортных происшествий имеет положение ст. 158 УПК РФ об установлении в процессе расследования обстоятельств, способствующих совершению преступлений. Нередко такие обстоятельства обнаруживаются непосредственно при осмотре.

Осмотр места происшествия имеет важное значение для организации правильного расследования, а в совокупности с другими следственными действиями помогает моделировать ситуации дорожно-транспортных происшествий, понимать и объяснять механизм их развития. Результаты осмотра используются при производстве других следственных действий. Например, проведение следственного эксперимента невозможно без учета обстоятельств, установленных при осмотре (расположение транспортных средств и следов, состояние проезжей части, видимость и др.). Данные осмотра позволяют отграничивать ошибочные суждения допрашиваемых от истинных, уточнять ряд важных для расследования моментов.

Участники осмотра места дорожно-транспортного происшествия определяются следователем в зависимости от конкретной следственной ситуации.

В целях принятия законного и обоснованного решения вопроса о возбуждении уголовного дела о ДТП и полного установления обстоятельств совершенного преступления орган внутренних дел, как правило, создает следственно-оперативную группу (СОГ). В состав СОГ включаются: следователь (руководитель СОГ), сотрудники ГИБДД, оперуполномоченный уголовного розыска, суд-медэксперт, эксперт-криминалист, инспектор-кинолог и др. Состав следственно-оперативной группы в зависимости от характера ДТП, может варьироваться.

Для эффективной работы следственно-оперативная группа должна быть обеспечена: транспортными средствами; осветительной аппаратурой; диктофоном; мегафоном, специальными приспособлениями для ограждения места происшествия; табличками с цифрами для обозначения предметов, обнаруженных в ходе осмотра; средствами для оказания первой медицинской помощи; предметами и приспособлениями для изъятия крови, волос и выделений человека (пробирки, скальпель, ножницы, марля, полиэтиленовые пакеты и т.п.); рулеткой длиной не менее 20 м; чертежными принадлежностями и миллиметровой бумагой для составления схемы ДТП; мелком для нанесения отметок на проезжей части ДТП в местах интересующих повреждений на транспорте; фонариком.¹

Выезд СОГ на место ДТП обеспечивает дежурный по органу внутренних дел, который сообщает участникам СОГ сведения о характере ДТП, его координатах, участниках и т.п. СОГ прибывает на место либо в полном составе, либо члены СОГ прибывают по мере получения информации о произошедшем.²

Следователь (дознатель) на месте ДТП:

1) координирует работу всех членов СОГ на месте ДТП;

2) несет ответственность за результаты деятельности СОГ на первоначальном этапе расследования ДТП, а также за соблюдение участниками группы требований закона: проводит осмотр места происшествия, составляет протокол и схему; в соответствии с требованиями ст. 164 УПК РФ решает вопрос об участии в осмотре водителя и потерпевшего, которые в ходе осмотра могут давать пояснения об отдельных моментах и обстоятельствах происшествия.

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 42.

² Об утверждении "Инструкции по организации взаимодействия подразделений и служб органов внутренних дел в расследовании и раскрытии преступлений" [Текст] : Приказ МВД России от 20 июня 1996 г. № 334. – М. : МВД РФ, 1996.

3) несет ответственность за качественное и своевременное проведение всех необходимых процессуальных действий, а также принимает решение о возбуждении уголовного дела по факту ДТП.

Дознаватель ГИБДД выполняет поручения следователя относительно выполнения отдельных процессуальных действий по составлению процессуальных документов. При отсутствии следователя (дознателя) выполняет в полном объеме обязанности руководителя СОГ.

Оперуполномоченный уголовного розыска (инспектор ГИБДД по розыску) оказывает содействие следователю в выполнении следственных действий, выполняет его поручения, осуществляет оперативно-розыскные мероприятия:

1) организует совместно с сотрудниками ГИБДД преследование скрывшегося водителя;

2) принимает меры к организации заслонов и пикетов на путях возможного следования скрывшегося с места происшествия транспортного средства;

3) устанавливает очевидцев и свидетелей ДТП, при необходимости отрабатывает жилой сектор;

4) проводит опрос граждан, собравшихся на месте происшествия, в целях получения от них сведений, имеющих значение для выяснения обстоятельств дорожного происшествия и розыска скрывшегося транспортного средства и водителя;

5) в необходимых случаях по указанию следователя или дежурного посещает медицинское учреждение, куда направлены потерпевшие, для получения от них объяснений об обстоятельствах ДТП.

ДПС ГИБДД:

1) обеспечивает на месте ДТП безопасность движения транспортных средств и пешеходов;

2) оказывает помощь следователю или дознавателю в осмотре места происшествия, в обнаружении следов и предметов, могущих иметь значение для раскрытия и расследования ДТП, позволяющих установить участвовавшее в дорожном происшествии транспортное средство;

3) помогает следователю (дознавателю) проверить техническое состояние транспортного средства, а также отправить его к месту хранения до решения вопроса о выдаче владельцу.¹

Специалист-криминалист:

1) оказывает помощь следователю (дознавателю) в обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следов и вещественных доказательств;

2) в ходе осмотра высказывает предположения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте происшествия тех или иных предметов;

3) по обнаруженным следам, в частности по следам протектора, определяет тип и марку транспортного средства; вносит предложения о возможности использования обнаруженных следов и предметов для раскрытия преступления;

4) консультирует следователя при фотографировании им места происшествия (или производит фотографирование сам);

5) оказывает помощь в описании следов и предметов при составлении протокола осмотра, в вычерчивании планов и схем.

Специалист-автотехник:

1) оказывает помощь следователю в выявлении механизма происшествия, в установлении его причин и следов, позволяющих идентифицировать транспортное средство, в определении длины тормозного пути и установлении иных признаков, указывающих на скорость движения транспортного средства, иные обстоятельства происшествия;

2) помогает следователю воссоздать механизм происшествия, понять значение и происхождение отдельных видов следов;

3) проверяет техническое состояние транспортных средств, работу отдельных узлов и деталей;

¹Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс] : Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 по состоянию на 18 марта 2007 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

4) определяет по следам и вещественным доказательствам марку, модель, тип скрывшегося транспортного средства и направление его движения;

5) обращает внимание следователя на особенности регулирования дорожного движения на месте ДТП.

Судебно-медицинский эксперт (врач) проводит первоначальный осмотр трупа на месте его обнаружения и предоставляет следователю необходимые сведения для занесения в протокол.¹

Для эффективного осмотра места происшествия еще до начала его проведения следователь, при необходимости прибегая к помощи участников СОГ, должен определить:

1) вид дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, опрокидывание, наезд на пешехода, препятствие и т.д.), а также особенности конкретного ДТП – участие обгоревших транспортных средств, железнодорожного транспорта и др., поскольку для каждого вида ДТП имеется своя специфика осмотра места происшествия;

2) определить границы осмотра, непосредственным объектом которого является место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, на котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.).

Место ДТП условно можно подразделить на три зоны:

1. Исходная зона – это место (точка) практического восприятия водителем возникшей опасности.

2. Промежуточная зона – место, с которого водитель по происшествии времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (торможение, изменение направления движения).

¹ "Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы" [Электронный ресурс] : Приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007 – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

3. Зона совершения ДТП включает место столкновения, удара, расположение после столкновения и следы ДТП (торможение, юз, разброс стекол и деталей, выбоины и другие дефекты дорожного покрытия).

Знание, понимание и правильное применение следователем последовательности этих зон позволяет следователю легко определить границы осмотра, правильно его оградить, что исключает возможность потери и уничтожения вещественных доказательств. Следователь должен запланировать начать осмотр места ДТП с зоны совершения ДТП и продолжать до исходной зоны. При таком порядке ему будет легче исключить из рассмотрения следы, оставленные транспортным средством, не участвовавшим в ДТП.¹ Если на месте происшествия имеется труп, следует осмотреть его в первую очередь. Это обусловлено тем, что на трупе, на его одежде, в "ложе трупа", на проезжей части около трупа могут быть обнаружены повреждения и иные следы, указывающие на инсценировку дорожно-транспортного происшествия (огнестрельные или ножевые ранения на теле трупа; при наличии ран отсутствие на дороге рядом с трупом или под трупом крови и т.д.), что в свою очередь может изменить направление всего расследования, и дальнейший осмотр места происшествия будет проводиться с учетом новых версий о событии.

3) выяснить сложившуюся следственную ситуацию, исходя из которой поставить перед членами следственно-оперативной группы конкретные цели осмотра и задачи по обнаружению следов, подтверждающих либо опровергающих первоначальные следственные версии.

Общий осмотр места дорожно-транспортного происшествия заключается в том, что следователь, прежде чем приступить непосредственно к осмотру, в общих чертах знакомится с обстоятельствами происшествия, для чего он кратко опрашивает работника милиции, первым прибывшего на место происшеств-

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 43.

вия, водителя транспортного средства, если он находится на месте, и очевидцев. Осмотр места происшествия целесообразно разбить на два этапа: общий и детальный.

Общий осмотр места происшествия заключается, прежде всего, в том, что следователь, уже имея, со слов опрошенных им лиц, некоторые сведения о случившемся, ориентируется на месте происшествия, обходит его и получает о нем общее представление.

На данном этапе намечаются границы участка дороги (улицы, полотна трамвайных путей), который необходимо осмотреть детально, определяется последовательность осмотра и производятся ориентирующая и обзорная фотосъемки места происшествия.

В целях полного обнаружения, фиксации и изъятия следов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия важно установить следующие обстоятельства:

1) место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, в котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.);

2) время совершения дорожно-транспортного происшествия;

3) вид дорожно-транспортного происшествия (наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие и т.д.);

4) видимость в метрах в зависимости от состояния погоды (ясно, дождь, туман) и времени суток;

5) обзорность для водителя, состояние его рабочего места (установка сиденья, состояние стекол), расположение предметов окружающей обстановки;

6) характер последствий дорожно-транспортного происшествия (повреждение транспортных средств, предметов окружающей обстановки, наличие пострадавших);

7) направление движения транспортных средств;

8) наличие следов торможения и их особенности (форма, длина);

9) координаты места столкновения транспортных средств, наезда транспортного средства на пешехода и т.д.;

10) расстояние до места наезда, которое преодолел пешеход от тротуара или другого ориентира;

11) средства регулирования движения (наличие, характер, исправность средств регулирования, их расположение и др.).

Лицо, выезжающее на место дорожно-транспортного происшествия, должно хорошо знать типичные следы ДТП, их особенности и уметь разбираться в механизме их образования. Только тогда можно обеспечить качественное исследование места происшествия. В противном случае любые, даже самые совершенные, тактические рекомендации теряют практический смысл. Например, если сотрудник органов внутренних дел (милиционер, участковый инспектор милиции, инспектор ДПС) не знает особенности следов дорожно-транспортного происшествия, то, естественно, он не сможет обеспечить их сохранность до прибытия следственно-оперативной группы. Поэтому знание круга типичных объектов осмотра места дорожно-транспортного происшествия повышает результативность его исследования. К таким объектам следует отнести: участок местности, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие; обстановку места происшествия; труп; транспортное средство; следы происшествия; следы действий по сокрытию происшествия.¹

Выяснению обстановки места происшествия во многом способствует изучение участка проезжей части, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие. Поэтому при его осмотре необходимо установить комплекс сведений, характеризующих проезжую часть. К их числу следует отнести:

1) тип покрытия (асфальт, бетон, асфальтобетон, щебенка, грунт и т.д.);

¹ Жарский, В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / В.Е. Жарский. – М., 1968. – С. 10.

2) продольный профиль дороги (горизонтальный, подъем, спуск) и поперечный профиль дороги (уклон в сторону тротуара, обочины). Уклон дороги измеряется при помощи специальных приборов: теодолита, эклиметра, нивелира;

3) ширину проезжей части, которая определяется расстоянием между тротуарами или обочинами. Если проезжая часть засыпана снегом, то измеряется ширина той части, по которой осуществляется движение. При наличии разделительной линии измеряется ширина каждой полосы.

Если происшествие произошло вблизи перекрестка или пешеходного перехода, измеряется положение линий поперечной разметки относительно избранного для этого ориентира. Кроме того, определяется состояние разметки. Все дефекты разметки (отслоившаяся, стертая краска и т.д.) подлежат тщательному изучению и фиксации.

Атмосферные условия оказывают существенное влияние не только на безопасное движение транспортных средств, но и на процесс формирования некоторых следов, сохранения их в течение определенного времени. Атмосферные условия влияют на видимость, обзорность, состояние дорожного покрытия и др. Так, дождь значительно ухудшает обзорность. Попадая на стекло, капли воды и грязи образуют полупрозрачную пленку, которая затрудняет водителю наблюдение за дорогой. Следовательно, оно может осуществляться только через сектора, которые образуются от передвижения стеклоочистителей. Сведения об этом позволяют установить важные для расследования факты. Нередко сильный ветер вынуждает переходящего дорогу человека повернуть голову так, чтобы ветер не попадал в лицо. И тогда половина дороги (в зависимости от направления ветра) оказывается вне поля зрения пешехода. Это может являться одним из обстоятельств, обуславливающих возможность возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Важное значение при осмотре ДТП имеет температура воздуха. Вследствие ее колебания происходит изменение состояния проезжей части дороги к моменту осмотра, поэтому при осмотре необходимо учитывать характер осадков, направление ветра по отношению к расположению улицы, температуру воз-

духа, состояние проезжей части дороги. Последнее оказывает непосредственное влияние не только на процесс образования следов, но и на возникновение ДТП. Состояние покрытия определяется величиной сцепных качеств дороги и колеса автомобиля, которое может существенным образом отличаться как от времени года, так и от ряда обстоятельств (качество материала покрытия дороги, атмосферные условия, различные наслоения). Характеристика дорожного покрытия определяется с помощью специальных устройств: портативных приборов, динамометрических тележек.

При осмотре проезжей части выявляются также ее дефекты (неровности, повреждения), имеющиеся не только на месте нахождения следов торможения, но и на некотором расстоянии от их начала. Сведения о них нередко позволяют объяснить характер действий водителя перед происшествием и обстоятельства его совершения.

На проезжей части могут быть различные наслоения, которые влияют на процесс торможения. Так, наслоения грязи во время дождя делают дорогу скользкой. В этом случае при осмотре необходимо установить протяженность участка загрязненной дороги, характер наслоения (песок, глина), размещения на нем следов торможения.

Заснеженные или обледенелые участки дороги зимой чередуются, и если следы торможения проходят по таким участкам, то они измеряются относительно расположения каждого из них.

Следы образуются непосредственно на местности (дороге, окружающей обстановке) и на различных объектах (транспортном средстве, потерпевшем и его одежде и др.), значительная их часть располагается на дороге. Это могут быть следы, характеризующие движение транспортного средства и потерпевшего и свидетельствующие о месте наезда или столкновения.

Поскольку при дорожно-транспортных происшествиях место происшествия, как правило, занимает большую площадь, целесообразно ориентирующую съемку производить способом линейной панорамы. Наряду с этим рекомендуется произвести фотосъемку места происшествия вдоль улицы (дороги) в обоих направлениях. Точку съемки по направлению движения транс-

портного средства желательно выбирать по возможности дальше от центра места происшествия, с тем чтобы на фотоснимке запечатлелся как можно больший участок улицы (дороги) до места происшествия, то есть тот участок, который должен был видеть водитель.

При обзорной съемке место происшествия фотографируется крупным планом без окружающей обстановки. Для большей наглядности обзорную съемку рекомендуется производить с 2 или 4 противоположных точек.

После выяснения этих моментов следователь определяет для себя тактику и конкретные цели осмотра в данной следственной ситуации и приступает к производству осмотра места происшествия.

Все установленные в ходе осмотра обстоятельства записываются в протоколе осмотра места происшествия.

Затем следует приступить к детальному осмотру места происшествия. При этом фиксируется расположение и состояние осматриваемых объектов, наличие различных следов и иных вещественных доказательств, производятся узловая и детальная фотосъемки.

Узловая съемка производится для фиксации характерных участков места происшествия (узлов). Например, она проводится для фиксации позы трупа, взаиморасположения передних частей столкнувшихся автомобилей и т.д.

Целью детальной съемки является фиксация отдельных предметов и следов, имеющих отношение к расследуемому происшествию. В первую очередь следует сфотографировать те следы, которые не могут быть изъяты с места происшествия либо быстро могут исчезнуть в результате воздействия тех или иных факторов, например следы протектора во время снегопада могут быть быстро занесены снегом.

Осмотр трупа начинается с фиксации его положения по отношению к транспортному средству (или его следам) и к элементам пути (обочине, тротуару, рельсам и т.д.). Необходимо при этом точно зафиксировать позу трупа. Лишь после этого можно приступить к тщательному осмотру тела и одежды трупа.

В заключительной части протокола отмечается, производилась ли фотосъемка, каким фотоаппаратом, на какой негативный материал, с каких точек. Указывается, что было изъято с места происшествия, какие схемы или планы были составлены, куда направлены труп потерпевшего и обнаруженные на месте происшествия транспортные средства, при какой погоде производился осмотр и при каком освещении.

Протокол подписывается лицом, проводившим осмотр, и всеми участниками.

К протоколу осмотра места происшествия следует прилагать схему места происшествия. На этой схеме рисуется участок дороги, где произошел данный случай, с окружающей ее местностью, расположением транспортных средств, трупов, следов, дорожных сигнальных знаков и др., указываются основные расстояния, измеренные в ходе осмотра места происшествия (ширина проезжей части, расстояние от передней части автомашины до перекрестка, расстояние от правых (левых) колес автомашины до тротуара, длина следа торможения и т.д.). Не следует на схеме указывать направления движения автомашин или пешеходов до происшествия, как это очень часто делается на практике, поскольку динамика происшествия может быть выяснена лишь в процессе проведения комплекса следственных действий.

Последовательность осмотра следов и объектов на месте дорожно-транспортного происшествия:

– осмотр, фиксация и изъятие следов жидкостей, сыпучих веществ, мелких объектов;

– осмотр стойких следов транспортных средств (торможения, частей транспортных средств на препятствиях, сооружениях, деревьях и т.д.), следов и веществ биологического происхождения;

– осмотр трупа и транспортных средств.

Первая группа объектов и следов подвержена быстрому изменению и уничтожению, поэтому они должны осматриваться, фиксироваться (описываться, фотографироваться) и изыматься в первую очередь. Следы второй группы более устойчивы, поэтому их осмотр, а также фиксация и изъятие без ущерба

для дела могут быть произведены после осмотра легко изменяющихся следов.

Объекты третьей группы можно после их фотографирования, отметки мелом или краской точного положения на проезжей части дороги, улицы переместить на обочину дороги, тротуар. Такая необходимость нередко возникает при осмотре мест происшествий на дорогах и улицах с интенсивным движением, на путях городского электротранспорта.

Измеряется расстояние от объектов осмотра до элементов дороги. Фотографирование осуществляется с применением масштабной линейки. Описав положение и зафиксировав расстояние следов и объектов в отдельности, с помощью специалиста-автотехника можно определить происхождение частей транспортных средств, масел и других жидкостей, используемых для обеспечения работы механизмов.

Следы и объекты после их осмотра и описания изымаются и упаковываются в бумажные и полиэтиленовые пакеты. При этом осколки стекла помещаются в один пакет, если они находились в одном месте. Следы сыпучих веществ также помещаются в отдельные пакеты. Недопустимо смешение этих веществ. Следы масел и других жидкостей изымаются (соскабливаются) вместе с поверхностным слоем асфальта, дерева, грунта. Кроме того, изымаются контрольные образцы поверхностного слоя грунта, асфальта, дерева и т.п. Значение следов жидкостей, сыпучих веществ и мелких объектов (краски, осколков стекла и т.д.) возрастает в случаях, когда предстоит розыск транспортных средств и доказывание их причастности к происшествию.

Характер следов торможения служит ключом к расшифровке действий водителя и движения машины, ее технического состояния и т.д. Так, криволинейные следы отпечатков протектора могут свидетельствовать о попытке избежать происшествия торможением и маневром.

Прерывистые следы торможения иногда свидетельствуют о том, что машина двигалась с большой скоростью, и водитель, предотвращая опрокидывание автомобиля от резкого торможения, постепенно снижал скорость. Измерение и фиксация характера следа торможения являются крайне важными, так как на

этой основе с учетом других данных (коэффициенты сцепления шин с дорогой и эксплуатационные условия торможения, время нарастания замедления при экстренном торможении, величина угла профильного уклона дороги) специалист может установить скорость движения автомашины.

Процесс торможения технически исправного автомобиля характеризуется равномерной блокировкой всех колес. Его движение в процессе торможения прямолинейно. Отклонение от прямой может быть объяснено, например, наличием поперечного уклона дороги. Если же не все колеса блокируются одновременно, то машина будет отклоняться в сторону ранее заблокированных (левых или правых) колес. Такие следы могут указывать на неправильную регулировку тормозов.

На обледенелой дороге не происходит достаточного сцепления шины с дорожным покрытием, и следы не имеют ярко выраженного характера. Скольжение колес вызывает подтаивание льда, который затем подмораживается, а значит, приобретает другой вид. Это явление и позволяет обнаружить следы движения невращающихся (заторможенных) колес.

В начале торможения передняя часть машины под действием различных сил опускается и происходит "клевок". При этом увеличивается давление на шины колес, возрастает площадь контакта шины с дорогой. Вот почему следы торможения вращающихся колес имеют вид отпечатка, размеры которого несколько больше размеров рисунка протектора. Его границы четкие, но по мере замедления вращения колес расплываются, исчезая в следах скольжения.

В следах торможения иногда наблюдаются перерывы, возникающие как в результате действий водителя, так и по техническим причинам (скольжение колес по частично мокрой дороге, неправильная расточка тормозного барабана).

Водитель может прекратить торможение, полагая, что опасность миновала, но, осознав после этого ее реальность, вновь затормозить. На участках мокрой дороги скользящее колесо не оставляет следов, поскольку водная пленка уменьшает сцепление, следы образуются только на сухих участках. При высыхании воды они частично утрачиваются.

Следы торможения колес с шинами противоскольжения имеют некоторые особенности. В результате трения шипы повреждают поверхность дороги. В следах стирания резины шины они оставляют продольные параллельные царапины. В следах качения царапины короткие, а в следах скольжения – более длинные.

Тщательное изучение следов торможения позволяет выявить и некоторые технические неисправности автомобиля, в частности непригодные для эксплуатации шины. Форма шины колеса с неизношенным протектором округлая. Вызываемая торможением поперечная деформация уменьшает округлость беговой дорожки, увеличивая площадь контакта шины с дорогой. Стирание резины происходит равномерно по всей ее ширине. Если протектор полностью изношен, то беговая дорожка становится менее упругой, чем боковые части шины. Последние стираются в большей степени, чем середина, что обнаруживается в конце следа торможения. Форма окончания следа торможения шины с отсутствующим протектором имеет вид полуэллипса, обращенного открытой стороной в направлении движения автомобиля.

Следы торможения следует отличать от других следов. Внешне на след скольжения похож след волочения потерпевшего. По цвету он почти не отличается от следа торможения, однако в нем присутствуют частицы измельченной трением ткани, царапины от пуговиц, крючков, металлических предметов и др.

Следы торможения могут быть простыми и сложными. Простые следы располагаются параллельно дороге или отклоняются от ее продольной оси. По форме следов можно определить действия водителя: движение, параллельное оси дороги; маневр влево или вправо.

Сложные следы образуются при пересечении следов торможения передних и задних колес. Сложность анализа таких следов заключается в разграничении отображений передних и задних колес. При этом следует помнить, что в процессе торможения происходит занос задних колес, имеющих большее сцепление.

Фиксация следов шин

Основными способами фиксации являются описание, измерение, нанесение следов на схему места происшествия и фотографирование. При необходимости с объемных следов шин изготавливаются слепки.

Все обнаруженные следы шин подробно описываются в протоколе осмотра места происшествия. При этом указываются:

1) вид поверхности, на которой обнаружены следы (асфальт, грунт песчаный, глинистый, чернозем, снег);

2) состояние поверхности (сухая, влажная, гладкая, неровная и т.д.);

3) вид следов (статический, динамический, объемный, поверхностный, позитивный, негативный);

4) место расположения следов (на повороте, на участке прямолинейного движения);

5) количество дорожек следов и их относительное размещение;

6) ширина каждой беговой дорожки (ширина следа протектора);

7) ширина колеи передних и задних колес;

8) строение рисунка протектора (ромбы, квадраты, прямоугольники или их сочетание);

9) форма и размеры особенностей протектора, наличие дефектов (трещин, выбоин, заплат и т.п.);

10) расстояние между двумя отпечатками одной и той же особенности (длина следа одного оборота колеса);

11) длина следов торможения;

12) признаки направления движения.

Описание следов представляет известную сложность. Прежде всего, следы должны быть сориентированы ("привязаны" к неподвижным объектам: границам перекрестка, пешеходному переходу, перпендикуляру, проведенному от угла расположенного поблизости дома, и др.). Например, в протоколе осмотра места происшествия можно записать: "Следы торможения начинаются в 4 м перед перпендикуляром, проведенным от второго угла дома 5 по движению транспорта, и в

2,5 м от правого тротуара, а заканчиваются в 12,4 м за этим перпендикуляром и в 1,6 м от того же тротуара".

Следы торможения измеряют по отношению к какой-либо одной паре колес (например, следы торможения, оставленные задними колесами). Если измеряют весь след – от его начала, оставленного задними колесами, до конца следа, оставленного передними колесами, то из этой величины надо вычесть базу автомобиля. Перед измерением следа торможения определяют его границы.

Если отпечатался только след "юз", это фиксируется в протоколе. Перед началом следа "юза" определяют участок с рисунком протектора, отобразившимся в несколько измененном виде после начала торможения (возникновение более четкого и уплотненного рисунка протектора). При наличии прерывистого торможения измеряют как участки "юза", так и чередующиеся с ними участки качения. Во всех случаях суммируют величины следов "юза" и иных следов торможения.

Длина каждого следа (левых и правых колес) измеряется отдельно, если следы различной длины. Когда длина их одинакова, достаточно измерить один след, отразив в протоколе одинаковую их протяженность. Фиксации подлежат перерывы в следах с указанием их размера и расположения от начала следов.

Дугообразный след целесообразно разделить на одинаковые отрезки (в зависимости от длины следов торможения – на трех-, пятиметровые) и измерить удаленность каждого отрезка от проезжей части.

В протоколе осмотра необходимо указывать, расположение следа каких (левых или правых) колес фиксировалось. При таком способе фиксации каждый измеренный отрезок дуги следа более близок к прямой, чем при измерении расположения его от границы проезжей части в трех точках. Эту часть протокола можно, например, сформулировать так: "Правый след торможения начинается в 2,5 м от правого тротуара и при общей длине 10,5 м заканчивается в 1,7 м от него. В 3 м от начала след удален от правого тротуара на 2,3 м, в 6 – на 2,1 и в 8 – на 1,9 м". Данный способ фиксации позво-

ляет воспроизвести расположение следов торможения с большей точностью.

Следы торможения передних и задних колес вначале могут совпадать, а затем раздваиваться. Раздвоение должно быть зафиксировано от начала следов.

Описание характера следов предполагает знание механизма их образования. Нередко при осмотре следов торможения допускают серьезную ошибку, полагая, что результатом торможения являются только следы скольжения колес, и фиксируют только эти следы. В действительности определение скорости автомобиля перед торможением осуществляется по суммарной величине следов-отпечатков и следов скольжения.

При торможении может возникнуть занос и дальнейшее перемещение колес в боковом направлении. Такие участки должны быть измерены, как и перерывы в следах, с указанием признаков бокового скольжения. Если на пути заторможенных колес оказалась преграда, которую они переехали, то необходимо установить ее высоту.

Следы торможения могут проходить по участкам дороги различного типа и состояния (асфальт, грунт, мокрые обледеневшие участки). Длина следов транспортного средства измеряется на каждом из этих участков.

Одновременно с описанием осуществляется масштабная фотосъемка обнаруженных следов и их фрагментов.

Следы шин фотографируются по правилам судебно-оперативной фотографии. Так как следы колес имеют линейный характер, ориентирующая и обзорная фотосъемки производятся способом линейной панорамы. Следы, оставленные на повороте дороги, можно фиксировать по частям, а на крутых поворотах, если позволяют условия, лучше всего фотографировать методом круговой панорамы.

При обзорной и узловой фотосъемках используют глубинный масштаб в виде номерных таблиц (входят в фотокомплект следователя), расположенных через каждые 90 см друг от друга. Такие фотосъемки позволяют получить снимки, по которым можно судить о взаиморасположении следов и различных объектов, находившихся на дороге, а также рассчитать размеры

следов и расстояние между ними. Для детальной съемки выбираются наиболее четкие следы, отобразившие индивидуальные особенности протектора шины. Масштабная линейка должна иметь миллиметровые деления.

При фотографировании поверхностных следов пользуются равномерным рассеянным светом. Объемные следы фотографируют с дополнительной боковой подсветкой. В солнечный день в качестве дополнительного освещения можно использовать отражательный экран из белой бумаги или зеркала. Применение бокового освещения помогает выявить теневой рельеф деталей следа. С каждого снимаемого участка следа целесообразно сделать 2-4 снимка, изменяя направление боковой подсветки. Следы транспортного средства на снежном покрове в солнечную погоду фотографируются с применением специальных светофильтров.

Слепки с объемных следов шин на грунте, сыпучих материалов и снегу изготавливаются в соответствии с рекомендациями, изложенными в учебниках криминалистики.

Осмотр транспортного средства, находящегося на месте происшествия, производится, как правило, после осмотра, фиксации и изъятия следов и предметов, подверженных быстрому изменению и уничтожению, и одновременно с осмотром трупа или сразу после него.

Осмотр транспортных средств начинается с уяснения их положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определенным в процессе общего осмотра (дорожным знакам, перекресткам, сооружениям), другим транспортным средствам и трупу. Осмотр транспортных средств на месте происшествия осуществляется двумя методами: статическим и динамическим. При статическом осмотре транспортное средство воспринимается как элемент обстановки места происшествия, занимающий определенное положение по отношению к окружающим его объектам. Оно фотографируется, наносится на схему дорожной обстановки.

В протоколе осмотра указывается, какое это транспортное средство (его тип (вид), модель, регистрационный номер, цвет, характер груза, его количество, вес и т.д.); где находится транс-

портное средство (на проезжей части, на тротуаре, в кювете, на пешеходной дорожке, пешеходном переходе и т.д.); как расположено на месте его обнаружения (на каком расстоянии находятся задняя и передняя часть (бампер, крюк), правая и левая стороны (шины, борта кузова) от элементов дороги, других транспортных средств, трупа, а также объектов, избранных следователем в качестве ориентиров). Эти объекты-ориентиры избираются в процессе общего осмотра дорожно-транспортного происшествия.

Определяя положение транспортного средства по отношению к элементам дороги (бордюру, обочине, линии разметки), указывается, куда обращена передняя часть транспортного средства. Осмотр транспортного средства рекомендуется начинать с его передней части. При этом обращается внимание на целостность фар, подфарников, переднего стекла, наличие вмятин, царапин, волос, частиц кожи и мышц человека, крови, обрывков тканей одежды на частях автомобиля: передней, боковых, кабины и кузова. Отыскиваются следы рук человека, фиксируется их форма, положение на частях автомобиля, размеры и высота над уровнем земли. Так же тщательно осматривается и задняя часть. Важное значение имеет обнаружение и фиксация динамических следов, образующихся на транспортном средстве в момент столкновения с другим транспортным средством или какой-либо преградой. Динамические следы имеют вид вмятин, разрезов, царапин, соскобов, задиров, наслоений.

- Вмятина – углубление, образованное за счет остаточной деформации воспринимающей поверхности от удара.

- Царапина – линейное повреждение от скользящего соприкосновения с деталями рельефа другого транспортного средства.

- Разрез – линейное нарушение целостности материала, образуемое от скольжения твердой, острой детали по более мягкому следовоспринимающему материалу.

- Задир – мелкие разрывы металла или покрытия, глубина которых больше их ширины. Образуются при контакте примерно равных по жесткости поверхностей.

- Соскобы (отслоения) – удаление верхнего слоя поверхности детали или части транспортного средства.
- Наслоение – наложение вещества с поверхности следообразующего объекта.

Анализ следов столкновения позволяет определить направление силы, вызвавшей повреждение, что, в свою очередь, способствует установлению места первичного контакта автотранспортных средств и угла их столкновения.

По форме вмятины представляется возможным судить о том, какой частью (деталью) образовано повреждение. Поверхность вмятин и ее края позволяет установить направление движения объекта, оставившего след.

При осмотре царапин обращают внимание на их направление. Определение начала и конца царапины производится обследованием грунтовки в зоне повреждения. Отслоившаяся грунтовка имеет каплеобразную форму, ее широкий конец направлен в сторону действия силы, вызвавшей отслоение. Трещины, идущие по сторонам каплеобразного отслоения грунтовки, также направлены в сторону приложения силы. Изучение посторонних включений в царапинах (краска, резина, стекло, грязь и т.п.) помогает в установлении детали, оставившей след.

Царапина, идущая параллельно оси автомобиля, указывает на боковой (скользящий) удар. Если она направлена вниз, значит другой автомобиль, деталь которого образовала царапину, резко сбавил скорость и просел; если царапина направлена вверх, это означает резкое снижение скорости (торможение) автомобиля, на котором имеется царапина.

При изучении разреза определяют, какой острой жесткой частью он мог быть оставлен, не имеется ли на гранях разреза наслоений краски, грунтовки и других частиц от детали, причинившей разрез.

Для определения линии столкновения сопоставляют парные следы на обоих транспортных средствах, совпадающие по своему расстоянию от поверхности грунта, локализации, механизму образования, форме, размерам. Определив следы первичного контакта, устанавливают линию столкновения для каждого транспортного средства в отдельности, а затем, сопоставив обе

линии столкновения так, чтобы одна из них являлась продолжением другой, выясняют взаимное расположение транспортных средств в момент столкновения.

При осмотре нижней части автомобиля могут быть обнаружены следы крови, мышечные волокна, волосы, мозговое вещество, обрывки ткани одежды. Они находятся чаще всего на выступающих частях переднего и заднего моста, передней оси, рессорах, картере двигателя. Нижнюю часть транспортного средства лучше осматривать из смотровой ямы, и поэтому его доставляют в какой-либо гараж, ремонтную мастерскую или станцию технического обслуживания. Перемещение транспортного средства возможно лишь в хорошую, сухую погоду. В ненастное время нижняя его часть будет забрызгана грязью и имевшиеся пятна крови, мозгового вещества, волосы, волокна одежды потерпевшего могут быть утрачены.

В ходе осмотра необходимо изъять и упаковать следы, вещества, предметы: осколки стекла от разбитых фар, подфарника или ветрового стекла. Влажными марлевыми тампонами снимаются пятна крови, после чего марля высушивается.

Осмотр транспортного средства обычно заканчивается проверкой технического состояния: тормозной системы, рулевого управления, шин, осветительных средств.

Исправность тормозов необходимо исследовать, соблюдая требования ГОСТа 25478-91 "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки".

Исправность рулевого управления, внешних световых приборов, стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла, колес и шин, двигателя, прочих элементов конструкции необходимо оценивать, также сравнивая с требованиями ГОСТа 25478-91, приведенными в приложении к Правилам дорожного движения.

Давление в шинах проверяется с помощью манометра, о чем делается отметка в протоколе осмотра места происшествия. В нем же фиксируется и состояние протектора.

В случае, когда транспортное средство осматривается не на месте ДТП, описывается, а также фотографируется рисунок

протектора, его особенности. Это важно тогда, когда водитель скрылся с места происшествия.

Если ДТП случилось в ночное время и фары не повреждены, устанавливается освещенность пути фарами осматриваемой машины путем включения ближнего и дальнего света. Об этом делается соответствующая запись в протоколе с указанием видимости в метрах освещаемого пути.

Следы и повреждения, имеющиеся на транспортном средстве, описываются по общим правилам фиксации результатов следственного осмотра: с указанием точного места их расположения, наименования узла и детали транспортного средства.

Осмотр трупа проводится с обязательным участием специалиста – судмедэксперта. При осмотре трупа с повреждениями различного происхождения врач – судебно-медицинский эксперт – обращает внимание:

1) при автомобильной травме – на положение трупа по отношению к частям дороги, окружающим предметам, автомобилю или его следам, расстояние между ними; на позу трупа; состояние одежды и обуви (механические повреждения, их локализация; наличие осколков стекла, частиц металла, краски, покрытия дороги; загрязнение грунтом, горюче-смазочными материалами, другими веществами в виде рисунка протектора шин; следов скольжения на подошвах обуви); на состояние предметов, находящихся в карманах; на наличие деформации отдельных частей тела, повреждений на трупе, их локализацию, высоту расположения; на наличие внедрившихся инородных частиц (краски, стекла, металла и др.) и следов волочения; на участке дороги обращается внимание на наличие вещества биологического происхождения, отдельных предметов одежды или обуви, их фрагментов, носильных вещей, портфеля, сумки, зонта и др., их расположение по отношению к предметам окружающей обстановки и трупу; на наличие на автомобиле следов крови, частиц органов и тканей, волос, лоскутов и нитей тканей одежды, их отпечатков; на стертость пылегрязевого слоя, повреждения кузова, их высоту от дорожного покрытия;

2) при осмотре трупа неизвестного человека детально исследуют и описывают одежду и обувь (фасон, размеры, фабричные метки, метки прачечной, штампы, следы ремонта и др.),

содержимое карманов и других скрытых мест; исходящий от одежды запах; загрязнения и повреждения одежды; определяют антропологический тип, пол, примерный возраст, рост, телосложение; волосяной покров на голове (цвет, длина волос, прическа, стрижка, участки облысения), на других частях тела; состояние ногтей пальцев рук и ног; особые приметы (дефекты телосложения, рубцы, татуировки, пигментации и др.); признаки возможной профессиональной принадлежности; повреждения на трупе.¹

Следователю, используя помощь врача, необходимо зафиксировать позу трупа, сориентировать его в пространстве на проезжей части (или к ней, когда он находится вне проезжей части), зафиксировать его взаиморасположение с транспортным средством или следами ТС, его местоположение по отношению к неподвижным ориентирам, иным предметам, имеющим отношение к автопроисшествию; измерить необходимые расстояния.²

Для установления взаимного расположения трупа и транспортного средства производится измерение расстояний между ними, трупом и придорожными неподвижными предметами. Измерение расстояния между трупом и транспортным средством проводится трижды: от головы трупа и подошвенных поверхностей обеих стоп до боковой стороны транспортного средства, от головы (стоп) до уровня переднего бампера или уровня передних колес автомобиля. Полученные данные (в метрах и сантиметрах) заносятся в протокол и схему ДТП.

Для расследования механизма ДТП очень важно:

1) зафиксировать позу трупа (лежа, вверх или вниз лицом, на боку, в сидячем, полусидячем или других положениях),

¹ "Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы" [Электронный ресурс] : Приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161 – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

²Стегнова, Т.В Работа со следами биологического происхождения на месте происшествия [Текст] : учебное пособие / Т.В. Стегнова, Т.Ф. Лозинский, Л.П. Уалерианова, Т.Н. Шамонова. – М. : ЭКЦ МВД России, 1992. – С. 8.

членорасположение (в каких суставах и как согнуты верхние и нижние конечности либо как они выпрямлены и вытянуты). Отмечают также, куда направлено лицо потерпевшего, положение головы;

2) зафиксировать месторасположение, размеры и форму следов крови на одежде и теле потерпевшего. Это позволяет установить положение тела в момент травмы, после получения травмы и возможные его перемещения. Расположение и форма следов крови на одежде и теле пострадавшего зависят от его положения в момент травмы, от характера и места поврежденных мягких тканей и других условий. Потёки крови вдоль трупа и наличие капель крови на полотне дороги дают основание для суждения о том, что потерпевший после травмы какое-то время находился в вертикальном положении.

Следы крови на одежде фиксируются в протоколе осмотра: указывается их расположение, форма, размер, количество, цвет, наличие подсохшей корочки и степень пропитанности ткани одежды;

3) обратить внимание на состояние одежды (застегнута, расстегнута, изменено ее обычное положение на теле); наличие повреждений на одежде и их вид (разрывы, разрезы, скручивание, наличие следов волочения); наличие отпечатков частей транспортного средства (протектора, выступающих частей автомашины и т.п.); наложения почвы, краски, смазочных материалов, металлической пыли, осколков стекол, иных загрязнений.

В результате автотравмы на одежде трупа могут образоваться разрывы, раздавливания (вдавливания) и наложения веществ с ударяющихся частей автомобиля. При этом края повреждений ткани одежды будут неровными, разволокненными, с выявляемыми на просвет нитями различной длины, перемычками из нитей или кусочков ткани. При ударе выступающими частями транспортного средства под углом, близким к прямому, на одежде можно обнаружить отпечатки деталей машины. Эти отпечатки легче выявляются на плотных хлопчатобумажных тканях и хуже – на ворсистых. Следы на тканях одежды следует сфотографировать при косо направленном свете;

4) при осмотре обуви установить наличие (или отсутствие) на подошвах характерных следов скольжения в виде прямолинейных или дугообразных трасс. На подошвах обуви остаются характерные следы скольжения, расположение и форма которых учитываются при разрешении вопроса о механизме травмы и точке наезда. При обнаружении параллельных царапин на подошвах обуви можно говорить о скольжении потерпевшего подошвами по полотну дороги при вертикальном положении тела. Царапины на подошвах обуви чаще всего образуются при ударе автомобиля с последующим отбрасыванием тела;

5) установить наличие:

а) ссадин, кровоподтеков, ушибленных и рваных ран. При этом определяются их локализация на частях тела, расстояние от подошвенной части стопы; исследуется вопрос, какими частями транспортного средства они предположительно оставлены (фарами, облицовкой радиатора, бампером и т.п.);

б) отпечатков рисунка одежды на теле, позволяющих в дальнейшем определить места приложения значительной силы;

в) мест ненормальной подвижности костей, наличие крепитации.

По результатам осмотра трупа можно сделать предположение о механизме травмы, исходя из особенностей обнаруженных повреждений. При этом выделяются повреждения, характерные для переезда, наезда, сдавливания частями транспортных средств, падения с движущегося автомобиля и др.

При отбрасывании и волочении тела потерпевшего повреждения располагаются, как правило, на стороне, противоположной точке соприкосновения с частями автомобиля. На теле наблюдаются ссадины, кровоподтеки, скальпированные раны, переломы ребер, костей черепа, скелета.

При переезде головы возникают множественные переломы костей свода и оснований черепа.

При переезде через область таза происходит перелом тазовых костей. Повреждения мягких тканей на коже и на тазовых костях более выражены со стороны накатывания колеса.

При ДТП возможно получение пострадавшими повреждений в виде ожогов, отравлений продуктами горения, парами

бензина (в том числе этилированным), топливным газом, выделяющимся из поврежденной газовой аппаратуры питания. Закончив осмотр трупа на месте его обнаружения, врач вместе со следователем продолжают осмотр места происшествия и, в частности, транспортных средств.

При осмотре трупа особое внимание обращается на отсутствие следов и предметов, которые по характеру происшествия должны бы иметь место, но при осмотре не обнаружены (следы крови возле трупа или под трупом при наличии обширных повреждений тела и т.д.). Располагая результатами осмотра трупа на месте его обнаружения, данными о взаимном расположении трупа, транспортного средства, его следов на полотне дороги и другими фактами, можно составить мнение о месте непосредственного столкновения тела пострадавшего с транспортным средством, положении тела в момент столкновения и механизме возникновения повреждений.

§ 2. Допрос свидетелей

Установление действительных обстоятельств данного вида происшествий – задача сложная. Продолжительность ДТП исчисляется, как правило, секундами, поэтому свидетели не подготовлены к его восприятию, оно для них неожиданно. Редко кто из них может воспроизвести всю картину происшествия, они чаще вспоминают лишь отдельные моменты. Допрашивать необходимо всех, кто находился у места происшествия, так как один мог наблюдать обстановку, которая предшествовала происшествию, другой непосредственно видел сам наезд и столкновение. Быстротечность восприятия очевидцами обстоятельств автотранспортного происшествия обязывает следователя к более быстрому допросу свидетелей происшествия.

Способы установления очевидцев дорожно-транспортного происшествия разнообразны, их эффективность зависит от активной работы сотрудников следственно-оперативной группы (СОГ) по прибытии на место происшествия.

Прежде всего необходимо зафиксировать установочные данные лиц, дождавшихся приезда сотрудников милиции (в том числе всех транспортных средств, остановившихся вблизи места ДТП, и их водителей и пассажиров).

Последующее выявление среди данных лиц очевидцев происшествия и установление, с их слов, примет граждан (транспортных средств), которые находились в непосредственной близости от места ДТП в момент его совершения.

- Опрос жителей близлежащих домов. В случае отсутствия свидетелей по делу на начальной стадии его расследования, необходимо организовать подворный и поквартирный обход жителей, проживающих вблизи места ДТП.

- Опрос сотрудников предприятий, организаций, которые расположены вблизи места происшествия, а так же уличных торговцев. При этом особое внимание необходимо уделить обработке тех организаций, из помещений которых видно место происшествия или работники которых могли проходить (проезжать) место ДТП, направляясь с работы или на работу.

- Обязательное установление и допрос лица, сообщившего о ДТП или принявшего сообщение от возможного свидетеля аварии.

- Установление и опрос водителей общественного транспорта, а также водителей междугородних автобусов (в случае совершения ДТП на трассе), которые могли в момент совершения ДТП проезжать по данному участку дороги. Для этого, исходя из режима работы последних и графика работы на маршрутах, необходимо произвести выборку водителей.

- Отработка водителей, проехавших в ночное время ближайший к месту происшествия КПП, по зафиксированным на посту спискам (в случае совершения ДТП в темное время суток на междугородных автодорогах).

- Обращение к гражданам через средства массовой информации и развешивание объявлений на месте происшествия.

- Допрос сотрудников ОВД (МЧС), прибывших первыми на место ДТП, членов бригады "Скорой медицинской

помощи", которые могут пояснить, кто из местных жителей находился на месте происшествия к моменту их приезда¹.

Тактика допроса свидетеля во многом зависит от тщательной подготовки к нему и от правильного выбора тактики его проведения. В подготовку входят: определение круга обстоятельств, подлежащих выяснению при допросе данного свидетеля; ознакомление с положениями Правил дорожного движения, автотехнической терминологией, что позволит вести допрос со знанием дела; сбор сведений о личности свидетеля; составление на основе всех данных плана допроса.

В начале допроса необходимо выяснить отношение свидетеля к делу, узнать, в каких отношениях он состоит с водителем и с потерпевшим. Затем свидетелю следует предложить рассказать все известное ему по факту дорожно-транспортного происшествия, предупредив его о том, что он должен сообщить то, что видел лично, а не знает это с чьих-либо слов. Кроме того, при допросе свидетеля-очевидца следователь должен выяснить, где тот находился в момент происшествия и чем занимался.

В случае обнаружения противоречий между показаниями свидетеля и иными материалами дела (в частности, предыдущими показаниями), свидетелю необходимо задать дополнительные вопросы.

Вопросы, которые должны быть поставлены перед свидетелями, условно можно разбить на 4 группы.

Первая группа вопросов направлена на выяснение условий, при которых свидетель наблюдал происшествие, и возможности объективно воспринимать и правильно излагать увиденное. Такими вопросами могут быть:

1. С какого места Вы наблюдали происшествие, каким образом там оказались (откуда и куда направлялись)?
2. Какое расстояние отделяло Вас от места аварии?

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий, некоторые особенности проведения допросов свидетеля, потерпевшего и обвиняемого при расследовании ДТП [Текст] / составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Москва, 2005. – № 1 (123). – С. 97.

3. Какое было состояние погоды, проезжей части дороги? Какими были освещение и видимость места происшествия?

4. Регулировалось ли движение транспортных средств на участке дороги, работали ли светофорные объекты?

5. Не было ли помех у Вас для наблюдения (движение пешеходов, транспорта), а так же объектов, ограничивающих видимость (угол строения, остановившийся автобус и т.п.)?

6. Каково у Вас состояние здоровья (зрение, слух и т.д.), состоите ли на учете у психиатра или нарколога?

7. Находились ли в момент ДТП в состоянии алкогольного опьянения?

8. Имеете ли навыки управления автомобилем или профессиональные познания в области автодела и безопасности движения?

Вторая группа вопросов помогает выяснить поведение пешеходов на дороге, положение их в момент наезда и месторасположение после него. К ним можно отнести следующие вопросы:

1. В каком направлении начал движение потерпевший, как он двигался (шел, бежал, изменял ли направление и темп движения; останавливался, смотрел ли перед выходом на проезжую часть и во время движения на приближающийся автомобиль)? Если движение регулируется светофором, то на какой его сигнал пешеход вышел на дорогу?

2. Не появился ли пешеход на проезжей части из-за какого-либо препятствия (из-за движущегося или стоявшего транспорта и т.д.)?

3. Как вел себя пешеход, увидев приближающийся автомобиль, услышав звуковой сигнал?

4. В каком месте произошел наезд, столкновение (какое расстояние преодолел пешеход по проезжей части до наезда)?

5. Какой частью автомобиля произошел наезд, и какой частью тела был обращен пешеход к автомобилю в момент первоначального контакта с транспортным средством?

6. Куда упал потерпевший после удара, был ли он перемещен автомобилем, на какое расстояние?

7. Имел ли место переезд колесами транспортного средства (если да, то через какие части тела)?

8. Перемещали ли пострадавшего с места падения до приезда сотрудников ОВД, "Скорой помощи"?

Третья группа вопросов направлена на выявление действий водителя и характера движения транспортного средства. Она может включать в себя следующие вопросы:

1. Каковы были скорость и направление движения автомобиля; марка, цвет и государственный номер последнего?

2. Были ли в автомобиле пассажиры, чем был загружен автомобиль?

3. Какие меры предпринимал водитель для предотвращения ДТП (торможение, маневрирование, подача звукового сигнала)?

4. Что делал водитель после остановки? Кто и как вызвал милицию и "Скорую помощь"?

5. Видели ли, как водитель выходил из автомобиля, как он выглядел, что говорил? Откуда из автомобиля вышли пассажиры, что поясняли на месте?

6. В каком состоянии находился водитель и пассажиры автомобиля (если в нетрезвом, что на это указывало)?

7. Перемещались ли транспортное средство (с места остановки), отделившиеся от него части или вещи пешехода (упавшие на проезжую часть)?

8. Кто первым подошел или подъехал к месту происшествия?

Четвертая группа вопросов направлена на выяснение характера движения других транспортных средств:

1. Следовали ли в момент происшествия в попутном или во встречном направлении другие транспортные средства (их марка, цвет, государственный номер)? Какова была их скорость, как они располагались на проезжей части?

2. Не изменяли ли данные транспортные средства направление движения и не создавали ли они помехи для движения автомобиля, совершившего происшествие?

Данный перечень вопросов не является исчерпывающим. Он зависит от конкретных обстоятельств ДТП и его особенностей.

На формирование показаний свидетелей значительное влияние оказывает их субъективная оценка случившегося, что необходимо учитывать при определении тактики допроса. Условно их можно разделить на три группы.

Свидетели первой группы сохраняют "нейтральное" отношение к водителю и потерпевшему, не осуждая первого и не высказывая сожаления последнему. В основе такого отношения лежит уверенность в том, что компетентные должностные лица правильно оценят произошедшее и примут справедливое решение. Такие свидетели охотно дают показания и отвечают на уточняющие вопросы.

Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, считая возникновение дорожно-транспортного происшествия результатом противоправных действий потерпевшего. Подчеркивая своевременность принятых водителем мер, они часто указывают на такие детали происшествия, о которых не могли знать. Нередко источником их осведомленности является рассказ водителя об обстоятельствах случившегося.

Свидетели третьей группы связывают причину дорожно-транспортного происшествия только с действиями водителя. Они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия. Такие ситуации характерны для наездов на пешеходов.¹

Положительные результаты допроса свидетелей дает предъявление им плана (схемы) места происшествия. Оно способствует четкому определению местонахождения свидетеля, уяснению, какие именно обстоятельства произошедшего он мог видеть. Кроме того, план способствует воспроизведению некоторых забытых свидетелем обстоятельств. Он является также своего рода "контрольным звеном". Сопоставлением показаний свидетеля с данными плана об одних и тех же обстоятельствах позволяет определить осведомленность свидетеля об обстоятельствах случившегося. С тактической точки зрения прежде

¹ Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 35.

чем предъявить свидетелю план места происшествия целесообразно до начала фиксации показаний в свободной беседе выяснить, что именно может сказать свидетель о произошедшем. Следует остановиться лишь на основных моментах дорожно-транспортного происшествия, отдельных "узлах".

Желательно при этом представить в распоряжение свидетеля масштабные макеты транспортных средств, пешеходов и других объектов, размещение которых на плане позволяет ввести в допрос элементы моделирования, способствующие конкретизации показаний.

С этой целью следует получить подробную информацию о марке, модели, цвете транспортного средства. Если свидетель плохо ориентируется в транспортных средствах, то лучше всего использовать справочные пособия, с помощью которых можно уточнить марку, модель, цвет транспортного средства. При этом следует учитывать некоторые психологические аспекты формирования восприятия, обусловленные быстротечностью дорожно-транспортного происшествия. В частности, при движении с одинаковой скоростью легкового и грузового автомобилей скорость меньшего из них (легкового) может восприниматься большей, чем грузового и, наоборот, скорость грузового автомобиля в этих условиях может занижаться. Установлению личности водителя способствует подробный допрос о приметах пассажиров транспортного средства, их поведения после происшествия.

Если свидетель видел государственный номерной знак, следует обратить внимание на его цвет и индексы. Нередко в таких случаях удается получить отдельные цифры и буквы номерного знака, что в совокупности с маркой, моделью транспортного средства позволяет через органы ГИБДД установить конкретное транспортное средство.

§ 3. Допрос потерпевших

Допрос потерпевшего следует производить в кратчайшие сроки после происшествия. Если потерпевший был доставлен в больницу, то его допрос необходимо проводить с учетом его

состояния здоровья и только с разрешения лечащего врача. Если потерпевший скончался по пути в больницу или вскоре после этого, то нужно допросить лиц, сопровождавших его, медицинский персонал больницы, соседей по палате. Этим же лицам целесообразно допрашивать в случае возникновения сомнений в истинности показаний потерпевшего.¹

Допрос потерпевшего всегда требует тщательной подготовки, большого внимания и чуткости.

Прежде всего потерпевшего следует допросить о его здоровье, т.е. выяснить следующие вопросы:

- 1) состояние зрения и слуха потерпевшего;
- 2) не имелось ли физических недостатков, которые ограничивали возможность его передвижения.

Содержание последующих вопросов зависит от вида и характера происшествия.

При наездах на пешеходов необходимо выяснять у потерпевшего:

1. Где и когда случилось происшествие?
2. В каком состоянии находился потерпевший перед наездом (здоровье, употребление спиртных напитков)? Откуда, куда и с кем шел?
3. Состояние проезжей части дороги, погода. Общая обстановка перед происшествием.
4. Действия потерпевшего перед наездом. В каком месте переходил дорогу (наличие светофоров, дорожных знаков)? Как ее переходил (шагом, бегом и т.д.)?
5. Видел ли (слышал ли) приближение автомобиля, совершившего наезд? Действия потерпевшего в тот момент, когда его увидел или услышал (ускорил темп движения, остановился, решил вернуться обратно)?
6. С какой скоростью двигался автомобиль, какие внешние световые приборы на нем работали?
7. Какой частью автомобиля был совершен наезд и в каком положении находился в этот момент потерпевший?

¹ Жарский, В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / В.Е. Жарский. – М., 1968. – С. 21.

8. Действия водителя и потерпевшего после наезда, что говорил ему водитель? В каком состоянии был последний?

9. Кто из очевидцев происшествия известен потерпевшему?

10. Какие телесные повреждения получил в результате наезда, где и какое время находился на лечении, какой вред ему причинен?

При столкновениях, опрокидываниях, наездах на неподвижные препятствия у потерпевшего, кроме указанных выше вопросов, выясняются:

1) место его расположения в автомобиле, был ли пристегнут ремнем безопасности;

2) степень загрузки транспортного средства;

3) состояние водителя и его действия при управлении транспортным средством;

4) траектория движения транспортного средства, с которым произошло столкновение;

5) наличие на месте происшествия пешеходов, транспортных средств или животных, создававших помехи для движения, и их действия;

6) месторасположение других пассажиров и их действия во время ДТП и после него.¹

У потерпевшего выясняются также обстоятельства, относящиеся к механизму события: в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения ему были нанесены; какова последовательность его перемещения после удара; от соприкосновения с какими частями и какие возникли телесные повреждения; в какой одежде он находился, имеются ли на ней следы и где одежда находится в данный момент (при необходимости одежда изымается и подвергается исследованию).²

¹Расследование дорожно-транспортных происшествий, некоторые особенности проведения допросов свидетеля, потерпевшего и обвиняемого при расследовании ДТП [Текст] / составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Москва, 2005. – № 1 (123). – С. 101.

²Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 31.

В тех случаях, когда водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся, потерпевший допрашивается также о том, останавливалось ли транспортное средство и подходил ли водитель к потерпевшему; какие действия производил на месте происшествия; в каком направлении уехал; не запомнил ли примет водителя и отличительных признаков транспортного средства.

Кроме того, следует установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия. Эти вопросы направлены на выяснение поведения водителя: как он объяснял обстоятельства случившегося; с какими просьбами обращался к потерпевшему; не изменял ли обстановку места происшествия; какую медицинскую помощь он оказывал.

Для обеспечения установления характера и размера последствий происшествия, что производится, как правило, в ходе дополнительного допроса, необходимо выяснить: какие телесные повреждения были причинены потерпевшему; в каком лечебном учреждении и как долго он лечился; какие вещи (портфель, зонтик и т.д.) и предметы одежды повреждены; какова их первоначальная стоимость.

При допросе потерпевшего, как правило, с самого его начала становится очевидным, под влиянием каких факторов формировались его показания. Такими факторами являются оценка потерпевшим своего поведения перед происшествием, а также анализ поведения водителя. Если поведение потерпевшего было неправомерным (например, переход улицы при запрещающем сигнале светофора), то в его показаниях преобладают сведения о грубом нарушении водителем правил безопасности, которое характеризуется достаточным расстоянием для остановки транспортного средства, возможностью видеть пешехода и т.д. В таких случаях следует применять тактические приемы, используемые для допроса лиц, дающих ложные показания. И, наоборот, когда потерпевший не усматривает в своих действиях нарушений Правил дорожного движения, то его показания, как правило, отличаются правдивостью. Эти сведения следует учитывать при избрании тактики допроса в

целях получения полных и объективных показаний относительно обстоятельств происшествия.

§ 4. Допрос подозреваемого (обвиняемого)

Основным источником информации о дорожно-транспортном происшествии на первоначальном этапе расследования является допрос водителя.

Независимо от вида дорожно-транспортного происшествия и исходной следственной ситуации сведения, получаемые при допросе водителя, можно разделить на четыре группы:

- 1) о личности водителя и особенностях транспортного средства;
- 2) о дорожных условиях и дорожной обстановке;
- 3) об обстоятельствах совершения происшествия;
- 4) о действиях водителя после дорожно-транспортного происшествия.

При изучении личности водителя, кроме биографических данных, предусмотренных вводной частью протокола допроса, необходимо выяснить следующие вопросы: водительский стаж, его квалификацию, наличие прежних нарушений Правил дорожного движения, за которые он был привлечен к административной или иной ответственности, а также судимости за совершенные преступления. Эта информация поможет правильно выбрать тактику допроса, сформулировать уточняющие вопросы и определить необходимость проведения иных процессуальных действий.

Транспортное средство является важным элементом системы обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому информация о его техническом состоянии имеет важное значение при расследовании дорожно-транспортного происшествия. Если при осмотре места происшествия обнаружена неисправность транспортного средства, то следует выяснить следующие вопросы: было ли оно исправно перед выездом на линию; когда возникла неисправность. При допросе водителя необходимо также установить характер этой неисправности, ее конкретное проявление и установить причину продолжения водителем дви-

жения на неисправном транспортном средстве. Одновременно устанавливаются лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств.

Информация о дорожной обстановке и дорожных условиях связана с установлением следующих вопросов: видимость, т. е. возможность различать водителем конкретный объект (пешехода, транспортное средство, поворот дороги) с определенного расстояния; освещенность проезжей части в условиях естественного или искусственного (фонари уличного освещения, ближний или дальний свет фар) освещения; профиль проезжей части, тип и состояние дорожного покрытия.

Следует иметь в виду, что показания водителя относительно этих обстоятельств могут не совпадать с теми сведениями, которые отражены в протоколе осмотра места происшествия, ибо нередко от момента дорожно-транспортного происшествия до его осмотра проходит определенное время, в течение которого в обстановке места происшествия происходят различные изменения. В связи с этим во время допроса водителя необходимо выяснить следующие вопросы: состояние проезжей части в момент происшествия; когда и какие произошли в нем изменения; каково было состояние проезжей части в момент осмотра; какое время прошло от момента дорожно-транспортного происшествия до начала осмотра. Важно также установить, по каким признакам водитель сделал вывод о состоянии проезжей части (по цвету покрытия, движению транспортного средства во время торможения и т. д.).

К другим сведениям, характеризующим дорожные условия, следует отнести обустройство дороги и средства регулирования уличного движения. Здесь следует выяснить ширину проезжей части, количество полос для движения транспортных средств и способы разделения их, наличие дорожных знаков, светофоров и их расположение.

Дорожная обстановка – понятие, которое определяется скоростью движения транспортных средств, характером и интенсивностью движения, расположением их на проезжей части относительно друг друга, особенностями окружающей проезжую часть местности (деревья, пустырь, строения и т. д.). Осо-

бенно важно при допросе водителя иметь в виду влияние дорожной обстановки на обзорность, т.е. возможность с рабочего места водителя обозревать определенное пространство проезжей части. Она не остается постоянной, а меняется в зависимости от дорожной обстановки. В силу этого во время допроса важно установить, какому состоянию дорожной обстановки соответствовала обзорность.

Наиболее сложной является часть допроса водителя относительно обстоятельств совершения происшествия и развития механизма происшествия. При этом основное внимание на допросе уделяется механизму, касающемуся процесса движения объектов, непосредственно перед столкновением или наездом. Следует иметь в виду, что только на основе результатов допроса водителя такие процессы познать невозможно, т. к. необходим совокупный анализ сведений, полученных при допросе водителя, других лиц и заключений экспертов (автотехника, трасолога, медика и др.).

При выявлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия возникает задача получить точные данные о различных процессах (скорости транспортных средств, темпе движения пешеходов, взаимном расположении движущихся транспортных средств), а также о расположении различных объектов обстановки места происшествия. Поскольку речь идет о количественных показателях, суждения людей о которых являются результатом их субъективной оценки, то задача не всегда может быть решена в ходе допроса.

Содержание допроса различается в зависимости от вида дорожно-транспортного происшествия.

При наездах транспортных средств на пешеходов основное внимание при допросе водителя следует уделять выяснению характера движения транспортного средства и пешехода – в каком направлении, относительно друг друга они передвигались, с какой скоростью (в каком темпе), в каких условиях развивалось дорожно-транспортное происшествие.

Оценку показаний водителя следует осуществлять на основе сопоставления показаний свидетелей и данных их протокола осмотра места происшествия, в котором имеются сведения о

длине следов торможения. Если же следы торможения при осмотре не обнаружены, то следует использовать в тех же целях сведения из протоколов допроса свидетелей (очевидцев). К показаниям водителя относительно скорости движения транспортного средства следует относиться критически, ибо при отсутствии следов торможения даже опытные водители склонны в своих показаниях занижать величину скорости, ошибочно полагая, что это обстоятельство свидетельствует о проявленной ими осторожности.

Важное значение имеет выяснение у водителя расположения управляемого им транспортного средства перед происшествием. Известно, что далеко не всегда на месте происшествия обнаруживаются следы, при анализе которых можно определить место наезда транспортного средства на пешехода. Выяснение расположения на проезжей части дороги транспортного средства позволяет установить место наезда.

В числе других вопросов при допросе водителя необходимо установить скорость транспортного средства, создавшего помеху, его расположение, характер последующего движения.

Выяснение дорожной обстановки необходимо связывать с движением пешехода. Например, с началом его движения от тротуара, появлением из-за движущегося автомобиля и т.д. Относительно характера движения пешехода необходимо выяснить: с какой стороны по направлению движения транспортного средства появился пешеход и на каком расстоянии перед ним; под каким углом он пересекал проезжую часть и каков был темп его движения (медленный, спокойный или быстрый шаг, спокойный или быстрый бег); не останавливался ли он и не менял ли темп движения; в каком месте произошел наезд на него.

Если пешеход появился из-за неподвижного или движущегося препятствия, которое могло ограничивать обзорность водителю, то следует установить его размеры, расположение, а также положение транспортного средства по отношению к нему при появлении пешехода из-за препятствия.

При анализе механизма наезда следует установить: какие действия предпринимал водитель для предотвращения наезда

(торможение, объезд, подача звукового или светового сигналов) и на каком расстоянии от пешехода. Кроме того, важно установить и поведение потерпевшего на проезжей части: смотрел ли он в сторону приближавшегося транспортного средства; как реагировал на сигналы водителя.

Отсутствие такого анализа действий водителя и потерпевшего в ходе предварительного следствия может привести к неверной оценке действий участников дорожно-транспортного происшествия, что может привести при рассмотрении дела в суде к вынесению оправдательного приговора. Характерным примером является уголовное дело в отношении М., которой органами предварительного следствия было предъявлено обвинение в нарушении ПДД, повлекшем причинение Я. менее тяжких телесных повреждений, совершенных при следующих обстоятельствах.

24 июля 1995 года около 15 часов М., управляя личным автомобилем, двигалась по ул. Мичурина в г. Красноярске. Подъезжая к регулируемому перекрестку, в нарушение п. 13.8 ПДД (в редакции 1994 года) при включении разрешающего сигнала светофора она не уступила дорогу пешеходу Я., который еще не закончил переход проезжей части. В результате этого М. совершила наезд на последнего, причинив ему тяжкие телесные повреждения.

Ленинским районным судом г. Красноярска М. была оправдана по ч. 1 ст. 211 УК РСФСР (в настоящее время ч. 1 ст. 264 УК РФ) за отсутствием в деянии состава преступления.

Признавая М. невиновной в наезде на Я., суд указал, что несчастный случай произошел вследствие грубой неосторожности самого потерпевшего, который начал переход проезжей части улицы на разрешающий сигнал светофора, а продолжил – на запрещающий, выйдя из-за стоявшего в левом ряду автобуса непосредственно перед ехавшим на разрешающий сигнал светофора автомобилем М.

В соответствии с п. 4.6 ПДД, пешеходы должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжить переход можно, лишь убедившись в безопасности и с учетом сигнала светофора.

Как видно из материалов дела, М. ехала на разрешающий сигнал светофора, т.е. в соответствии с требованиями п. 1.3.8 ПДД. Я. же, переходя улицу, нарушил требования п. 4.6 Правил, что явилось причиной наезда на него¹.

При столкновениях транспортных средств на первоначальном этапе расследования, как правило, не представляется возможным даже предположительно высказаться, кто из водителей допустил преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, поэтому круг вопросов, подлежащих выяснению при допросе каждого водителя – участника события аналогичен. Он определяется обстоятельствами конкретных происшествий. Так, при расследовании попутных столкновений следует знать скорость движения автотранспорта, дистанцию между транспортными средствами, их расположение на проезжей части. У водителя переднего транспортного средства следует выяснить, какие его действия предшествовали столкновению и чем они были вызваны. У водителя заднего – как он воспринимал действия водителя переднего транспортного средства и на основе каких признаков сделал вывод о характере его действий. Если он тормозил, то включался ли стоп-сигнал, заблокировались ли колеса.

При выяснении обстоятельств совершения столкновения транспортных средств следует иметь в виду, что они возникают на пересечении дорог вследствие преступной небрежности или самонадеянности одного из водителей. В процессе допроса водителей могут сложиться следующие ситуации:

- 1) оба водителя дают правдивые показания;
- 2) один из водителей дает правдивые показания, а другой – ложные;
- 3) оба водителя дают ложные показания (один умышленно искажает обстоятельства совершения преступления, другой – добросовестно заблуждается).²

¹ Ведищев, Н.П. Вопросы методики защиты по делам об автотранспортных преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ [Текст] / Н.П. Ведищев // Адвокатская практика. – 2006. – № 1. – С. 35.

²Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990. – С. 40.

Если оба водителя дают правдивые показания, то в зависимости от сложившейся дорожной обстановки следует выяснить: скорость и расположение транспортных средств перед столкновением, а также расстояние, на котором находились транспортные средства от какого-либо ориентира (границ проезжей части, мачты уличного освещения, светофора); когда водители обнаружили пересекающее путь их следования транспортное средство; какие объекты ограничивали возможность своевременного обнаружения транспортного средства. Важное значение имеет также выяснение момента принятия мер по предотвращению столкновения. При этом следует выяснить, применялось ли торможение и на каком расстоянии от места столкновения эти действия были выполнены.

При выяснении места столкновения следует определить координаты места столкновения, наличие и характер свидетельствующих об этом следов, а также расстояние, на которое переместилось каждое транспортное средство после столкновения, расположение их после остановки, какой сигнал светофора был включен в момент наезда, столкновения. Вместе с тем устанавливаются наличие, характер и расположение повреждений на транспортных средствах, имеются ли пострадавшие и какие они получили телесные повреждения.

Поскольку водители допрашиваются через некоторое время после происшествия, то необходимо выяснить, производился ли ремонт транспортных средств. Когда по обстоятельствам дела необходим их дополнительный осмотр или назначение автотехнической экспертизы, то целесообразно принять меры к сохранности неотремонтированных транспортных средств.

При допросе водителей в других ситуациях важно установить, кто из допрошенных дает заведомо ложные показания (добросовестно заблуждается). На это могут указывать такие обстоятельства: несоответствие показаний водителя характеру и расположению следов на проезжей части, транспортных средствах и обстановки места происшествия; противоречия в показаниях относительно точно установленных обстоятельств; отсутствие подробного объяснения о происшедшем событии.

Аналогичный круг вопросов выясняется при допросе водителей по поводу встречных (лобовых) столкновений. Однако следует иметь в виду, что нередко водитель транспортного средства, в салоне или кабине которого погиб пассажир, утверждает, что столкновение произошло в результате действий погибшего, который, испугавшись приближающегося автотранспорта, следующего навстречу, неожиданно резко повернул рулевое колесо в его сторону. Такие показания подлежат детальному выяснению и тщательной оценке.

Основная сложность при допросе водителей по факту касательного столкновения заключается в определении, какой из автомобилей отклонился от линии первоначального движения. Установлению этого обстоятельства может способствовать протокол осмотра места происшествия, в котором зафиксированы следы на проезжей части транспортных средств и положение их после столкновения.

Водителя следует допросить также о том, какие действия он предпринимал после совершения преступления, с кем делился впечатлениями об обстоятельствах совершенного преступления. Это может относиться к действиям по оказанию помощи пострадавшим, сохранению следов преступления.

При задержании водителя, скрывшегося после совершения преступления, помимо перечисленных обстоятельств необходимо выяснить: причину совершения преступления; кому и что именно он рассказал об обстоятельствах совершения преступления; какие меры предпринимал он для сокрытия следов преступления.

В процессе допроса подозреваемого (обвиняемого) должны быть отражены следующие обстоятельства:

1. Какие навыки в управлении данного транспортного средства (далее – ТС) он имеет? Какой у него общий водительский стаж? Совершал ли он ранее ДТП? Состоит ли он на психоневрологическом, наркологическом учетах?

2. Откуда, куда, с какой целью ехал? Кому принадлежит ТС (данные владельца), на основании чего управлял данным ТС в момент ДТП (доверенность, свидетельство о

регистрации, наличие соответствующей категории в водительском удостоверении)?

3. Техническое состояние ТС перед выездом. Кто и как проверял его техническое состояние перед выездом? Если имеется неисправность, то выяснить, когда она возникла, знал ли водитель о ней, что им было предпринято для ее устранения.

4. Загрузка ТС. Количество пассажиров (их данные и расположение в салоне). Характер и масса перевозимого груза, его распределение и крепление.

5. Состояние подозреваемого во время управления ТС (здоровье, алкогольное опьянение, утомленность, зрение, наличие очков и т.д.)? Когда в последний раз в ходе управления ТС отдыхал (сколько часов спал)? Дата, время и количество последнего употребления до ДТП спиртных напитков.

6. Погодные условия (осадки, туман, сумерки). Состояние проезжей части дороги (сухой, мокрый асфальт, обледенелое покрытие и т.д.) и обочин. Наличие дорожных знаков и разметки.

7. Видимость проезжей части в направлении движения, ее освещенность. В темное время суток – было ли включено уличное освещение, осветительные приборы на ТС? В дневное время – чем ограничивалась видимость (неподвижным препятствием, движущимся автомобилем и т.д.)?

8. Скорость движения ТС. Расположение его на проезжей части (по какой полосе движения ехал, на каком расстоянии от края проезжей части или линии разметки).

9. На каком расстоянии подозреваемый заметил пешехода или ТС, с которым произошло столкновение? Как двигался пешеход (транспортное средство), темп (скорость) его движения, направление, изменения в темпе (скорости) и направлении движения?

10. Действия подозреваемого, предпринятые им для избежания наезда, опрокидывания или столкновения (торможение – экстренное или рабочее, маневрирование, подача звукового сигнала, переключение передач для снижения скорости движения). Когда были предприняты данные действия?

11. Какой частью ТС был сбит пешеход, в каком положении он находился в момент наезда (какими частями, под каким углом столкнулись автомобили)?

12. Наезд (столкновение) произошел с торможением или без торможения, на сколько метров продвинулось ТС в заторможенном состоянии до наезда и после него? В случае прекращения торможения до остановки ТС – какое расстояние проехало ТС накатом до полной остановки?

13. Действия подозреваемого и других участников ДТП после случившегося. Кто оказывал пострадавшему помощь? Кто и как вызвал на место сотрудников милиции и "Скорую медицинскую помощь"?

14. Кто первым подошел или подъехал к месту происшествия, кто из очевидцев происшествия известен подозреваемому? Записывал ли на месте ДТП данные свидетелей, кому их передал?

Водитель, причастный к автопроисшествию, как правило, является лицом заинтересованным, поэтому он зачастую дает показания в наиболее выгодном для себя ракурсе, с целью избежать ответственности или ее смягчить.¹ Так, водитель занижает избранную им скорость движения, искажает поведение потерпевшего и т.д. В таких случаях надлежит проверить достоверность сведений путем допроса свидетелей, самого потерпевшего, проведением следственного эксперимента, назначением экспертиз.

§ 5. Организация и производство следственного эксперимента

Практика расследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что одним из основных и наиболее важных следственных действий после осмотра места происшествия является следственный эксперимент, проведение которого предусмотрено ст. 181 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Без его проведения в большинстве случаев не-

¹ Руководство для следователей [Текст] : учебник для вузов / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М. : Издательство "Экзамен", 2005. – С. 780.

возможно установить механизм ДТП, назначить автотехническую экспертизу и, как следствие, принять обоснованное решение по уголовному делу.¹

Главная особенность следственных экспериментов по данной категории дел состоит в том, что в подавляющем большинстве случаев они проводятся с использованием транспортных средств – источников повышенной опасности – на проезжих частях дорог, движение по которым нежелательно закрывать на длительное время. Все это требует от следователя: а) привлечения к участию в эксперименте дополнительных сил (работников ГИБДД) для обеспечения безопасности проведения данного следственного действия; б) эффективного проведения эксперимента в наиболее сжатый промежуток времени, что достигается предварительной подготовкой и планированием.

Общими тактическими условиями проведения следственных экспериментов, которые могут быть использованы как ориентирующие для конкретных случаев, являются:

1. Проведение эксперимента в обстановке, тождественной или максимально приближенной к той, в которой происходило ДТП.

2. Использование по возможности тех же транспортных средств, когда это имеет принципиально важное значение.

3. Совершение в ходе проведения эксперимента (либо в целях безопасности лишь моделирование) действий, максимально сходных с теми, которые имели место в действительности.

4. Неоднократное повторение опытных действий, чтобы исключить случайные результаты и получить достоверные доказательства.

5. Проведение эксперимента поэтапно.

6. Проведение эксперимента с несколькими участниками ДТП и свидетелями в обстановке, исключающей возможность

¹ Евтюков, С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / С.А. Евтюков, Я.В. Васильев; под общ. ред. С.А. Евтюкова. – СПб. : ООО "Издательство ДНК", 2004. – С. 103.

существенного влияния показаний одного допрошенного лица на показания другого.

Проведение следственного эксперимента складывается из двух стадий: подготовительной и непосредственного осуществления опытных действий.

На подготовительном этапе следователь задолго до выезда на место, а также непосредственно перед ним (выездом) должен решить целый круг задач, призванных обеспечить надлежащее проведение следственного действия. Необходимо определить место, время и условия его производства. По общему правилу следственный эксперимент проводится непосредственно на месте дорожно-транспортного происшествия. Исключение составляют следующие случаи:

1. Когда проведение опытных мероприятий на месте ДТП небезопасно, поскольку связано с риском совершения нового ДТП.

2. Когда невозможно доставить на место ДТП свидетеля или потерпевшего, с которыми по обстоятельствам дела необходимо проведение опытных действий. Причиной этого может быть длительная болезнь указанных лиц и иные обстоятельства, существенно ограничивающие передвижение допрошенного лица.

3. Когда место ДТП с течением времени сильно изменилось.

Выбор времени и условий проведения следственного эксперимента зависит, прежде всего, от времени совершения ДТП, времени года и погодных условий (осадков, облачности и т.п.), при которых оно было совершено. При этом период времени может не совпадать в абсолютных показателях (часах и минутах), а быть максимально приближенным по своим характеристикам (по степени естественной или искусственной освещенности) ко времени происшествия. Следователь вынужден зачастую "ловить" погоду и находиться вместе со свидетелями или другими запланированными участниками эксперимента в постоянной готовности выехать на место его проведения при выпадении, к примеру, атмосферных осадков.

Особое внимание следует уделять расследованию ДТП в осенне-зимний и зимне-весенний периоды. В этом случае несвоевременное возбуждение уголовного дела, некачественный осмотр места происшествия, нерасторопность следователя и иные, зачастую естественные, обстоятельства могут привести к невозможности проведения некоторых опытных действий в соответствующее моменту совершения ДТП время года. Вопрос о привлечении водителя к уголовной ответственности в такой ситуации остается открытым и решить его в установленные законом сроки чаще всего невозможно.

Существуют случаи, когда для достижения определенной цели эксперимента необязательно обеспечение тождества погодных условий и времени суток. В процессе подготовки следователь определяет состав участников эксперимента, подбирает и готовит необходимые для его проведения научно-технические средства (фотоаппарат, рулетка, уклономер, секундомер и т.п.), средства связи, световозвращающий диск, мел или вешки, манекен человека и т.д. Подыскивает и обеспечивает использование необходимых для проведения опытных действий транспортных средств соответствующих марок, моделей, а иногда и цвета.

Одновременно с вызовом на эксперимент допрошенных по уголовному делу лиц и их представителей, а так же специалиста, следователь приглашает сотрудников ГИБДД, на которых возлагается обязанность обеспечивать безопасность проведения данного следственного действия.

Особое внимание на подготовительной стадии следователь должен уделить тому, какие факты подлежат установлению или проверке, и составить подробный план эксперимента, в котором отразить:

- круг вопросов, подлежащих изучению и проверке;
- содержание опытных действий, их последовательность и возможные варианты;
- список участников и их задачи;
- перечень предметов и средств, необходимых для проведения эксперимента.

Определение темпа движения пешехода проводится следующим образом. Для определения темпа движения пешехода

(потерпевшего) до наезда на него транспортного средства выбирается его дублер – статист, который по возрасту, телосложению, физическому состоянию должен соответствовать потерпевшему. Одежда и обувь должны быть такими, которые были на потерпевшем в момент ДТП.

Обычно темп движения пешехода устанавливается на отрезке, который прошел потерпевший с начала опасного момента до момента наезда. Но иногда, если указанный путь сравнительно мал или значительно велик, берется контрольный отрезок – отмеренный рулеткой отрезок пути до места наезда длиной, к примеру, от 5 м до 10 м в зависимости от скорости передвижения потерпевшего.

При прохождении статистом отметки "Старт" включается секундомер, а при достижении отметки "Финиш" он выключается. Зафиксированное время каждый раз показывается в обязательном порядке понятным, а при необходимости и иным участвующим лицам и заносится одновременно с показаниями свидетелей в протокол в соответствующей последовательности.

В случае изменения пешеходом темпа или направления своего движения при пересечении проезжей части в момент ДТП, в ходе следственного эксперимента необходимо зафиксировать в декартовой системе координат всю траекторию движения пешехода и установить его темп по указанной выше методике на каждом участке.

Определение скорости движения транспортного средства производится по показаниям свидетелей по такому же принципу, как и темп движения пешехода. Контрольный отрезок, на котором прогоняется транспортное средство, должен составлять, как правило, не менее 50 м для велосипедиста, повозки и не менее 100 м для автомобиля.

Данное опытное действие проводится, как правило, в случаях, когда транспортное средство (ТС), начиная с попадания в опасную зону и до столкновения, двигалось с неравномерной скоростью.

В случаях же с равномерной или сравнительно высокой скоростью ТС для определения указанного промежутка времени следователю достаточно установить на следственном экспери-

менте расстояние, которое проехало ТС, начиная с опасного момента до столкновения, и его скорость.

По свидетельским показаниям или на основании следов, зафиксированных в протоколе осмотра места ДТП, моделируется траектория движения данного ТС.

Транспортное средство устанавливается в исходное положение, исходя из характера его движения и скорости, которую ему надо развить до попадания в опасную зону. Если ТС перед ДТП двигалось без остановки, то оно отводится на достаточное для развития определенной скорости расстояние. Если ТС перед ДТП в опасной зоне начало движение с места, то эксперимент начинается с места "старта" в момент начала движения ТС.

С соблюдением мер предосторожности водитель с исходного положения с заданной скоростью преодолевает участок. При достижении ТС линии "Старт" включается секундомер, а при достижении линии "Финиш" секундомер выключается.

Как и при определении темпа движения пешехода, проводится несколько (не менее 3-х) попыток-прогонов ТС, исходя из показаний свидетелей, подозреваемого или потерпевшего.

Контрольное торможение производится с целью определения эффективности действия рабочей тормозной системы ТС, а также – при исправном тормозе – для определения замедления на месте ДТП (наледь, талый снег, грязный и мокрый асфальт, грунтовая дорога).

Для этой цели отмеряется участок длиной 100 м и обозначается вешками. Автомобиль с достаточного для разгона расстояния до линии "Старт" начинает движение и на установившейся скорости проходит расстояние за границу "Финиша". При прохождении передним бампером ТС линии "Старт" включается секундомер, а при прохождении линии "Финиш" секундомер выключается, время фиксируется в протоколе.

Важно помнить, что во время такого прогона понятия должны не только видеть, как и с каким результатом фиксируется на секундомер время проезда, но и подтвердить поддержание водителем ТС определенной постоянной скорости движения на контрольном участке. Таким образом, два понятия в обязательном порядке должны находиться в ТС и видеть показания

спидометра, при этом дополнительное привлечение еще двух понятых для фиксации времени проезда не потребуется, если следователь будет находиться также в салоне и использовать секундомер, ориентируясь на установленные перед этим вешки.

Эффективность действия тормозной системы определяется на ровном сухом участке асфальта, где на скорости 40 км/час производится экстренное торможение автомобиля. При торможении все колеса должны затормаживаться одновременно, автомобиль должен двигаться прямолинейно. Это, а также отсутствие торможения в какой-либо паре колес (колесе) отмечается в протоколе.

Величина замедления при торможении на данной дороге определяется на участвовавшем в ДТП или аналогичном, технически исправном автомобиле, не участвовавшем в ДТП, с известной и зафиксированной в протоколе загрузкой. Порядок проведения эксперимента аналогичен вышеизложенному.

В случае проверки эффективности торможения ТС, участвовавшего в ДТП, в его салоне в момент контрольного торможения должны находиться понятые для подтверждения однократного воздействия водителем на педаль тормоза.

Определение видимости с места водителя в темное время суток различается по двум типам видимости – видимость общая и конкретная.

Общая видимость – это расстояние от передней части ТС по направлению его движения, на котором начинают различаться элементы дорожной обстановки и препятствия, обозначенные светотехническими приборами.

Определение общей видимости необходимо при каждом ДТП в ночное время, т.к. по величине общей видимости определяется максимально допустимая для водителя скорость движения ТС. Чем больше видимость и лучше дорога, тем с большей скоростью водитель может двигаться.

Для проведения эксперимента автомобиль устанавливается на передней части вдоль дороги, вблизи правой обочины. При работающем двигателе на средних оборотах коленчатого вала включается нужный свет фар, а понятые вместе с водителем наблюдают из кабины, как статист с листом белой плотной бумаги

(картона) формата А4, укрепленном на указке, движется от автомобиля вдоль правого края проезжей части, пронося указку с картоном в 20 см от земли. При этом лист поворачивается видимой стороной и тыльной через шаг.

В момент выхода статиста с картоном за пределы видимости подается сигнал его остановки и устанавливается точная граница видимости, от которой замеряется расстояние до передней части ТС. Это расстояние заносится в протокол.

Конкретная видимость – это расстояние от передней части ТС, на котором с места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам.

Определение видимости конкретного объекта необходимо в случае наезда на него для установления технической возможности водителя своевременным применением экстренного торможения предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Это расстояние зависит не только от света фар (дальнего или ближнего), но и света фар встречного ТС, контрастности препятствия, погодных условий. Исходя из данных условий, эксперимент на видимость, особенно в условиях снегопада, дождя, тумана, нужно проводить сразу по прибытии на место ДТП, так как подобные условия видимости впоследствии невозможно будет воспроизвести.

Определение видимости неподвижного препятствия при отсутствии света фар встречных машин и наезда на него без торможения производится непосредственно на месте наезда, где устанавливается объект, по цвету, форме и размерам соответствующий объекту наезда.

При наезде ТС на лежащего человека, на место наезда в таком же положении и аналогичной одежде размещают манекен.

Транспортное средство, которое совершило наезд, (ТС-1) или его дублер устанавливают на таком удалении, с которого препятствие (потерпевший) не видны.

На ТС-1 запускается двигатель, устанавливается режим его работы, соответствующий скорости ТС-1 перед наездом, включается свет фар и при движении со скоростью не более 3-4 км/час автомобиль перемещается к месту наезда до момента четкой видимости объекта.

После остановки рулеткой замеряют расстояние от передней части автомобиля до манекена (объекта), а затем данные заносят в протокол.

Эксперимент по определению видимости из кабины ТС-1 при наезде без торможения на движущееся препятствие при отсутствии света фар встречного транспортного средства (ТС-2) представляет определенную сложность в организации и требует от следователя детального планирования хода эксперимента и четкой координации действий всех участников.

При подготовке к выполнению эксперимента моделируют темп движения потерпевшего по свидетельству участников ДТП и секундомером определяют время прохождения контрольного участка. Длина контрольного участка должна быть для человека – 10 м, велосипедиста, повозки – 50 м.

Расстояние пробега ТС-1 за время = 1 секунде определяется из таблицы в зависимости от скорости его движения с точностью до 0,5 м. Данные в таблице соответствуют результатам перевода единицы измерения "км/ч" в "м/с" и получаются в результате деления скорости ТС в "км/ч" на число 3,6 (из таблицы перевода единиц измерения скорости).

Производится разметка экспериментального участка:

- наносится мелом или отмечается иным образом место наезда;
- наносится траектория и направление движения потерпевшего;
- от места наезда вдоль обочины отмеряется 5 отрезков длиной, соответствующей длине пути автомобиля за 1 секунду;
- от места наезда отмеряется 5 участков длиной, соответствующей длине пути пешехода за 1 с.

ТС-1 устанавливается на занимаемую полосу так, чтобы его передняя часть (при попутном наезде – задняя часть препятствия) была на уровне отметки.

Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий обычно проводится в целях проверки показаний водителей транспортных средств, причастных к происшествию, потерпевших, свидетелей.

В подавляющем большинстве случаев при расследовании дорожно-транспортных происшествий эксперимент проводится для того, чтобы установить возможность восприятия в определенных условиях какого-либо факта или явления, в частности возможность видеть (наблюдать) те или иные факты или явления. Довольно часто встречаются случаи, когда водители транспортных средств после совершения наезда на пешехода (велосипедиста) ссылаются на то, что объект, на который они наехали или с которым столкнулись, появился неожиданно в непосредственной близости от передней части их транспортного средства, а до этого момента они его не видели, так как невозможно было его увидеть заблаговременно. С целью проверки этих показаний можно провести следственный эксперимент, во время которого следователь опытным путем удостоверится в правдивости показаний водителя. Подобного вида следственный эксперимент проводится и тогда, когда у следователя возникло сомнение в правдивости показаний свидетеля, например, в отношении определения в конкретных условиях цвета транспортного средства, скрывшегося с места происшествия, или его номера. Значительно реже проводится следственный эксперимент для установления возможности слышать в определенных условиях какие-либо звуки. Необходимость в таком эксперименте возникает в тех случаях, когда водитель транспортного средства заявляет, что не слышал, например, свистка милиционера, или звуковых сигналов двигавшегося сзади транспортного средства, или удара при наезде на потерпевшего.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий часто проводятся эксперименты с целью установления возможности совершения какого-либо действия, например, проезда за определенный промежуток времени определенного расстояния, разворота данного транспортного средства для движения в обратном направлении, в конкретном месте улицы (дороги).

Бывают случаи, когда водитель, скрывшийся с места происшествия на своем транспортном средстве, при задержании заявляет, что он не причастен к происшествию, а повреждения, обнаруженные при осмотре его транспортного средства, образо-

вались несколько дней тому назад, когда он, въезжая во двор или делая разворот, не рассчитал расстояние и зацепил столб (дерево, пень и т.п.). С целью проверки его показаний проводится следственный эксперимент по установлению процесса образования следов, обнаруженных на транспортном средстве. Во время проведения следственного эксперимента данное транспортное средство подгоняется к указанному водителем столбу (дереву, пню) и проверяется, возможно ли в данных условиях образование этих повреждений. Целесообразно провести и второй эксперимент подобного вида, во время которого, восстановив обстановку на месте происшествия, поставить данное транспортное средство рядом с транспортным средством, оставшимся после происшествия на месте, и проверить, не могли ли образоваться эти следы в результате столкновения этих транспортных средств.

§ 6. Организация и назначение экспертиз по дорожно-транспортным преступлениям

Судебно-медицинская экспертиза проводится для определения тяжести последствий, наступивших в результате произошедшего ДТП, наличие которых обязательно для возбуждения уголовного дела, а впоследствии для привлечения к уголовной ответственности виновного по каждому уголовному делу о дорожно-транспортном преступлении необходимо назначение и производство судебно-медицинской экспертизы (СМЭ).

Предусмотреть перечень вопросов, ставящихся для разрешения СМЭ, сложно, т.к. их число и содержание зависят в каждом конкретном случае от особенностей ДТП, стадии расследования, а по ряду дел они определяются полнотой имеющихся у следователя иных доказательств.

Однако обязательны и наиболее значимы для постановки при назначении СМЭ следующие вопросы:

1. Каков характер и локализация имеющихся на теле потерпевшего следов и повреждений?
2. Какова давность причинения телесных повреждений: одновременно или в разное время возникли повреждения?

3. Прижизненно или посмертно они причинены?
4. Каков механизм образования травм у потерпевшего?
5. В каком положении находился пешеход по отношению к травмирующей силе в момент наезда на него ТС?
6. Страдал ли потерпевший при жизни хроническими заболеваниями и если да, то не состоят ли они в прямой причинной связи с наступившими последствиями?
7. Какова непосредственная причина смерти (степень тяжести вреда, причиненного здоровью)?
8. Находился ли пострадавший в момент смерти в состоянии алкогольного или наркотического опьянения?

Вопрос о непосредственной причине смерти, а точнее, о наличии причинно-следственной связи между дорожно-транспортным происшествием и смертью либо телесными повреждениями пострадавшего, ставится при проведении судебно-медицинской экспертизы в обязательном порядке. Однако и тут также встречаются ошибки. Характерным примером такой ошибки является дело известного в середине 1960-х гг. футболиста Московского "Спартака" С., который, управляя автомашиной "Форд", совершил наезд на гр-на Р.

При совершении наезда у Р. была сломана нога, и он был доставлен в 23-ю больницу, где студент-практикант поставил ему неправильный диагноз, что при применении наркоза привело к смерти потерпевшего на операционном столе в результате сердечной недостаточности.

Ясно, что причиной смерти потерпевшего был не перелом ноги, а совсем другая причина, и по этому по делу было необходимо проведение комиссионной судебно-медицинской экспертизы для установления причины смерти потерпевшего. Тем не менее, С. был осужден именно за то, что совершил ДТП, повлекшее по неосторожности смерть человека, и был приговорен к очень длительному сроку лишения свободы.¹

¹ Ведищев, Н.П. Вопросы методики защиты по делам об автотранспортных преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ [Текст] / Н.П. Ведищев // Адвокатская практика. – 2006. – № 1. – С. 27.

При вскрытии трупов лиц, погибших при ДТП, возможно присутствие следователя, который может дополнительно информировать эксперта об обстоятельствах происшествия, ставить перед ним частные задачи, дополнительные вопросы, не предусмотренные в первичном постановлении, осуществлять изъятие необходимых вещественных доказательств, в том числе и биологических объектов.

При расследовании дел данной категории решающее значение имеет своевременное назначение экспертизы живых лиц, т.к. промедление может повлечь за собой изменение или безвозвратную утрату признаков повреждений, их характера и механизма образования.

Судебно-медицинская экспертиза живых лиц часто проводится по медицинским документам, когда повреждения находятся в процессе заживления либо уже зажили. В этих случаях эксперт в своих выводах основывается на данных медицинских документов, качество которых не всегда удовлетворяет предъявляемым требованиям. Следователь должен предоставлять экспертам только подлинные медицинские документы, рентгенологические снимки.

Дополнительные СМЭ проводятся чаще всего в случаях вновь открывшихся обстоятельств. Повторные СМЭ назначаются при наличии обоснованных сомнений в качестве и выводах первичных экспертных заключений, в частности, слабой их аргументации, несоответствия имеющимся в деле иным доказательствам и т.д.¹

Судебно-автотехническая экспертиза часто вызывает определенные сложности. В первую очередь, это связано с обилием разного рода технологических и т.п. особенностей, сопутствующих дорожно-транспортным происшествиям.

¹ Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных преступлений [Текст] / составлено СУ при МВД Удмуртской Республики // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – № 4 (122). – С. 72.

Судебная автотехническая экспертиза компетентна устанавливать:

- 1) техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;
- 2) характер их неисправности, полученной в результате происшествия;
- 3) возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения;
- 4) причины и время возникновения неисправности транспортных средств;
- 5) причинную связь между указанными неисправностями и дорожным происшествием;
- 6) механизм (процесс) этого происшествия;
- 7) скорость движения транспортных средств перед происшествием;
- 8) тормозной и остановочный пути при данной скорости, состоянии и профиле дорожного полотна;
- 9) причины заноса и опрокидывания;
- 10) техническую возможность предотвращения происшествия;
- 11) соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов;
- 12) установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием.¹

Для проведения исследования эксперту представляются следующие материалы: протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия и автомобиля, фотоснимки следов протекторов; обнаруженные на месте ДТП части транспортного средства и его лакокрасочного покрытия; показания участников, очевидцев и иных свидетелей о механизме ДТП, состоянии дорожного покрытия, дорожных условиях, техническом состоянии ТС; протокол следственного эксперимента; заключение судеб-

¹ Ермаков, Ф.А. Судебная автотехническая экспертиза [Текст] / Ф.А. Ермаков // Российская юстиция. – 1996. – № 12.

но-медицинской экспертизы (СМЭ) о локализации и характере телесных повреждений участников ДТП и потерпевших; результаты экспертного исследования крови, микрочастиц и др.¹

До назначения экспертизы следователь проводит обязательную подготовительную работу, в частности устраняет противоречия, содержащиеся в материалах дела, а также дополняет эти материалы недостающими данными.

Прежде всего, следователь должен хорошо разобраться в протоколах и схемах осмотра места ДТП и транспортного средства.

Путем допросов водителей и свидетелей нужно установить механизм ДТП. Допрос целесообразно производить на месте происшествия, где им легче вспомнить и воспроизвести отдельные моменты и весь механизм происшествия, уточнить нужные расстояния и др.

При допросе водителя, кроме прочего, необходимо установить, в зависимости от характера происшествия: на каком расстоянии опасность была им обнаружена и на каком он начал реагировать; на каком расстоянии он нажал на тормоз или повернул руль, пытаясь предотвратить случившееся; сколько метров проехал после того, как нажал на тормоз, до непосредственного места происшествия и до остановки; на каком расстоянии наступило, например, ослепление от света фар встречного автомобиля и сколько потом двигался транспорт до места происшествия; масса перевозимого груза и др.

Допрашивая свидетелей, необходимо обратить внимание на то, соответствуют ли их показания предварительно установленным обстоятельствам случившегося. При этом следует учитывать место нахождения свидетеля в момент происшествия.

Когда налицо противоречия в показаниях, которые невозможно устранить допросами и очными ставками, целесообразно на месте происшествия произвести следственные эксперименты, результаты которых могут быть использованы также и экспертизой. С помощью таких экспериментов определяют:

¹ Приказчиков, В.П. Подготовка и назначение экспертиз [Текст] : учебно-методическое пособие / В.П. Приказчиков, А.П. Резван, В.Н. Косарев. – Волгоград : ВИЮ МВД России, 1999. – С. 108.

а) фактическую скорость движения транспорта, когда отсутствуют объективные данные для экспертных расчетов; б) видимость и обзорность в разных условиях; в) фактическую скорость движения пешехода или время пребывания его в поле зрения водителя; г) эффективность торможения, т.е. величину тормозного пути или замедления транспортных средств; д) время реакции водителя и др.

Можно предложить такой примерный перечень вопросов, относящихся к исследованию технического состояния транспорта:

1. Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии? (Этот вопрос нужно ставить, когда эксперт непосредственно осматривал транспортное средство или когда соответствующее заключение госавтоинспектора вызывает сомнение).

2. Возможно ли получение транспортным средством повреждений, перечисленных в протоколе осмотра, и каков механизм их образования?

3. Определить некоторые элементы механизма происшествия в момент его непосредственного совершения, исходя из обнаруженных повреждений (например, какими именно частями произошло столкновение, его угол, положение транспортного средства и пешехода на проезжей части и т.д.).

4. Возможно ли произвольное (без вмешательства водителя или другого лица) изменение режима работы рулевого механизма, рулевых приводов, ножного или ручного тормозов, других агрегатов и механизмов, и могло ли это повлиять на безопасность движения?

5. Установить причину разрушения отдельных деталей (технически неправильная эксплуатация, ремонт и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушения технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачество деталей, усталость металла и т.д.) и время его возникновения: в момент происшествия, до него или после?

6. Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживание и эксплуатацию транспорта, обнаружить неисправности и разрушение деталей, узлов и механизмов во

время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию и во время работы?

7. Есть ли причинная связь между неисправностями и разрушениями, с одной стороны, и происшествием – с другой, в частности, какое из этих обстоятельств является непосредственной причиной происшествия?

8. Какой ремонт – капитальный, текущий – должен быть произведен для устранения полученных повреждений?

Вопросы, относящиеся к установлению механизма происшествия, возможности предотвращения последнего, также необходимо ставить исходя из конкретных обстоятельств. Перечень этих вопросов примерно таков.

1. Определить скорость движения транспортного средства по одному или нескольким перечисленным данным: по следам непосредственного торможения – юза; величине пути движения накатом (движение без торможения при нейтральном положении рычага переключения передач); следам бокового скольжения при заносе; величине радиуса поворота следов или дороги перед опрокидыванием или заносом; по следам бокового скольжения и углам направления их перед столкновением и после него; величине угла опрокидывания и расстояния перемещения после него; по показаниям водителя о том, на каком расстоянии он начал реагировать на опасность, на каком расстоянии до непосредственного места происшествия нажал на педаль тормоза и др.

2. Соответствует ли скорость транспортного средства, установленная расчетным или следственным путем, требованиям безопасности движения в данных условиях?

3. Есть ли причинная связь между превышением скорости движения и происшествием?

4. Какова будет безопасная скорость движения, исходя из видимости и обзорности на том или ином расстоянии?

5. При установленной скорости движения и конкретных дорожных условиях определить длину пути непосредственного торможения – юза, тормозного пути (с момента нажатия на педаль тормоза до остановки), остановочного пути (с момента начала реакции водителя на опасность до остановки).

6. На каком расстоянии от транспорта появилась опасность (пешеход, транспортное средство и др.) и была ли возможность ее обнаружить?

7. На каком расстоянии от появившейся опасности водитель начал реагировать на нее?

8. Принял ли он необходимые меры для предотвращения происшествия?

9. Соответствуют ли, с технической точки зрения, механизму происшествия показания участников и свидетелей о появлении опасности?

10. Сколько метров должна составить дистанция безопасности с учетом скорости движения транспортных средств и дорожных условий?

11. Можно ли производить обгон транспортного средства в данной дорожной обстановке?

12. Находятся ли конкретный участок пути, мост или дорожное сооружение в исправном и пригодном для движения состоянии, отвечают ли они требованиям соответствующих нормативных документов?

13. Отвечают ли требованиям безопасности движения продольный или поперечный уклоны пути и радиус поворота дороги?

14. Можно ли было предотвратить данное происшествие с учетом возможностей торможения, устойчивости, управляемости, маневренности и других эксплуатационных качеств транспортных средств, а также расстояния, позволявшего обнаружить опасность?

15. Какие пункты Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации, Правил техники безопасности и других нормативных документов не выполнены водителями, пешеходами, инженерно-техническими и другими работниками, ответственными за эксплуатацию, ремонт и обслуживание транспортных средств, и др.?

Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой, можно разделить на три группы.

В первую группу входят вопросы, решение которых позволяет установить механизм происшествия. К ним следует отнести, например, решение вопросов о скорости движения

транспортных средств и пешеходов к моменту происшествия; о взаимном удалении транспортных средств, автотранспорта и пешехода на различных этапах развития события; о техническом состоянии транспортного средства; характере неисправности; времени и причине ее возникновения и т.п.

Во вторую группу входят вопросы, относящиеся к оценке действий водителя по обеспечению требований безопасности дорожного движения. Например, как следовало действовать водителю в конкретной ситуации, какими требованиями Правил дорожного движения нужно было руководствоваться при проезде конкретного отрезка дороги и др.

К третьей группе следует отнести вопросы, направленные на установление причинных связей между действиями участников происшедшего события и наступившими последствиями. На разрешение эксперта может быть поставлен вопрос о том, находятся ли в причинной связи с последствиями происшествия определенные действия водителя, пешехода, оцениваемые с точки зрения их несоответствия требованиям.

Судебно-биологическая экспертиза назначается, если при осмотре на поверхности транспортного средства обнаружены капли крови, частицы мозгового вещества, волосы. Эксперты определяют, кому принадлежит направленный на исследование объект – человеку или животному. Если кровь, обнаруженная на транспортном средстве, принадлежит человеку, то устанавливают, к какой группе или типу она относится. Когда в распоряжении эксперта имеются образцы крови потерпевшего, он дает заключение о совпадении или несовпадении по группе и типу крови, обнаруженной на транспортном средстве, и крови потерпевшего. Если на транспортном средстве обнаружены волосы человека, то определяют, сходны ли эти волосы с волосами потерпевшего.

Судебно-трасологическая экспертиза следов транспортных средств может дать ответы на такие вопросы:

1. К какому типу относится транспортное средство, следы которого обнаружены на месте происшествия; в каком направлении двигалось транспортное средство; оставлены ли следы колес, обнаруженные на месте происшествия, колесами конкретного транспортного средства и др.?

2. Каким видом ТС, типом, моделью автомобиля, какими его частями оставлены следы?

3. Какой моделью шины оставлены следы?

4. Каким колесом ТС оставлены следы (левым, правым, задним, передним)?

5. В каком направлении двигалось ТС, оставившее следы?

6. Не оставлены ли следы, обнаруженные на месте ДТП, шинами данного ТС?

7. Имелись ли на колесах ТС металлические шипы или цепи противоскольжения?

8. Имелись ли на одежде потерпевшего, представленной на исследование, следы шин ТС? Если имелись, то какому типу и модели шин они соответствуют и на каких моделях ТС эти шины могут устанавливаться?

Если объектом экспертного исследования являются шины ТС, то перед экспертом могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Каков характер повреждения шин, представленных на исследование?

2. Причина и время образования повреждений представленной на исследование шины?

3. Образовались ли повреждения шины, представленной на исследование, при движении до происшествия?

4. Произошло ли повреждение шины при вращающемся колесе, или колесо не вращалось в момент получения повреждения? Каким предметом могло быть нанесено повреждение?

5. Совпадают ли повреждения покрышки и камеры шины с местом их расположения на диске колеса?

6. Совпадают ли повреждения покрышки и камеры по характеру повреждений?¹

7. Имеются ли в следах шин, оставленных на месте ДТП, признаки, указывающие на техническое состояние шин (износ общий, неравномерный износ протектора шины)?

8. О каких технических неисправностях подвески автомобиля можно судить по характеру следов шин, оставленных на

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003. – С. 148.

месте ДТП (неправильная установка углов передних колес, дисбаланс и т.д.)? Судя по характеру следов шин, оставленных на месте ДТП, с каким внутренним давлением эксплуатировалась шина (нормальным, повышенным, пониженным)? В каком состоянии шин проходило движение ТС (в накачанном или в спущенном)?

Если на месте ДТП обнаружены части (детали) ТС, отломившиеся от него при ударе о препятствие (клык бампера, части облицовки ТС, колпак колеса, гайки, шайбы, осколки сварного или лобового стекла и т.д.), то в случае обнаружения транспортного средства, относительно которого имеются основания полагать, что оно участвовало в ДТП, назначается трасологическая экспертиза с целью идентификации целого по его частям.

Сущность методики экспертного исследования в данном случае состоит в том, что, изучая и совмещая границы и рельефы поверхностей излома, эксперт приходит к выводу о том, являются ли совмещаемые детали частями предмета, который ранее представлял единое целое.¹

Велика также вероятность установления принадлежности к конкретному транспортному средству тех или иных неполноценных деталей, обнаруженных на месте происшествия (пробка радиатора, колпак колеса, ободок фары и др.). Это определяется исследованием точек крепления упомянутых деталей с соответствующими частями ТС и установлением индивидуальных признаков, свидетельствующих об их взаимной принадлежности.²

Подобного рода исследования приобретают тем большую ценность для раскрытия преступления, чем меньше данных имеется в распоряжении следователя о транспортном средстве, участвовавшем в ДТП. Для идентификации транспортного средства по частям на экспертизу направляются: обнаруженные на месте ДТП части транспортного средства и его детали (кронштейны,

¹ Особенности исследование некоторых объектов традиционной криминалистической экспертизы [Текст] : учебное пособие / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.А. Снеткова. – М. : ЭКЦ МВД России, 1993. – С. 69.

² Особенности исследование некоторых объектов традиционной криминалистической экспертизы [Текст] : учебное пособие / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.А. Снеткова. – М. : ЭКЦ МВД России, 1993. – С. 71.

фарные ободки и сохранившиеся в них осколки фарного стекла, гайки и т.п.).

Эксперту для разрешения могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Принадлежат ли автомобилю обнаруженные на месте происшествия части одной детали?

2. Совмещается ли фрагмент отпавшей (отбитой) краски, обнаруженной на месте происшествия, со сколом отсутствия краски на определенной части автомобиля? Не составляли ли ранее одно целое с конкретным автомобилем детали или же их части, обнаруженные на месте происшествия?

3. Не составляли ли ранее единое целое кусочки стекол с осколками лампочек, лобовых и боковых стекол, зеркала заднего вида?¹

Если водитель скрылся, оставив транспортное средство на месте происшествия, а при осмотре на рулевом колесе и рычагах управления были обнаружены следы пальцев рук, то в случае заявления задержанного водителя о том, что транспортное средство у него угнали, проводят дактилоскопическую экспертизу. Ее назначают и тогда, когда водитель заявляет, что человека он не сбивал, но на внешней поверхности транспортного средства обнаружены следы рук и есть основания предполагать, что они оставлены потерпевшим в момент наезда на него.

Судебно-химическая экспертиза назначается, когда на одежде потерпевшего обнаружены частицы краски, пятна смазки и другие помарки, которые могли появиться в результате ДТП. В этом случае перед экспертом ставится вопрос, каким веществом оставлена пометка на одежде.

¹ Приказчиков, В.П. Подготовка и назначение экспертиз [Текст] : учебно-методическое пособие / В.П. Приказчиков, А.П. Резван, В.Н. Косарев. – Волгоград : ВИЮ МВД России, 1999. – С. 106.

Заключение

Постоянное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий и преступлений, которые происходят на дорогах не только крупных городов, но и в районах области, на оживленных трассах около районных центров, приводит к тому, что не везде данную категорию преступлений расследуют специализированные подразделения органов предварительного следствия, и основные особенности расследования данного вида преступлений необходимо знать каждому следователю. Проведенный опрос среди работников органов предварительного следствия области показал, что не во всех органах практикуется специализация следователей по данному виду преступлений, а со сбором первоначального материала сталкивается фактически каждый следователь, так как он производится тем, кто в момент совершения преступления находится на дежурстве.

Необходимые теоретические сведения и первоначальные практические навыки, касающиеся расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, курсанты и слушатели вузов МВД России должны получить в ходе изучения специального курса – Расследование дорожно-транспортных преступлений. Приведенный в данной работе теоретический материал полностью охватывает программу курса. Кроме того, по каждой теме в работе приведены примеры следственной и судебной практики, которые показывают какой конкретный фактический материал при проведении отдельных следственных действий ложится в основу формирования системы доказывания в ходе расследования и рассмотрения судами уголовных дел данной категории, и могут служить рекомендациями при выполнении задач на практических занятиях, предусмотренных программой специального курса.

ЛИТЕРАТУРА, РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ

1. Законодательные и нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации [Текст] : офиц. текст. – М. : ЮРАЙТ, 1996.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации [Текст] : офиц. текст. – М. : Омега-Л, 2004.

3. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации [Текст] / Под общ. ред. доктора юридических наук, профессора Ю.И.Скуратова и доктора юридических наук В.М. Лебедева. – 3-е изд., изм. и доп. – М. : Издательство НОРМА (издательская группа НОРМА-ИНФРА М), 2000.

4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст] : офиц. текст, действующая редакция. – М. : Издательство "Экзамен", 2005.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : офиц. текст по состоянию на 18 марта 2007 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки о образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

6. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки о образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

7. Правила дорожного движения Российской Федерации и Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : офиц. текст по состоянию на 18 марта 2007 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки о образования : Консультант Плюс : Высшая школа /

справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

8. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

9. Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации [Электронный ресурс]: утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

10. Об утверждении "Инструкции по организации взаимодействия подразделений и служб органов внутренних дел в расследовании и раскрытии преступлений" [Текст] : Приказ МВД России от 20 июня 1996 г. № 334 – М. : МВД РФ, 1996.

11. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс] : Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 по состоянию на 18 марта 2007 г. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

12. Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы [Электронный ресурс] : Приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161. – Электрон. дан. – Программа информационной поддержки Российской науки и образования : Консультант Плюс : Высшая школа / справочные правовые системы. – 2007. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

13. О порядке рассмотрения материалов о дорожно-транспортных происшествиях [Текст] : указание Прокуратуры Челябинской области и ГУВД Челябинской области от 6 сентября 2004 г. № 39/5 // Архив ГСУ Челябинской области.

Научная литература и материалы периодической печати

1. Ведищев, Н.П. Вопросы методики защиты по делам об автотранспортных преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ [Текст] / Н.П. Ведищев // Адвокатская практика. – 2006. – № 1.

2. Евсюков, В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] / В.В. Евсюков, В.В. Веселов // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Челябинск, 2005. – № 1(77).

3. Евтюков, С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. С.А. Евтюкова, Я.В. Васильева. – СПб. : ООО "Издательство ДНК", 2004.

4. Ермаков, Ф.А. Оценка достоверности и объективности заключения судебной автотехнической экспертизы [Текст] / Ф.А. Ермаков // Российская юстиция. – 1997. – № 5.

5. Ермаков, Ф.А. Судебная автотехническая экспертиза [Текст] / Ф.А. Ермаков // Российская юстиция. – 1996. – № 12.

6. Жарский, В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / В.Е. Жарский. – М., 1968.

7. Жданов, А.Г. Осмотр места происшествия [Текст] : учебное пособие / А.Г. Жданов. – М., 1995.

8. Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] : учебное пособие / П.М. Зуев. – М. : МВД СССР, 1990.

9. К расследованию уголовных дел о преступлениях, связанных с недоброкачественным ремонтом транспортных средств и выпуском их в эксплуатацию с техническими неисправностями [Текст] / составлено СК при МВД России // Информацион-

ный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – № 1 (119).

10. Козун, А.В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Козун. – Омск, 2002.

11. Коссович, А.А. Вопросы назначения и производства автотехнической экспертизы [Текст] / А.А. Коссович // Следователь. – 1999. – № 12.

12. Любимов, Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук / Л.В. Любимов. – Волгоград, 2005.

13. Масштабы потерь от аварийности реально угрожают национальной безопасности России [Текст] / составлено ГДОБДД МВД РФ // Щит и меч. – 2005. – № 47. – 17 декабря.

14. Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных преступлений [Текст] / составлено СУ при МВД Удмуртской Республики // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004 – Москва, 2004. – №4 (122).

15. Наша цель – сохранение жизни людей на дорогах [Текст] / составлено ГДОБДД МВД РФ // Щит и меч. – 2006. – № 4. – 26 января.

16. Об опыте работы следственных подразделений Самарской области по раскрытию и расследованию уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях [Текст] / составлено СУ при ГУВД Самарской области // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – №2 (120).

17. Обзор причин прекращения и возвращения для дополнительного расследования уголовных дел о ДТП [Текст] / составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – № 2 (120).

18. Паничева, А.В. Для дел о ДТП выбирайте деловой стиль [Текст] / А.В. Паничева, Ю.П. Костанов // Российская юстиция. – 2004. – № 1.

19. Приказчиков, В.П. Подготовка и назначение экспертиз [Текст] : учебно-методическое пособие / В.П. Приказчиков, А.П. Резван, В.Н. Косарев. – Волгоград : ВИЮ МВД России, 1999.

20. Прохоров, А.С. О серьезных недостатках в расследовании автоаварий [Текст] / А.С. Прохоров // Вестник МВД Российской Федерации / Министерство Внутренних дел России. – Москва, 1994. – № 5.

21. Путивка, С.Н. Использование автоматизированной программы "Авто-Граф" при расследовании ДТП [Текст] / С.Н. Путивка, А.М. Тихомирова и др. // Российский следователь. – 1999. – № 3.

22. Расследование дорожно-транспортных происшествий, некоторые особенности проведения допросов свидетеля, потерпевшего и обвиняемого при расследовании ДТП [Текст] / составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2005. – Москва, 2005. – №1 (123).

23. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст]: учебное пособие / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство "Экзамен", 2003.

24. Руководство для следователей [Текст] : учебное пособие / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М. : Издательство "Экзамен", 2005.

25. Селиванов, Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий [Текст] : справ.-метод. пособие / Н.А. Селиванов, А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. – М. : Лига Разум, 1998.

26. Сидоров, Э.Т. Пути совершенствования автотехнических познаний с целью быстрого раскрытия и успешного расследования дорожно-транспортных преступлений [Текст] / Э.Т. Сидоров // Российский следователь. – 1999. – № 2.

27. Случевский, М.В. Автотехническая экспертиза [Текст] / М.В. Случевский // Вестник МВД России. – 1999. – № 6.

28. Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации [Текст] : проблемы и профилактика / составлено ГДОБДД МВД РФ // Российский следователь. – 2005. – № 9.

29. Титов, В.И. Обзор практики расследования сложных в доказывании уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями [Текст] / В.И. Титов // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России / Министерство внутренних дел России. – 2003. – Москва, 2003. – № 4 (118).

30. Уголовное право России. Части общая и Особенная : учебник / Под ред. А.И. Рарога. – М., 2003.

31. Уголовное право Российской Федерации. Общая и особенная части [Текст] : учебник для вузов / Под ред. Р.А. Базарова, В.П. Ревина. – Челябинск : Челябинский юридический институт МВД России, 2003.

32. Федорченко, М.В. Нарушения правил дорожного движения в сельской местности [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук / М.В. Федорченко. – Н. Новгород, 2004.

33. Особенности исследование некоторых объектов традиционной криминалистической экспертизы [Текст] : учебное пособие / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.А. Снеткова. – М. : ЭКЦ МВД России, 1993.

34. Руководство для следователей [Текст] : учебник для вузов / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М. : Издательство "Экзамен", 2005.

35. Стегнова, Т.В. Работа со следами биологического происхождения на месте происшествия [Текст] : учебное пособие / Т.В. Стегнова, Т.Ф. Лозинский, Л.П. Уалерианова, Т.Н. Шамонова. – М. : ЭКЦ МВД России, 1992.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Уголовно-правовой анализ преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями	7
§ 1. Понятие дорожно-транспортного преступления.....	7
§ 2. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.....	10
Глава 2. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями	18
§ 1. Элементы криминалистической характеристики	18
§ 2. Механизм дорожно-транспортного преступления	24
Глава 3. Возбуждение уголовного дела по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями.....	29
§ 1. Поводы и основания к возбуждению уголовного дела	29
§ 2. Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию в процессе расследования преступлений, связанных с преступным нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	34
Глава 4. Организация расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.....	37
§ 1. Типичные следственные ситуации и действия следователя на первоначальном этапе расследования по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями	37
§ 2. Планирование работы по уголовному делу, возбужденному по факту преступления, связанного с дорожно-транспортными происшествиями	45
Глава 5. Производство отдельных следственных действий по преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями.....	48
§ 1. Осмотр места происшествия	48
§ 2. Допрос свидетелей.....	76
§ 3. Допрос потерпевших.....	82
§ 4. Допрос подозреваемого (обвиняемого)	86
§ 5. Организация и производство следственного эксперимента .	95
§ 6. Организация и назначение экспертиз по дорожно-транспортным преступлениям.....	105
Заключение.....	117
Литература, рекомендованная для изучения	118

Оксана Витальевна Овчинникова

РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ
ПРОИСШЕСТВИЯМИ

Учебное пособие

Корректурa: *Е.Ю. Голубицкая*
Компьютерная верстка: *А.Н. Кондрашов*

Подписано в печать 17.09.2007 г. Формат 60x84/16.
Усл. печ. л. 7,8. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Заказ № 106. Тираж 120 экз.

Участок оперативной полиграфии
Челябинского юридического института МВД России
454081, г. Челябинск, ул. Либединского, 41

О.В. Овчинникова

**РАССЛЕДОВАНИЕ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ
С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ
ПРОИСШЕСТВИЯМИ**

Челябинск
2007

Челябинский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации

О.В. Овчинникова

**РАССЛЕДОВАНИЕ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ
С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ
ПРОИСШЕСТВИЯМИ**

Челябинск
2007