

**Барнаулский юридический институт МВД России
Кафедра криминалистика**

**ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 УК РФ
(нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств)**

Методические рекомендации

Барнаул 2009

ББК

К

Бойко Ю.Л., Кругликова О.В. Особенности расследования преступлений, предусмотренных ст.264 УК РФ. – Барнаул.: ГОУ ВПО БЮИ МВД России, 2007. – 54 с.

Методические рекомендации подготовлены в соответствии с п.11 Плана научной деятельности Барнаульского юридического института МВД России на основании заявки штаба УВД по Томской области от 23.05.2008 год 19/890 начальником кафедры криминалистики, полковником милиции Бойко Ю.Л., преподавателем кафедры криминалистики, майором милиции Кругликовой О.В.

Рекомендации разработаны с учетом современных требований криминалистики и направлены на оказание помощи практическим работникам в расследовании уголовных дел по преступлениям, предусмотренным ст.264 УК РФ.

Обсуждены и одобрены на заседании кафедры 24.06.2009 г. Протокол № 18.

© Барнаульский юридический институт МВД России, 2009

СОДЕРЖАНИЕ:

1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортного происшествия.
2. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортного происшествия.
3. Особенности проведения доследственной проверки.
4. Типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП и алгоритм их разрешения.
5. Тактики проведения отдельных следственных действий при расследовании преступлений предусмотренных ст.264 УК РФ.

Введение

В мире ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более миллиона человек, десятки миллионов получают травмы. Судебно-следственная практика Российской Федерации показывает, что дорожно-транспортные происшествия по-прежнему остаются в стране одним из наиболее распространённых видов правонарушений, количественно уступающих лишь имущественным и преступлениям против личности. Их распространённость способствуют, прежде всего, увеличению парка автомобильного транспорта, неудовлетворительное состояние дорог и низкая правовая культура водительского состава.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, это - результат многих обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий¹. Установление истинных причин нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия преступления, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта.

Нормативными актами, регламентирующими дорожное движение, являются Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в редакции Федерального закона от 10 января 2003 г. № 15-ФЗ), Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Постановлением Совета министров – Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г.), а также ведомственные инструкции по эксплуатации отдельных транспортных средств.

Согласно статистических данных в России зарегистрировано нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в 2007 году - 25623, в 2008 году - 24326, за 6 месяцев 2009 года – 12374 пре-

¹ Криминалистика: Учебник для вузов / Под ред. Р.С. Белкина. – М.: НОРМА, 2000.-с.625

ступлений.² Однако, не смотря на то, что согласно статистических данных преступность на дорогах снижается, преступления данной категории становятся все более опасными.

В этих непростых условиях очень большая нагрузка ложится на следователей по расследованию преступлений, связанных с ДТП. Осуществляя расследование, следователь стремится определенным образом упорядочить свою деятельность, перевести ее в разумное, рациональное, методически целесообразное русло. С этой целью он, прежде всего, обращается к собственному опыту организации и осуществления работы по делам аналогичной категории, отыскивает в нем оправдавшие себя подходы, приемы, которые помогли ему в прошлом добиться успеха в расследовании, прийти к цели кратчайшим путем. Осмысливая все ценное из своего опыта, отделяя необходимое от случайного, следователь пытается использовать отразившиеся в его памяти закономерности при работе по новому делу в сходных условиях. Однако известная недостаточность индивидуального опыта и личного знания диктует ему необходимость обращаться не только к собственному профессиональному прошлому, но и к передовому коллективному опыту его коллег, обобщенному на научной основе материалу, а также к криминалистическим информационным моделям (описаниям, характеристикам, рекомендациям и т.д.), и типовой методике расследования.

Методика расследования конкретного преступления представляет собой систему реального практического воплощения в жизнь обобщенных методологических идей, схем и процедур в условиях работы по данному уголовному делу.

² <http://www.mvdinform.ru/>

1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортного происшествия

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в результате нарушения нормального режима эксплуатации или движения транспортного средства, повлекшее за собой травмирование или смерть людей, повреждение транспортных средств, грузов, дорожных и иных искусственных сооружений, причинение иного крупного материального ущерба.

К таким преступлениям можно отнести в частности статью 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.³

Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по ст.264 УК РФ может иметь лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенным нарушением правил. Происшествия, возникшие при проведении автомобильных или мотоциклетных спортивных мероприятий, не подпадают под действие ст. 264 УК РФ.

Предмет преступления - автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие «другое механическое транспортное средство» частично раскрывается в примечании к данной статье, где говорится о троллейбусах, тракторах и иных самоходных машинах, мотоциклах и

³ Федеральный закон Российской Федерации от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» опубликован в Российской газете от 18 февраля 2009 г. Принят Государственной Думой 28 января 2009 года Одобрен Советом Федерации 4 февраля 2009 года

иных механических транспортных средствах. Содержание термина «механическое транспортное средство» шире содержания термина «самоходная машина»; последние 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. 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.).

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 против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Субъектом дорожно-транспортных преступлений по ст.264 УК РФ является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством, при этом отсутствие у них водительского удостоверения, навыков управления транспортным средством не имеет значения для решения вопроса об уголовной ответственности.

Не имеет значения и принадлежность транспортного средства, а также законность нахождения за рулем конкретного лица. Так, лицо может управлять транспортным средством, на котором работает по найму или которое принадлежит лично ему, пользоваться транспортным средством по доверенности или самовольно без разрешения, совершать его угон.

Единственным обязательным условием является тот факт, что именно данное лицо должно в момент происшествия управлять транспортным средством. Однако имеются исключения, например, когда 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.

Так же возможны случаи когда, к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ привлекается лицо, не только не находящееся за рулем в момент происшествия, но и отсутствовавшее в салоне автомобиля. Например, когда лицо, управляющее транспортным средством, оставляет его, не приняв установленных правилами мер предосторожности, в результате чего автомобиль начинает самопроизвольное движение и совершает наезд на людей.

Распространены случаи, когда за одно и то же ДТП привлекаются два и более лица (например, при столкновении двух и более транспортных средств). Каждый из участников выступает в качестве самостоятельного субъекта и ему вменяются допущенные им нарушения, соучастие не имеет место.

Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или раз-

грузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ⁴.

С субъективной стороны рассматриваемое преступление относится к неосторожным. Субъективная сторона преступления прямо определена в законе в виде неосторожного причинения перечисленных в нем последствий. При наличии же умысла на их причинение, содеянное подлежит квалификации по соответствующим статьям об умышленных преступлениях против личности.

Определенную сложность представляет отграничение преступления, совершенного по неосторожности, проявленной в виде легкомыслия, от совершения преступления с косвенным умыслом. Поскольку нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть совершено посредством, как активного поведения (действия), так и пассивного (бездействия). Примером активного нарушения правил могут служить: превышение скорости, движение на запрещающий сигнал светофора, обгон в неположенном месте и т. п. Наиболее распространенные случаи нарушения правил бездействием - непринятие мер, исключающих самопроизвольное движение транспортного средства, неприменение торможения при появлении препятствия на пути и т. д. Сознательное грубое нарушение правил дорожного движения с особо тяжкими последствиями может быть истолковано как преступление, совершенное с косвенным умыслом. Их разграничение следует проводить, прежде всего, по волевому моменту. При легкомыслии лицо без достаточных к тому оснований рассчитывает на предотвращение общест-

⁴ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 9 декабря 2008 г. // http://www.supcourt.ru/vscourt_detale.php?id=5576

венно опасных последствий в отличие от косвенного умысла, при котором лицо сознательно допускает эти последствия (относится к ним безразлично).

Объективная сторона, включает нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вредные последствия и причинную связь между нарушениями и последствиями. При установлении причинной связи между деянием и последствиями необходимо учитывать множество обстоятельств и их влияние на неблагоприятное развитие происшествия на дороге, обращая особое внимание на те обстоятельства, без которых ДТП вообще стало бы невозможным. Причинная связь должна означать жесткую зависимость последствий от допущенного нарушения.

Так, управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, не всегда может находиться в причинной связи с последствиями ДТП, поскольку данное состояние, кроме того, должно быть связано с определенными действиями или бездействием (например, с превышением скорости движения, выездом на полосу встречного движения, проездом на запрещающий сигнал светофора и т. д.), повлекшим причинение вреда.

2. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий

Криминалистическую характеристику ДТП, можно определить как информационно-объективную схему, построенную на основе структурированного описания характерных особенностей и качественных признаков состава данного преступления, выраженных в обстановке, механизме и способе его совершения, характерных признаках личности участников дорожного движения (лица, виновного в совершении ДТП, и потерпевшего), транспортного средства как орудие преступления.

Обстоятельства совершения ДТП. Обстановка совершения дорожно-транспортного происшествия включает в себя не только обстановку места происшествия, но и сумму дополнительных факторов, относящихся к водителю, транспортному средству и дорожной среде на предаварийном, аварий-

ном и послеаварийном этапах развития указанного происшествия. Такими факторами являются время, место, дорожные, погодно-климатические условия, состояние водителя, состояние транспортного средства и некоторые другие.

Следует различать четыре составляющих компонента обстановки места совершения ДТП.

а) **Место совершения ДТП** представляет собой комплекс объектов и явлений, отличающихся постоянством вида, форм, упорядоченной, долговременной и устойчивой конструкцией внутренних свойств и состояний, а также внешних связей. Эту составляющую обстановки образуют конструктивные и технические особенности проезжей части дороги, где совершено дорожно-транспортное преступление; средства организации регулирования движения транспортных средств и пешеходов; расположенные вблизи проезжей части дороги зеленые насаждения, здания и иные сооружения; временные характеристики дорожного события, данный компонент обстановки места совершения ДТП может трактоваться как внешняя среда, внешние условия, в которых совершено ДТП.

Например, анализируя судебно-следственную практику, наиболее типичным местом совершения преступления является проезжая часть с асфальтовым покрытием, без знаков регулирования дорожного движения⁵.

б) **Время совершения ДТП.** Пространственно-временная информация, являясь разновидностью криминалистической информации, может носить как ориентирующий, так и доказательственный характер, и использоваться в доказывании по уголовным делам в качестве разновидности фактических данных, на основе которых компетентные органы устанавливают существенные для дела обстоятельства, что в тактико-криминалистическом плане способствует эффективному поиску и сбору другой доказательственной и вспомогательной информации, выдвижению следственных версий, установлению иных связей и от ношений.

⁵ Согласно статистических данных по Томской области.

в) Окружающая среда места совершения ДТП представляет собой совокупность объектов и явлений, структуру, внешние связи и отношения с окружающей средой, которые относительно изменчивы и непостоянны. В качестве составных элементов данной непостоянной части обстановки выступают такие обстоятельства, как метеоусловия (положение солнца или луны, облачность, осадки), а также особенности состояния дорожного покрытия, особенности освещенности, динамическая линейная и угловая обзорность и видимость пространства.

Анализ практики проведения осмотра места совершения ДТП показывает, что наблюдаемая в ходе его обстановка, как правило, имеет ряд отличий от той, в которой произошло исследуемое событие. Оно выражается в изменении освещенности, обзорности, видимости, а также характера атмосферных осадков. Изменению способствует то обстоятельство, что осмотр обычно проводится спустя 30 и более минут.

Простое отражение изменяемой части обстановки на месте совершения ДТП в том виде в котором она наблюдается при осмотре, дает малый объем полезной информации. Задача криминалистического исследования непостоянной, изменяемой части материальной среды места ДТП состоит в обнаружении и фиксировании в протоколе признаков, свидетельствующих о ее прежнем виде и состоянии во время совершения ДТП, которые в дальнейшем будут служить основой для реконструкции действительного состояния обстановки места совершения ДТП.

г) Иные компоненты обстановки места совершения ДТП, выражаются в виде остаточных явлений, появившихся в результате дорожно-транспортного происшествия, сопутствующих ему или случайных, не связанных с ним процессов, событий, явлений, имевших место до, после либо во время совершения расследуемого дорожного события. В качестве составляющих данной части обстановки выступает местонахождение транспортных средств, имеющих отношение к расследуемому дорожному событию, на дороге и прилегающем к ней участке местности; следы движения транспортных

средств; поза состояние и расположение трупa на проезжей части дороги или обочине относительно транспортного средства; разнообразные материальные компоненты (осколки битого стекла, отделившиеся и разрушенные детали транспортного средства, осыпавшийся с транспортного средства грунт, пятна или лужицы электролита, тормозной или охлаждающей жидкости и т. д.). Зачастую связи и отношения данных объектов и предметов между собой, с окружающей средой и расследуемым дорожным событием представляются разрозненно и в малом объеме, что обуславливает неясность в вопросе: оставлены ли обнаруженные следы торможения, «юзa» или отдельные предметы транспортным средством, причастным к ДТП, либо транспортным средством, не имеющим отношения к данному дорожному событию. Но в то же время они могли иметь прямое отношение к расследуемому событию, однако не всегда учитываются при производстве осмотра (иногда это будут следы вышедшего на проезжую часть дороги человека, отображающие траекторию его движения, или следы другого транспортного средства, из-за которого оно произошло, и т. п.). Такие следы нужно обнаруживать, исследовать и фиксировать, раскрывая при этом их связь с обстановкой места ДТП, так как они могут оказать помощь при установлении истинного механизма и следовательно, истинных обстоятельств, способствовавших его совершению. В противном случае может оказаться, что к уголовной ответственности будет привлечен водитель, который на самом деле не виновен в совершении ДТП.

Значение и роль данных об обстановке места совершения дорожно-транспортного преступления будут иметь различную степень важности в зависимости от ситуационного фактора совершенного преступления, а также объема исходной информации о нем. Чем меньше первоначальных данных о расследуемом событии, тем выше роль и значимость изучения материальной обстановки места совершения ДТП, анализ которой позволяет определить границы осмотра; обуславливает обнаружение следов и предметов, имеющих и могущих иметь доказательственное значение; позволяет предварительно выявить и объяснить обстоятельства, способствовавшие совершению ДТП, и

реконструировать его механизм от начала возникновения опасной ситуации до конечного расположения транспортных средств и участников дорожного движения.

Способы совершения и сокрытия ДТП. Исследование способа совершения преступления как типичного образа действий индивида в определенных ситуациях – основное ядро расследования, что определяет один из ведущих методов успешного расследования и предупреждения преступлений: «от способа преступления – к способу раскрытия, расследования и предупреждения преступления»⁶.

В результате многолетних исследований сложилось устойчивое понятие способа совершения преступления как системы «взаимосвязанных, детерминированных условиями внешней среды и психофизическими свойствами личности преступника, ситуационно повторяющихся действий по подготовке, совершению и сокрытию преступления, которые осуществляются в определенном порядке и направлены на достижение преступной цели»⁷.

Для дорожно-транспортных происшествий подготовка не характерна, так как ДТП чаще всего совершается по неосторожности или небрежности участников ДТП.

Непосредственно само совершение преступления можно разделить на три фазы: 1) начальная; 2) кульминационная; 3) конечная.

Каждая из них является логическим продолжением предыдущей и, в свою очередь, предполагает развитие последующей.

1) Для начальной фазы совершения ДТП характерны условия движения транспортного средства и пешеходов, сложившиеся перед возникновением опасной ситуации, где в процессе их сближения *опасная ситуация переходит в аварийную* и участники движения не располагают технической возможностью предотвращения ДТП, которое становится неизбежным.

⁶ Судебно-следственные ситуации: психолого-криминалистические аспекты: монография / В.К.Гавло, В.Е.Клочко, Д.В.Ким; под ред. В.К.Гавло. – Барнаул: изд-во Алт. Ун-та, 2006 г. - С.115-116.

⁷ Зуйков Г.Г. Поиск преступников по признакам способов совершения преступлений. - М., 1970 г. - С.86.

2) Основной стадией совершения ДТП является ее кульминационный момент, характеризующийся событиями, вызывающими наиболее тяжелые последствия (повреждение автомобилей, травмы пешеходов, водителей, пассажиров). Эта фаза протекает быстро и развивается на участке дороги небольшой протяженности.

3) Конечная фаза ДТП часто совпадает с прекращением движения транспортного средства. Иногда конечная стадия (например, при возникновении пожара на автомашине) конечная фаза продолжается и после остановки⁸.

Механизм совершения ДТП подразделяют на следующие виды:

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством, *к примеру, перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности и т. д.*

Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось, *например, в результате превышения скорости на скользком дорожном покрытии.*

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 ударило о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, строительные материалы, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное

⁸ См. Криминалистика: особенности расследования отдельных видов преступлений: Курс лекций. В 2 ч. Ч. 1. – Барнаул: Барнаульский юридический институт МВД России, 2007.

средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза.

Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Под сокрытием преступления понимаются действия лица по уничтожению следов преступления. *Например, водитель, совершивший ДТП, с места происшествия скрылся, затем он бросает свой автомобиль и пишет заявление о том, данный автомобиль у него похитили. Или производит замену поврежденных деталей автомобиля.*

Механизм следообразования. Каждому из вышеперечисленных способов совершения ДТП, свойственен индивидуальный набор следов (механизм их образования на месте происшествия), который отличает их друг от друга и от иных видов преступлений. Но подавляющее число криминалистов выделяют наиболее общий перечень следов, характерных практически для всех дорожно-транспортных происшествий, которые будут описаны мною далее. Для ДТП, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности, характерны как идеальные, так и материальные следы⁹.

Идеальные следы преступления сохраняются в памяти человека и выявляются, прежде всего, путем допросов всех участников дорожно-транспортного происшествия – водителей, пешеходов, очевидцев ДТП, других свидетелей, потерпевшего (если остался в живых и по состоянию здоровья он способен давать показания). Выявление идеальных следов может создавать и определенные трудности. Например, водитель транспортного средства не всегда, в силу быстротечности произошедшего, может воссоздать картину случившегося. Осознавая свою виновность, водитель может искажать информацию, создавать для себя ложное алиби, заявлять о том, что якобы его автомобиль давно угнали. Потерпевший же, в силу полученных им

⁹См.:Р.С. Белкин. Учебник криминалистики. 2-е издание измен., перераб. и доп. М.: Издательство «Норма», 2004 г.

травм и ранений, неожиданности произошедшего, может и вообще ничего не помнить.

В качестве свидетелей могут быть допрошены лица, владеющие какой-либо информацией о преступлении. В данном случае может существовать несколько категорий свидетелей. Это лица, *непосредственно наблюдавшие за ходом ДТП, лица, которые находились в момент совершения преступления в непосредственной близости с потерпевшим (например, другие пешеходы, переходившие улицу вместе с потерпевшим), лица, находящиеся в транспортном средстве вместе с виновным водителем или потерпевшим (если данные лица сами не признаны потерпевшими), лица располагающие информацией о техническом состоянии транспортного средства и состоянии водителя перед выездом.*

Материальные следы ДТП находятся непосредственно на местности (дороге, окружающей обстановке) и на различных объектах (транспортном средстве, потерпевшем и его одежде и др.) и могут быть обнаружены на проезжей части, транспортном средстве и препятствии (другом транспортном средстве, сооружении, человеке). Материальные следы характеризуют движение транспортного средства и потерпевшего, место наезда или столкновения. Материальные следы ДТП делятся на:

1) Следы-предметы – это отделившиеся детали и части транспортного средства в результате ДТП, обнаруженные на месте происшествия, которые используются для розыска транспортного средства, его идентификации, а также для определения участка столкновения, наезда.

Остающиеся на месте происшествия объекты могут быть сгруппированы следующим образом¹⁰:

- осколки фарного стекла, органического стекла и иных стеклянных составных частей транспортного средства,
- грунт, осыпавшийся с частей транспортного средства,

¹⁰ См.: Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Экзамен», 2003 г.

- обломки частей транспортного средства.

При столкновениях на большой скорости движения осколки рассеивателей фар вылетают на проезжую часть, а при отбрасывании транспортных средств могут быть обнаружены на некотором расстоянии от места столкновения. Осколки лобового или боковых стекол могут осыпаться как внутрь салона автомобиля, так и на проезжую часть. При опрокидывании транспортных средств осколки стекол могут быть обнаружены на значительном расстоянии от места столкновения. Иногда осколки лобовых, боковых стекол, фонарей освещения салона остаются в открытых ранах, на одежде, на телах лиц, находившихся в транспортном средстве в момент ДТП.

В качестве обломков частей транспортных средств, обнаруживаемых на месте происшествия, чаще всего фигурируют те детали, которые крепятся снаружи автомобиля: боковые зеркала заднего вида; антенна; дополнительная боковая фара; дверная ручка (выступающая); декоративная решетка радиатора; спойлер, клык бампера; бампер и другие детали.

Их обнаружение на месте происшествия имеет большое значение. По форме, конструкции и целевому назначению детали определяется ее вид и в зависимости от этого в дальнейшем определяется модель (марка) автомобиля, которому принадлежит данная деталь. Например, при столкновении, крайне важно определить от какого именно из столкнувшихся транспортных средств отделилась та или иная деталь.

2) Следы – вещества, к которым можно отнести:

- следы крови;
- следы горюче смазочных материалов;
- кусочки лакокрасочного покрытия.

3) Следы-отображения подразделяются на:

- следы наслоения;
- следы отслоения;
- объемные следы;

Следы наслоения чаще всего остаются на асфальтовом покрытии от колес транспортного средства. К данному виду следов относятся следы торможения «юз». След торможения выглядит сплошной черной полосой, но иногда каждое колесо может оставить две узкие полосы. Это происходит потому, что давление, с которым шина воздействует на дорогу, изменяется в поперечном направлении зоны контакта шины и дороги. У боковой части шины давление выше, чем в ее середине. Вследствие этого боковые части шины стираются больше и скользящая шина оставляет две узкие полосы. Эти следы характерны для торможения машины, движущейся с небольшой скоростью (до 40 км/ч)¹¹.

Следы отслоения образуются протектором вращающегося колеса на поверхности проезжей части дороги путем отрыва частиц дорожного покрытия. Брызги воды и жидкой грязи (при переезде луж) отбрасываются по ходу движения колеса вперед и в сторону. При переезде колесами транспортного средства прутьев, соломинок, иных подобных предметов они ломаются или изгибаются под углом, раскрытым в сторону движения.

Объемные следы образуются на мягкой поверхности (заснеженной, проселочной, грунтовой дороге и т.п.). Протектор шины продавлиывает мягкий слой проезжей части дороги, оставляя отображение, в котором каждый выступ соответствует углублению колеса, а каждое углубление – его возвышению. Поверхностные и объемные следы передают особенности шины с большой точностью, что в некоторых случаях позволяет идентифицировать конкретную шину.

Повреждения на транспортном средстве, вследствие наезда на пешехода или иную преграду:¹²

- разбитые рассеиватели фар;
- повреждения бампера (вмятины, царапины) или его отсутствие;
- разбитые лобовое или боковые стекла;

¹¹См.: Этот признак характерен для диагональных шин. Зуев П.М. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: Учебное пособие. – М.: 1986.

¹²См.: А.А. Исаев и др. Трасологическое определение механизма наезда на пешехода. 1990 г.

- повреждение или отсутствие наружных зеркал заднего вида;
- повреждение частей кузова (стоек, дверей, крыльев, капота и др.).

Необходимо помнить, что на транспортном средстве, участвующем в ДТП при наезде на человека, так же могут быть обнаружены следы крови и иные биологические объекты, микроволокна одежды потерпевшего и т.д.

Следы на трупe, одежде и обуви потерпевшего подробно описываются при осмотре места происшествия.¹³ Подробно описываются телесные повреждения их характер и состояние. Открытые раны подлежат исследованию с целью обнаружения в них инородных тел. В этом отношении большое значение имеют раны на незащищенных одеждой участках тела, в которых могут быть частицы отслоившейся от автомобиля краски, позволяющие идентифицировать автомашину.

3. Особенности проведения доследственной проверки

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 работников медицинских учреждений и т. д.

Это связано с тем, что о происшедшем ДТП обязаны сообщать в органы внутренних дел: владельцы транспортных средств, если оно участвовало в ДТП; 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 дорож-

¹³ См.: Экспертное исследование наездов на пешеходов. / Отв. ред. Е.В. Осепчугов. 1983 г.

но-транспортных происшествиях, направленных в другие медицинские учреждения.¹⁴

Основанием для возбуждения уголовного дела являются наличие достаточных данных, указывающие на признаки ДТП. Непосредственной задачей стадии возбуждения уголовного дела является сбор материала первоначальной проверки заявления или сообщения, в котором необходимо установить следующее:

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

Уголовное дело по признакам преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ возбуждается либо по факту ДТП, либо в отношении конкретного лица, в зависимости от обстоятельств, произошедшего и с учетом последствий, предусмотренных диспозицией данной статьи. Например, чаще всего при наезде на пешехода, уголовное дело возбуждается в отношении конкретного лица (водителя), при столкновении транспортных средств, трудно без заключения эксперта определить виновного в случившемся, и, соответственно дело возбуждается по факту ДТП.

Производство предварительного расследования по ДТП данной категории проводится в форме предварительного следствия. Чтобы правильно расследовать уголовное дело о ДТП следователю, кроме общих знаний УК И УПК РФ, общих принципов методики расследования, умения правильно проводить следственные действия, также необходимы специальные познания, а именно: необходимо ориентироваться в типах и марках автотранспортных средств; хорошо знать Правила дорожного движения; иметь представление об устройстве транспортных средств, его основных узлах и агрегатах; о

¹⁴ 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.

наиболее характерных действиях водителя при управлении транспортными средствами в особых дорожных условиях и др.

Дорожно-транспортное происшествие скоротечно, оно развивается и заканчивается в течение нескольких секунд. Обстановка места ДТП не может сохраняться длительное время в связи с тем, что дорога должна быть быстро освобождена от транспортных средств. К тому же следы на проезжей части уничтожаются либо проходящим транспортом (раскатываются по проезжей части осколки стекла или других отделившихся от транспортных средств деталей, закатываются следы торможения (скольжения) или следы отделившегося грунта). Либо в результате атмосферных воздействий, а в некоторых случаях лицами, находящимися на месте ДТП (при оказании помощи пострадавшим транспортные средства могут быть сдвинуты с первоначального положения) и т.д. Поэтому любой сотрудник, прибывший первым на место происшествия, обязан незамедлительно принять все меры для сохранения обстановки или полного и четкого ее фиксирования процессуальными средствами. На практике же к приезду следственно-оперативной группы она не редко оказывается существенно измененной и наряду с фиксированием приходится заниматься ее восстановлением.

Предварительная проверка по делам о ДТП, повлекшим причинение тяжкого вреда здоровью, проводится сотрудниками ГИБДД. В ходе предварительной проверки по делам данной категории должны быть назначены и проведены следующие исследования: судебно-медицинское исследование трупа, автотехническое и трасологическое исследование.

При нормальном ходе расследования материалы, поступившие из ГИБДД по факту ДТП, должны содержать:

- протокол осмотра места происшествия со всеми приложениями (схемы, фототаблицы, кассеты с видеозаписью и т.д.);
- протокол осмотра транспортного средства;
- рапорт сотрудника, обнаружившего происшествие и принимавшего участие в осмотре;

- объяснения участников ДТП, свидетелей;
- справка о ДТП и его характере;
- телефонограммы из лечебных учреждений с указанием диагноза;
- акт медицинского освидетельствования водителя;
- экспертные исследования: трасологические, автотехнические, судебно-медицинские.

В рапорте сотрудника милиции, первым прибывшим на место происшествия, и справке о дорожно-транспортном происшествии содержатся сведения о водителе, транспортном средстве, потерпевшем, свидетелях. Поскольку эти документы составляются на основе анализа информации, полученной непосредственно при изучении места происшествия и бесед с водителем, потерпевшим, свидетелями, то они содержат ценную информацию о времени происшествия, освещенности, видимости, состоянии погоды и проезжей части. Естественно, такие сведения должны быть проверены в процессе расследования.

Принимая решение о возбуждении уголовного дела, важно определить, не находился ли водитель в момент совершения происшествия в состоянии алкогольного опьянения. По общему правилу все водители - участники дорожно-транспортного происшествия, при котором наступили уголовно-правовые последствия (имеются пострадавшие или погибшие), подлежат медицинскому освидетельствованию для установления состояния опьянения (алкогольного или наркотического). По результатам медицинского освидетельствования составляется акт в двух экземплярах, один экземпляр которого передается работнику органов внутренних дел, доставившему водителя, а другой хранится в медицинском учреждении.

Если водитель с места происшествия скрылся и подвергнуть его медицинскому освидетельствованию не представилось возможным, то факт нахо-

ждения водителя в состоянии опьянения может быть установлен путем допроса свидетелей об обстоятельствах употребления им спиртных напитков¹⁵.

При возбуждении уголовного дела водитель, участвующий в ДТП, обычно допрашивается первоначально в качестве свидетеля. Его процессуальное положение (подозреваемый) определяется, как правило, позднее. Поэтому в ходе расследования при исследовании доказательств следователю необходимо помнить, что к показаниям, данным водителем в качестве свидетеля, следует относиться критически и оценивать их в совокупности со всеми материалами дела, не смотря на то, что указанное лицо изначально было предупреждено об ответственности по ст.307 УК РФ.

Таким образом, как видно из вышесказанного, возбуждение уголовного дела по ДТП имеет ряд особенностей, отличающих его от других видов преступлений.

4. Типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП и алгоритм их разрешения

Обобщение практики расследования дорожно-транспортных происшествий позволяет выделить четыре группы типичных исходных следственных ситуаций, используемых и при расследовании дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности.

Первая группа характеризуется тем, что водитель, транспортное средство и потерпевший находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам (например, доставление водителем потерпевшего в лечебное учреждение) на месте происшествия нет, но о них имеются достоверные сведения.

¹⁵См.: С.В. Горяев «Тщательное исследование обстоятельств ДТП обеспечило правильную квалификацию тяжкого преступления». Информационный Бюллетень СК МВД России, № 4 (93), 1997 г.

Вторая группа ситуаций определяется тем, что на месте происшествия находится потерпевший, а водитель, транспортное средство отсутствуют и достоверных сведений о них не имеется.

Третья группа ситуаций характеризуется наличием на месте происшествия потерпевшего и транспортного средства, при отсутствии водителя транспортного средства.

К четвертой группе ситуаций следует отнести случаи отсутствия на месте происшествия водителя, транспортного средства и потерпевшего, но имеется информация о факте ДТП.

Для определения направления разрешения исходных следственных ситуаций первоочередное значение имеют сведения о месте и времени дорожно-транспортного происшествия, его последствиях.

Первая группа ситуаций является самой распространенной и возникает, в основном, при столкновениях транспортных средств. Она содержит весьма обширную информацию об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия вследствие того, что участники события находятся на месте происшествия. Кроме того, о самом происшествии быстро становится известно органам внутренних дел, поэтому около 50% мест происшествий осматривается в срок до 1 часа с момента их совершения. Это в значительной мере определяет характер и последовательность следственных действий по разрешению ситуаций¹⁶.

Наиболее характерными для этой ситуации являются следующий порядок проведения следственных действий и оперативных мероприятий:

- осмотр места происшествия (если на месте происшествия обнаружен труп - осмотр трупа);
- осмотр транспортного средства;

¹⁶См.: В.П. Бухин, П.Д. Блинчук, В.С. Кузьмичев, Криминалистические приемы и средства разрешения следственных ситуаций: Учебное пособие. – Киев: КВШ МВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского, 1991 г. 104 с.

- отправление пострадавших в лечебное учреждение, с последующим получением справок из этих лечебных учреждений о характере полученных ими повреждений;

- освидетельствование водителя и потерпевшего с целью установления алкогольного или наркотического опьянения;

- допросы участников дорожно-транспортного происшествия.

Вторая группа ситуаций определяется сведениями о времени, месте совершения происшествия, его последствиях, но отсутствием информации о водителе и транспортном средстве.

Характер и последовательность следственных действий, направленных на разрешение ситуации, имеет свои особенности:

- осмотр места происшествия, поиск следов транспортного средства, по которым можно было бы отыскать и идентифицировать транспортное средство;

- осмотр трупа на возможность оставления следов транспортного средства, так как очень часто на трупе и его одежде могут оставаться частицы грунта с колес транспортного средства или следы, свидетельствующие о том, что положение трупа было изменено;

- отправление пострадавших в лечебное учреждение, с последующим получением справок из этих лечебных учреждений о характере полученных ими повреждений;

- допрос свидетелей и очевидцев, которые могут указать приметы водителя и транспортного средства (цвет, номер, марка, особенности);

- допрос потерпевшего (если его состояние позволяет его производство);

- ориентировка всех служб на розыск транспортного средства (учетные системы ГИБДД и др.);

- в случае обнаружения транспортного средства, необходимо выяснить, кто является владельцем или пользователем данного транспортного средства, кто на момент совершения дорожно-транспортного происшествия управлял

транспортным средством, характеризующий материал на владельца (пользователя), проверка его алиби и др.;

- осмотр транспортного средства с целью фиксации следов преступления (повреждений кузова, следов биологического происхождения, микрообъектов, а так же следов в салоне автомобиля указывающих на лицо, управляющее транспортным средством в момент совершения преступления и т.д.);

- допрос владельца автотранспорта (пользователя);

- назначение экспертиз (трасологической, автотехнической, биологической и др.);

- предъявления для опознания потерпевшим, свидетелям, очевидцам транспортное средство и водителя;

- проведение иных следственных действий и оперативных мероприятий в случае необходимости.

В ситуациях третьей группы известны время, место совершенного происшествия, последствия, транспортное средство, но не имеется сведений о лице, его совершившем. Для данной ситуации характерны следующие следственные действия:

- осмотр места происшествия, поиск следов скрывшегося водителя;

- осмотр трупа, направление живых пострадавших в лечебные учреждения, получение справок из лечебных учреждений;

- наружный осмотр транспортного средства;

- тщательный осмотр салона транспортного средства, на наличие следов водителя (отпечатки пальцев на рулевом колесе, панели приборов, рычаге коробки передач, следы крови, грунта на резиновых ковриках под ногами, запаха и др.);

- если возможно, допрос потерпевшего;

- допросы свидетелей и очевидцев о личности и приметах скрывшегося водителя;

- ориентировка на водителя и его розыск (поиск владельца или пользователя транспортного средства);

- запросы в лечебные учреждения о том, не обращались ли к ним лица с повреждениями, характерными для ДТП, с целью установления скрывшегося с места ДТП водителя;

- при обнаружении виновного, его допрос;

- назначение экспертиз;

- предъявление виновного для опознания потерпевшим, свидетелям и очевидцам и другие следственные действия;

- проведение иных следственных действий и оперативных мероприятий в случае необходимости.

Особенностью **четвертой группы** ситуаций является то, что в начале расследования следователь располагает достоверной информацией лишь о последствиях происшествия. При этом, как правило, известны только время, место совершения преступления и свидетели. Пути получения информации, необходимой для решения этой ситуации, специфичны.

В данной ситуации производятся следующие следственные действия:

- осмотр места происшествия, поиск следов транспортного средства, потерпевшего, трупа (следы крови, следы волочения трупа и т.д.);

- допросы свидетелей и очевидцев об обстоятельствах ДТП, были ли труп или пострадавшие, где они, были ли они куда-то увезены, о приметах водителя и транспортного средства, о другой подобной информации;

- запросы в морги и лечебные учреждения на предмет поступления лиц с повреждениями, характерными для ДТП;

- запросы в информационные центры для с целью получения сведений о пропаже людей во временной период, когда было совершено ДТП;

- мероприятия по розыску транспортного средства и водителя;

- затем производятся необходимые мероприятия, в зависимости от сложившейся в дальнейшем ситуации.

С учетом информации, полученной при производстве неотложных следственных действий и оценке исходной следственной ситуации, следователь должен составить план дальнейшего расследования. С этой целью наме-

чаются вероятные версии ДТП с учетом причин уже наступивших последствий¹⁷.

Практика расследования ДТП данной категории показывает, что наиболее типичными их причинами являются:

- нарушение водителем либо другими участником дорожного движения правил дорожного движения;
- грубая неосторожность самого потерпевшего, самоубийство пострадавшего (очень редко, но имеют место случаи, когда потерпевший сам бросается под колеса транспортного средства);
- случайное стечение обстоятельств, не охватываемое предвидением водителя и других участников дорожного движения.

Из каждой вышеобозначенной версии вытекают другие, так называемые частные версии. Так, при проверке того обстоятельства, что преступление стало возможным вследствие нарушения водителем правил дорожного движения, выдвигаются такие версии:

- сознательно и грубо нарушены Правила дорожного движения;
- хотя водитель своевременно воспринял опасность продолжения движения, но легкомысленно рассчитывал ее предотвратить;
- водитель неправильно оценил дорожную ситуацию либо не предвидел возникающую (возникшую) опасность, хотя, исходя из конкретных обстоятельств дела не предвидел, но мог и обязан был ее предвидеть;
- неправомерные действия водителя стали ответной реакцией на нарушение Правил дорожного движения другими лицами и т.д.

Таким образом, знание исходных следственных ситуаций и умение их анализировать, построение вероятных версий, позволяют расширить и конкретизировать тактический и методический арсенал следователя, повысить эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий.

¹⁷ См.: Б.Д. Завидов к.ю.н. член Международного Союза журналистов России, обладатель медали А.Ф. Кони. Расследование дорожно-транспортных происшествий (Общие и частные положения, специфика и новации). Информационно-правовая система «Гарант». 2004г. Расследование дорожно-транспортных происшествий. / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп.- М.: Издательство «Экзамен», 2003 г.

5. Тактика проведения отдельных следственных действий при расследовании преступлений предусмотренных ст.264 УК РФ

Осмотр места происшествия. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия должен проводиться сразу после получения сообщения о происшествии. Промедлением с выездом на место происшествия может воспользоваться, например, водитель транспортного средства причастного к дорожному происшествию. Чтобы уйти от ответственности за содеянное, он может уничтожить следы происшествия или изменить их на проезжей части (переломить осколки), на своем автомобиле (стереть с автомобиля кровь потерпевшего) или же умышленно повредить отдельные узлы автомобиля (тормозную систему, рулевое управление)¹⁸. Кроме того, на улицах и дорогах с интенсивным движением нельзя оставлять на длительное время на проезжей части участвовавшие в происшествии транспортные средства, ибо это мешает движению и ведет к скоплению около места происшествия проезжающих мимо транспортных средств. А также привлекает любопытных из числа прохожих, 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, движущегося мимо места происшествия¹⁹.

При производстве осмотра необходимо соблюдать общие правила, выработанные криминалистикой, независимо от вида происшествия (немедленность выезда, производство общего и детального осмотра, деление осмотра на две части - статистическую и динамическую). Кроме этого, необходимо руководствоваться правилами, отражающими специфику дорожно-транспортных происшествий²⁰:

1. Осмотр производится от периферии к центру (т.е. осматриваются прилегающий дорожный участок, а уже потом само непосредственно место -

¹⁸См.: А.И. Свинцов. «Из опыта работы следственно-оперативной группы по ДТП» / Информационный Бюллетень СК МВД России, №4(81), 1994 г.

¹⁹См.: А.С. Прохоров «О серьезных недостатках в расследовании автоаварий». / Вестник МВД России, № 5, 1994 г.

²⁰См.: Зуев П.М. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: Учебное пособие. – М.: 1986.

центр) в том случае, если сразу и явно определены границы осматриваемого участка. Следы и вещественные доказательства, находящиеся вдали, подвержены большей опасности уничтожения проходящим транспортом, и пешеходами, чем непосредственно в центре.

2. Осмотр проводится в направлении от центра к периферии, также и тогда, когда сразу невозможно определить границы осматриваемого участка (например, от места нахождения автомобиля в направлении, обратном движению).

3. Осмотр проезжей части производится по предполагаемому направлению движения автомобиля, когда автомобиль скрылся с места происшествия.

Следователь, прежде чем приступить непосредственно к самому осмотру, должен в общих чертах ознакомиться с обстоятельствами происшествия (уяснить для себя, какой вид дорожно-транспортного происшествия имеет место: столкновение транспортных средств; наезд транспортного средства на пешехода, на препятствие, на велосипедиста; опрокидывание транспортного средства). Для этого кратко опрашивается работник ГИБДД (если он первым прибыл на место дорожно-транспортного происшествия); водитель транспортного средства, очевидцы.

Осмотр места происшествия после этого, целесообразно разбить на два этапа: общий и детальный.

Общий осмотр заключается в том, что следователь, уже имея некоторые сведения о случившемся, ориентируясь на месте происшествия, обходит его и получает о нем общее представление. То есть необходимо определить и зафиксировать в протоколе осмотра места происшествия характер пути (улица, автодорога, проселочная дорога), рисунок пути (прямая дорога, поворот, развилка), профиль (горизонтальный, спуск, подъем), тип дорожного покрытия (асфальтобетон, грунтовая), состояние дорожного покрытия (сухое, влажное, мокрое, заснеженное, обледенелое). Устанавливает наличие обочин, кюветов, тротуаров, насаждений, дорожных знаков. Указывает размеры про-

езжей части, делает необходимую привязку к ориентирам (улица, номер дома, километровый столбик и т.д.)

Затем определяет расположение трупа, вещественных доказательств, транспортных средств по отношению к краям проезжей части и к какому-либо постоянному ориентиру (развилке дорог, углу дома, столбу стационарной линии электропередач), фиксируя данные в протоколе осмотра и на схеме. На этом этапе необходимо определить границы участка и последовательность осмотра, произвести фотосъемку. Фотосъемка должна проводиться по всем правилам криминалистической фотографии²¹.

Затем следует приступить к детальному осмотру места происшествия. При этом фиксируется расположение и состояние осматриваемых объектов, наличие различных следов и иных вещественных доказательств, производя узловую и детальные фотоснимки.

Узловая фотосъемка 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 фактов. Например, следы протектора во время снегопада могут быть быстро занесены снегом.

Если на месте происшествия имеется труп, следует осмотреть его в первую очередь. Указанный осмотр необходимо производить только с участием судебно-медицинского эксперта, при этом сначала труп фотографируют.

²¹См.: Криминалистика: Учебник для ВУЗов./ Под. ред. Р.С. Белкина. – М.: НОРМА – ИНФРА, 2002 г..

Если обстановка позволяет, труп следует осматривать на месте его обнаружения²². Однако нередко в силу интенсивности дорожного движения и необходимости освобождения дороги для проезда, труп приходится осматривать в морге.

При осуществлении осмотра трупа на месте его обнаружения должна соблюдаться определенная последовательность:

- фиксируется поза трупа, положение тела и его частей относительно окружающей обстановки и отдельных предметов.

- осматривается одежда - ее положение на трупе и состояние (повреждения, загрязненная и др.), наличие следов, похожих на кровь или другие выделения человека.

При осмотре на месте происшествия одежда с трупа не снимается, а только расстегивается и приподнимается, о чем в протоколе делается соответствующая пометка. При обнаружении повреждений или следов указывается их локализация, размеры, характер, их соответствие повреждениям на нижних слоях одежды и на теле трупа.

С целью обнаружения телесных повреждений и их описания труп осматривается последовательно сверху вниз. При наличии на трупе телесных повреждений указывается: их анатомическая локализация форма, размер, характер краев и другие особенности; наличие на трупе или около него следов, похожих на кровь, выделений и других следов, их характер, локализация, форма, направление, расстояние от трупа и окружающих предметов, а при расположении на стене, дереве и т.п. - их высота от земли.

Положение трупа на дорожном покрытии фиксируется с помощью стойкого красителя или мела путем обвода контуров тела. Следователь обязан точно установить местонахождение трупа на дороге, сориентировав его (очертив на схеме) по отношению к окружающим предметам (столб, обочина дороги, дом, остановка и т.п.). Тщательный анализ расположения трупа, его

²²См.: Методические основы осмотра места происшествия: Учебное пособие/ Под. ред. М.П Филиппова. – Барнаул.: БЮИ МВД России, 2006, 152 с.

позы, места нахождения крови, волос, мозгового вещества, одежды, точек наезда и других объектов позволяет воспроизвести механизм случившегося. Наличие, характер и расположение повреждений на теле погибшего позволяют восстановить положение пострадавшего в момент аварии (например, шел ли пешеход по проезжей части, или машина наехала на лежащего человека).

При наружном осмотре трупа следует обращать внимание на органы зрения и слуха потерпевшего и отмечать дефекты, которые могут свидетельствовать о его слепоте (например, катаракты на глазах) или глухоте (повреждены барабанные перепонки).

В некоторых случаях преступник, совершивший наезд, перемещает труп потерпевшего и придает ему такое положение, которое исключало бы ответственность водителя. Тщательный осмотр места происшествия, выявление следов крови на различных участках дороги, а также других следов перемещения трупа позволяют установить, откуда и куда был перемещен труп.

Судебно-медицинскому эксперту, участвующему в наружном осмотре трупа, должны быть поставлены вопросы о происхождении повреждений: являются ли они прижизненными или посмертными, был ли потерпевший в трезвом состоянии. Могут быть заданы вопросы и о прижизненных физических недостатках. Окончательные ответы эксперт может дать только после судебно-медицинского вскрытия трупа.

Внимательному осмотру подлежит обувь трупа с целью обнаружения следов скольжения. На трупе, в его одежде могут оказаться предметы, имеющие значение вещественных доказательств. Например, на руке потерпевшего могут быть часы, разбитые и остановившиеся в момент наезда и точно зафиксировавшие время автотранспортного происшествия. В одежде могут остаться осколки стекла от разбитой фары или чешуйки краски, в которую была выкрашена машина и др. Также по одежде может быть впоследствии опознан труп. Поэтому изъять одежду следует сразу же или вскоре после помещения потерпевшего в лечебное учреждение. До ее изъятия следова-

тель должен поставить администрацию в известность о необходимости сохранения одежды в том виде, в каком она поступила в лечебное учреждение, и чтобы эта одежда ни при каких условиях не подвергалась чистке, стирке и т.п.

Если при потерпевшем не окажется документов, следует организовать опознание его на месте происшествия или в морге. Если труп не опознан, необходимо тут же при осмотре дактилоскопировать его с целью последующего запроса органов милиции о личности неизвестного.

Иногда на месте ДТП выявляется картина, прямо противоположная логике событий, схеме и механизму ДТП. Так, несоответствие характера наблюдаемых ран на теле человека количеству крови на месте его обнаружения, различия в образцах грунта, изъятых с обуви пострадавшего, могут служить основанием для выдвижения различных версий.

Тщательный и полный осмотр трупа следует продолжить в морге. Учитывая возможность различных объяснений случившегося, участие следователя при производстве судебно-медицинской экспертизы в интересах расследования должно быть признано обязательным.

После тщательного осмотра трупа следует перейти к детальному осмотру проезжей части (дороги, улицы). С помощью рулетки измеряется ширина проезжей части, а в необходимых случаях ширина обочины, кюветов, тротуаров и т. д.²³. Иногда может возникнуть необходимость в определении угла подъема (уклона) дороги, угла схождения дорог, радиуса поворотов.

При наличии на месте происшествия следов, оставленных движущимися колесами, следов торможения, следов заноса должно быть точно зафиксировано их положение по отношению к обочине, тротуару, кювету, путем производства соответствующих измерений. Расположение этих следов укажет, на каком расстоянии от обочины (тротуара и т.д.) двигалось данное

²³ См.: Диагностическое исследование элементов автомобильных дорог на участках ДТП (дорожных условий) влияющих на безопасность движения / Методическое пособие для экспертов, следователей и судей / Всесоюз. НИИ судебных экспертиз, научн.ред. Ю.Б. Суворов. – М: Б.и. 1990 г. 93 с.

транспортное средство, и было ли его движение прямолинейным, или водитель перед происшествием свернул в ту или иную сторону.

Особенно тщательно должны измеряться следы торможения. Помимо того, что измеряется расстояние каждого следа торможения от обочины (тротуара), должна измеряться длина каждого следа торможения. В случае, когда автомашина находится в том месте, где она остановилась в ходе происшествия, следы торможения измеряются от их начала до оси задних колес. Таким же способом измеряются следы и в том случае, если они оставлены одновременно и задними, и передними колесами. В ходе осмотра следов торможения необходимо обращать внимание на состояние поверхности проезжей части в месте торможения.

Необходимо при осмотре отметить и зафиксировать в протоколе осмотра и схеме место наезда на пешехода или место столкновения транспортных средств. Обычно в момент столкновения с крыльев и подножек транспортного средства осыпается сухая грязь, с двигателя и агрегатов, падают капли масла, из поврежденного радиатора вытекает жидкость, осыпаются разбитые стекла. При наезде на пешехода эти признаки менее заметны, но имеются либо небольшие следы скольжения, оставленные обувью потерпевшего, может быть осыпь осколков (от фар, лобового стекла), осыпь частиц краски с автомобиля. При этом нужно помнить, что после наезда потерпевший очень часто оказывается на капоте и находится там до полной остановки автомобиля, после чего падает на землю, и в месте падения, как правило, имеются следы крови. От них до непосредственного места наезда может быть несколько десятков метров.

При обнаружении осколков стекла необходимо тщательно собрать даже самые мельчайшие из них, ибо идентификация осколков стекла производится, в основном, по линии отлома и микрорельефу ребра, а не по рисунку и качеству, т.к. стекла для автотранспорта вырабатываются отечественной промышленностью по определенным стандартам.

Краска с различных частей машин, отскочившая в результате столкновения или соскобленная при скользящем ударе машины о какой-либо предмет, может быть вещественным доказательством, используемым для идентификации. Поскольку опавшие части краски по своим размерам слишком незначительны, осмотр должен производиться очень тщательно.

На месте происшествия могут быть обнаружены отдельные предметы, принадлежащие водителю и пассажирам. Могут быть обнаружены следы волочения, отдельные фрагменты тела человека, одежды, имущества. Прочие следы, характерные для дорожно-транспортных происшествий - следы ног потерпевшего, пассажиров, водителя, следы течи бензина, масла и т.д., также могут представлять значительный интерес для выяснения обстоятельств дела и требуют тщательного осмотра и фиксации.

Если причастные к происшествию транспортные средства находятся на месте дорожно-транспортного происшествия, то следующим этапом после осмотра места происшествия является осмотр транспортных средств. Задачами осмотра транспортного средства являются:

- обнаружение на нем следов и вещественных доказательств, имеющих значение для дела;
- выяснение вопроса о его техническом состоянии.

Таким образом, осмотр транспортного средства, участвовавшего в исследуемом событии, должен проводиться по 4 направлениям:

- 1) Установление следов и иных вещественных доказательств на автомобиле (к ним относятся следы, возникшие в результате взаимодействия аварийного автомобиля с неподвижными объектами и другими автомобилями, следы и предметы, оставленные пострадавшими и лицами, управляющими автомобилем).
- 2) Установление повреждений, причиненных аварией.
- 3) Установление индивидуальных особенностей автомобиля.
- 4) Определение технического состояния автомобиля.

Осмотр транспортного средства состоит из двух этапов: наружного и технического осмотра.

Наружный осмотр транспортного средства должен проводиться с максимальной тщательностью и вниманием. С точки зрения последовательности, осмотр следует организовать таким образом, чтобы не были уничтожены следы и мелкие вещественные доказательства. К таким следам относятся: отслоившаяся краска с других автомобилей, отщепы от деревянных предметов, следы крови, обрывки одежды, частицы мозгового вещества, волосы и др. Наличие подобных вещественных доказательств во многих случаях позволяет установить факт того, что именно данный автомобиль участвовал в происшествии, а место их расположения позволяет судить о механизме происшествия. Для обнаружения этих следов особенно внимательному осмотру подлежат те части автомобиля, которые имеют явные повреждения - это его ходовая часть, а также выступающая часть автомобиля. Внимательному обследованию подвергаются все повреждения и царапины на автомобиле, не только с точки зрения их расположения, но и времени происхождения дефектов.

Обнаруженные на транспортном средстве следы, относящиеся к происшествию, фотографируются, определяются их размеры, положение по отношению к тем или иным деталям транспортного средства, высота расположения над проезжей частью. Такие следы, как засохшие капли крови, частицы мозгового вещества, кожного покрова, пучки волос, частицы посторонней краски, снимаются или соскабливаются с поверхности транспортного средства и упаковываются, о чем делается отметка в протоколе осмотра транспортного средства.

В процессе осмотра необходимо не только замерить расстояние от оси передних и задних колес до обочины или тротуара и от передней или задней частей кузова до перекрестка, пешеходного перехода, дорожного знака, угла дома (т.е. любого стационарного объекта), зафиксировать положение каждого транспортного средства на месте происшествия, но и необходимо зафикс-

сировать положение передних колес по отношению к кузову транспортного средства (повернуты вправо или влево, расположены параллельно кузову), а также положение рычага ручного тормоза и переключателя указателя поворота. Если дорожно-транспортное происшествие случилось ночью, в обязательном порядке необходимо проверить в каком положении находится переключатель света, исправность осветительных приборов и видимость впереди на ближнем и дальнем свете фар транспортного средства. При дорожно-транспортном происшествии, происшедшем в дождь или снег необходимо обращать внимание на исправность стеклоочистителя и на положение выключателя стеклоочистителя. Если дорожно-транспортное происшествие связано с буксировкой транспортного средства, нужно измерить длину связывающего звена, осмотреть его состояние и крепление к транспортным средствам, установить вид буксировки.

Рекомендуется искать на протекторах колес отпечатки ткани, одежды потерпевшего. Кроме того, необходимо обратить внимание на тот факт, не остался ли зажатым между шинами колес какой-либо предмет, и какие индивидуальные особенности имеют сами шины. Это может помочь в решении вопроса, был ли именно данный автомобиль на месте происшествия.

В случаях, когда водитель автомобиля с места происшествия скрылся, для поисков принадлежащих ему, либо пассажирам документов или вещей осматривается салон автомобиля. В целях обнаружения и изъятия следов рук, следует осмотреть гладкие поверхности тех механизмов и частей транспортного средства, до которых обычно дотрагивается водитель. На проезжей части около транспортного средства (вероятнее всего около левой двери, которой обычно пользуется водитель), могут быть обнаружены следы ног (обуви) водителя.

Если водитель скрылся с места происшествия, то при осмотре нужно особенно внимательно осуществлять поиск следов скрывшегося транспортного средства. С этой целью, кроме детального описания всей обстановки места происшествия, нужно очень внимательно осматривать проезжую часть

и объекты, расположенные на обочине или на краю тротуара. Особое внимание следует уделить поискам и фиксации следов колес транспортного средства, при обнаружении обязательно измерить ширину колеи передних и задних колес.

В ходе осмотра расположенных на обочине или краю тротуара объектов (столбики дорожного ограждения, ограждения для пешеходов, столбы уличного освещения, деревья и т.д.) следует обратить внимание на свежие повреждения, которые могли быть причинены транспортным средством.

Тщательно осматривать проезжую часть нужно в направлении, в котором, вероятнее всего, скрылось транспортное средство с места происшествия. Осматривая проезжую часть, обочины и кюветы, можно обнаружить следы разворота транспортного средства для движения в обратном направлении, либо съезда транспортного средства в сторону²⁴. При этом могут быть обнаружены следы, свидетельствующие о таких повреждениях транспортного средства, которые не позволят на нем далеко уехать (течь масла, бензина или воды, прокол шины и т.п.). Иногда в процессе такого осмотра могут быть обнаружены различные предметы, брошенные или оброненные водителем, и даже следы его ног. Это бывает в том случае, когда водитель после происшествия останавливал транспортное средство, например, для его осмотра с целью ликвидации следов происшествия. На месте такой остановки, помимо следов водителя могут быть обнаружены окурки, тряпки и т.д., которые должны быть зафиксированы и изъяты.

Если транспорт, скрывшийся с места происшествия, обнаружен, осмотр его производится немедленно по его обнаружению. При этом необходимо обращать внимание на имеющиеся на нем частицы земли, прилипшие листья другие следы, т.к. их можно сравнить с почвой и растительностью места происшествия. Следует учитывать возможность изменения внешнего вида транспортного средства (перекраска кузова, замена или перестановка шин).

²⁴См.: Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о ДТП (диагностическое исследование)/ Методическое пособие для экспертов, следователей и судей/ Всесоюз. НИИ судебных экспертиз. Отв.ред. Ю.Г. Ко рухов. – М.: Б.и. 1988 г. 37 с.

Нужно использовать все средства и методы для обнаружения транспортного средства, скрывшегося с места происшествия. Можно даже применять служебно-розыскную собаку.

Технический осмотр транспортного средства проводится с целью выяснения его технического состояния, с участием работника ГИБДД, либо специалиста - автотехника. При этом необходимо установить техническое состояние следующих механизмов и узлов транспортного средства: тормозной системы; рулевого управления; осветительных и сигнальных приборов (фары, подфарники, указатели поворота, стоп- сигнала); колес, шин; других деталей, узлов и механизмов, неисправности которых в конкретных условиях могли повлиять на безопасность движения или явиться причиной происшествия (зеркала заднего вида, стеклоочистители и т.д.).

Осмотру подлежат также резиновая покрышка колес для установления изношенности. На практике встречались случаи, когда это обстоятельство не учитывалось, в результате чего эксперты давали неточные заключения о скорости движения, т.к. при расчетах брались коэффициенты сцепления, соответствующие новым шинам, в то время как они были сильно изношены. На этой стадии осмотра следует попытаться решить вопрос о времени происхождения неисправности автомобиля и установить, явилась ли она следствием происшествия или возникла до него, либо во время него. Если при осмотре автомобиля будет установлено, что спущены какие-либо колеса, то необходимо эти колеса изъять. Если же будут обнаружены какие-либо другие повреждения автомобиля, которые могли бы быть причиной ДТП, то желательно изымать автомобиль и помещать его на штрафстоянку.

Необходимо также на месте проверять эффективность торможения конкретного транспортного средства при скорости движения 40 км/час не менее 3-х раз. Это необходимо для определения коэффициента сцепления данного автомобиля именно на данном участке дороги. Если в результате неисправности это невозможно сделать на данном автомобиле, необходимо найти

аналогичный автомобиль (марка и т.д.) и на этом же участке дороги проверить эффективность торможения.

Следователь, производящий осмотр места происшествия, обязан точно и полно закрепить все обнаруженное в протоколе осмотра. Фиксация результатов осмотра имеет исключительно большое значение для раскрытия преступления и объективности предварительного следствия. Закрепление обнаруженных данных при осмотре имеет две стороны: криминалистическую, процессуальную.

Фиксация результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия осуществляется составлением протокола осмотра места происшествия, производством фотографии, изготовлением копий в виде слепков и отпечатков на следовой пленке, вычерчиванием планов и схем, места происшествия, различными измерениями, зарисовками, видеосъемкой.

После осмотра места происшествия следователем выдвигаются определенные версии случившегося, для решения которых необходимо проведение ряда следственных действий, таких как допросы водителя, потерпевшего, свидетелей и очевидцев ДТП. В некоторых случаях необходимо проведение различных следственных экспериментов, не говоря уже об обязательности назначения и проведения судебных экспертиз (судебно-медицинской, автотехнической и других криминалистических экспертиз).

Допрос подозреваемого. Допрос - это комплекс предусмотренных уголовно-процессуальным законом познавательных и удостоверительных операций, выполняемых следователем по находящемуся в его производстве уголовному делу, с целью получения и закрепления показаний об обстоятельствах, имеющих значение для дела.

Сущность допроса состоит в том, что в ходе выполнения познавательных операций следователь, применяя разработанные в криминалистике и апробированные следственной практикой тактические приемы, побуждает лицо, которому могут быть или должны быть известны обстоятельства, прямо или косвенно связанные с расследуемым событием, дать о них показания,

выслушивает сообщаемую информацию и фиксирует ее в установленном порядке для того, чтобы в дальнейшем она могла быть использована в качестве доказательства по уголовному делу²⁵.

Целью допроса является получение информации, на основании которой следователь:

1) устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств подлежащих доказыванию по уголовному делу:

2) устанавливает источники, из которых могут быть получены сведения, относящиеся к расследуемому событию:

3) проверяет достоверность имеющихся в деле доказательств.

Водитель, управляющий транспортным средством как источником повышенной опасности, либо водитель, по чьей вине произошло ДТП, чаще всего приобретает статус подозреваемого. Подозреваемый является лицом, заинтересованным в исходе дела, поэтому он зачастую дает показания в наиболее выгодном «ракурсе», с целью избежать ответственности или ее смягчить подозреваемый занижает «избранную» им скорость движения, «искажает» поведение потерпевшего и т.д. В таких случаях надлежит тщательно проверить достоверность сведений путем допроса свидетелей, самого потерпевшего, проведением очных ставок, назначением различных экспертиз.

В ходе допроса подозреваемого должны быть выяснены три группы вопросов действия до, во время и после происшествия. Примерная типовая программа допроса водителя, применяемая при расследовании данного типа ДТП, выглядит следующим образом:

- 1) Сколько лет вы водите транспортное средство?
- 2) Были ли перерывы в вождении?
- 3) Сколько часов ежедневно проводите за рулем?

²⁵См.: Расследование дорожно-транспортных происшествий/под. общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – М.: Издательство «Экзамен». 2003 г. 464 с.

4) Каково Ваше состояние здоровья (качество зрения, слуха, наличие хронических заболеваний, особенности организма, влияющие на качество вождения и т.д.)?

5) Как себя чувствовали перед происшествием?

6) Как спали ночью перед происшествием?

7) Не переживали ли вы сложные ситуации в период, предшествующий происшествию?

8) Подвергались ли ранее административным взысканиям со стороны ГИБДД и за что?

9) Часто ли употребляете алкоголь, и в каких объемах?

10) Употребляли ли алкоголь до происшествия?

11) Что привлекло ваше внимание к объекту, ставшему, в последствии источником опасности?

12) Где вы заметили объект, ставший источником опасности?

13) Какое расстояние было между вашим транспортным средством и объектом в момент возникновения опасности?

14) Где в этот момент находилось ваше транспортное средство и каково было взаиморасположение с источником опасности?

15) Как развивался механизм дорожно-транспортного происшествия? (свободный рассказ водителя, дополняемый впоследствии ответами на вопросы следователя).

При расследовании ДТП следователю очень важно знать нетипичные случаи из следственной практики. Так, иногда расположение транспортных средств на проезжей части после ДТП может иметь самый непредсказуемый характер, а механические повреждения — «невообразимый» вид. Случается, что сама схема ДТП по месту расположения самих транспортных средств благоприятна для подозреваемого (оба автомобиля находятся на полосе движения впоследствии виновного водителя, имеются следы торможения одного автомобиля, а другого - отсутствуют и т.д.). Иначе говоря, может создаться первоначально ложное впечатление о том, что виноват тот водитель, который

выехал на полосу встречного движения, да к тому же у него отсутствуют следы торможения. Однако истинная картина ДТП может быть прямо противоположной. Возможно, что водитель выехал на полосу встречного движения, уходя от лобового удара. Отсутствие следов торможения может свидетельствовать не о том, что водитель не производил экстренного торможения, а, напротив, у него вообще «не хватило» установленного «времени реакции водителя» на сам процесс торможения и т.п.

Следует помнить неписанные правила следствия:

- по месту расположения транспортных средств на самом месте ДТП нельзя определить механизм его образования,

- по самой силе механических ударов, множественности «осколков» от транспортных средств так же нельзя предполагать воображаемую картину ДТП,

- нельзя пытаться воспроизвести сам механизм и причины происшествия по одной лишь схеме и осмотру его места. Чаще всего при тщательном дальнейшем расследовании выясняется прямо противоположное: виноват тот водитель, чья машина на месте ДТП имела самое «невинное» местонахождение. Это бывает наиболее вероятным при столкновении трех и более транспортных средств, особенно в условиях гололеда, ограниченной видимости (тумана, дождя, града) или плотном и интенсивном движении, как в темное время суток, так и днем.

Задача следователя — не делать поспешных умозаключений и выводов. Механизм образования ДТП, его причины должны подтвердиться именно комплексом необходимых следственных действий.

Допрос потерпевшего. Допрос потерпевшего чаще всего осуществляется после его доставления в медицинское учреждение и получения разрешения врача. Но не редко, при смерти человека, потерпевшим признаются близкие родственники: супруги, либо родители погибшего. У потерпевшего пешехода выясняется: не страдает ли он каким-либо недугом (например, близорукостью, частичной утратой слуха), который мог помешать ему быстро

сориентироваться в сложившейся аварийной обстановке; где он находился в момент происшествия; были ли рядом другие лица; как он сам действовал, видел ли приближающееся транспортное средство, где оно находилось относительно границ проезжей части, каковы его отличительные особенности (об этом особенно подробно, если оно скрылось) и другие определяемые характером наезда обстоятельства, работали ли световые приборы. При допросе потерпевших из числа пассажиров, кроме указанных обстоятельств, надо выяснить, какова была скорость автомашины, как себя вел водитель: не отвлекался ли, не жаловался ли на усталость, недомогание, не рассказывал ли о неисправностях транспортного средства, как вел себя после ДТП.

Как и водитель, потерпевший является лицом, заинтересованным в исходе дела, поэтому его показания могут быть необъективными. Кроме того, состояние страха, физическое страдание могут повлиять на его оценку случившегося и поэтому быть ошибочными, нечеткими. Необходима критическая оценка его показаний.

Допрос свидетелей. Допрос свидетелей - это следственное действие также представляется чрезвычайно важным. Допрос - не только подтверждение следственной версии, но и процессуальное следственное действие, имеющее определенную доказательственную силу, как на предварительном следствии, так и в суде.

В методологическом плане допросы свидетелей, именно как очевидцев ДТП, условно принято разграничивать на четыре группы.

Первая группа вопросов: как и при каких обстоятельствах наблюдалось ДТП.

Вторая - каково было поведение и состояние потерпевшего.

Третья - каковы были действия водителя и характер управляемого им транспортного средства.

Четвертая - как выглядела фактическая обстановка именно в момент происшествия, которую следователь не может выявить в процессе осмотра

самого места происшествия: расположение транспортных средств в момент аварии, направление и характер их движения, условия видимости и т.п.

Перед непосредственным проведением допроса следователю целесообразно спланировать его тактику:

- какие вопросы задать в первую очередь, а какие во вторую и третью (последовательность вопросов);

- учитывать, заинтересован ли свидетель или очевидец в исходе дела (родственник, приятель или знакомый обвиняемого водителя, возможно, и ехавший с ним в автомобиле);

- важно знать: объективно ли представляет себе свидетель обстановку происшествия, кто, по его мнению, является его виновником и почему;

- является ли очевидец сам водителем и каковы его знания ПДД;

- тактика самого допроса может быть самой разнообразной:

- от второстепенных вопросов к главным и наоборот.

План допроса может нарушаться, если свидетель откровенный, грамотный человек: он сам даст те показания, на которые следователь и не рассчитывает. Психология такого свидетеля, как правило, не уместается в стандартные рамки допроса.

Между тем типовая форма допроса свидетеля должна минимально сводиться к следующим вопросам:

- где находился свидетель во время происшествия;

- откуда именно наблюдал событие;

- каково было расстояние от него до конкретной точки на месте происшествия;

- каковы были условия освещения и видимости;

- каково состояние его зрения.

К протоколу допроса целесообразно приложить схему с указанием места нахождения свидетеля и расположения объектов, о которых он сообщает.

Для выяснения поведения пострадавшего пешехода необходимо установить:

- в каком направлении и откуда двигался пострадавший; как он двигался (медленно, бегом, ускоренным шагом и т.п.)

- было ли его движение равномерным или какую-то часть пути он шел, а затем бежал,

- не выскочил ли он из-за движущегося транспорта, не обходил ли стоявшие транспортные средства,

- в каком месте произошел наезд,

- где упал пострадавший после удара,

- был ли он протасен капотом, бампером, рамой, кузовом, колесами и на какое расстояние.

В целях выяснения действий водителя и характера движения управлявшейся им машины необходимо установить:

- какова, по мнению свидетеля, была скорость движения автомобиля,

- как двигался автомобиль (прямо, с отклонением вправо, влево, под углом и т.п.),

- был ли в машине кто-либо, кроме водителя,

- чем и как был загружен автомобиль,

- что делал водитель после происшествия (подавал назад, двигался вперед), оказывал ли он помощь пострадавшему и т.п.

Для установления фактической обстановки в момент происшествия нужно выяснить путем допросов свидетелей расположение других машин в момент аварии, скорость их движения и примерное количество рядов, наличие помех, ограничивающих видимость (для водителя) тех или иных объектов. Опыт показывает, что выяснить указанные вопросы легче, если свидетели допрашиваются непосредственно на месте происшествия.

В случае возникновения противоречий между показаниями участников ДТП, можно прибегнуть к допросу очной ставки.

Следственный эксперимент при расследовании ДТП является следственным действием, позволяющим как обнаружить, так и исследовать материальные следы дорожно-транспортного происшествия, а также проверить и

уточнить данные, имеющие значение для данного уголовного дела, например, в случае если в показаниях подозреваемого, потерпевшего и свидетелей имеются существенные противоречия.

При подготовке следственного эксперимента должны быть разрешены следующие вопросы:

- возможна ли реконструкция условий, близких тем, в которых произошло ДТП, и допустимо ли его безопасное проведение в этих условиях ;
- какие мероприятия требуется осуществить в плане подготовки эксперимента;
- возможно ли в результате эксперимента получить необходимые следствию данные.

Наиболее типичными следственными ситуациями, разрешение которых возможно посредством проведения следственного эксперимента, являются:

- наличие у водителя возможности видеть из кабины транспортного средства потерпевшего, препятствие или средство организации движения, а также наличие возможности у свидетеля (очевидца) видеть приближающееся транспортное средство, событие происшествия с места, где они находились;
- установление времени движения транспортного средства или пешехода между определенными точками;
- определение скорости движения пешехода, пересекающего улицу или дорогу, непосредственно перед движущимся транспортом;
- проверка возможности транспортного средства развить определенную скорость на данном участке дороги или в рамках установленного следствием времени;
- выявление возможности ослепления водителя в данных дорожных условиях;
- определение зоны видимости позади автомашины, а также возможности видеть движущиеся транспортные средства при помощи наружных и внутрисалонных зеркал заднего вида;

- установление возможности самопроизвольного открытия двери кабины или самопроизвольного движения транспортного средства при нахождении его на стояночном тормозе и др.

При этом важно, чтобы условия проведения следственного эксперимента (время суток, освещенность, видимость, состояние дороги, атмосферные и погодные условия и др.) максимально соответствовали условиям, в которых происходило ДТП, чтобы при его проведении по возможности было использовано то же самое транспортное средство, с тем же грузом и с тем же его весом, чтобы были учтены физические и другие индивидуальные особенности водителя и пострадавшего.

Заключение

Рассмотрев в данной работе существующую на сегодняшний день типовую методику расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, повлекшими причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности, можно выделить следующие основные моменты, на которые следует обращать внимание следователям.

1. Дорожно-транспортным преступлением является не всякое ДТП, а лишь то, которое содержит в себе все признаки состава преставления, предусмотренного соответствующими статьями УК РФ.

2. Для ДТП, как правило, характерна быстротечность, неожиданность для очевидцев, а иногда и для участников происшествия, и, как следствие этого, кратковременность его восприятия и ограниченность объема воспринятой информации.

3. Несмотря на кажущуюся простоту (столкновение, опрокидывание, наезд и т.д.), каждое ДТП является сугубо индивидуальным автопроисшествием как по характеру, так и по совокупности фактических обстоятельств, комплексу причин, вызвавших его, а так же непосредственной причинной связи (данная связь бывает довольно сложной) между действием (бездействием) и наступившими отрицательными последствиями.

4. Расследование ДТП следователю необходимо начинать с исследования и уяснения механизма ДТП. Для этого ему необходимо владеть такими понятиями, как момент возникновения опасности, аварийная ситуация, опасная ситуация, остановочный путь, безопасная дистанция при однонаправленном движении, безопасный интервал при параллельном движении, обзорность с места водителя, время реакции водителя. Помимо этого следователю необходимо обладать определенными техническими познаниями.

Автотехническая экспертиза

Α. Ί δε επιβαλλόμενα είναι ταύτην το αέθρονά οδδαέο αδέσφρηέο ι αάι έσι ΑΟΊ:

1. Какова величина остановочного пути транспортного средства (далее ТС)?
2. С какой скоростью двигалось ТС в данных условиях к моменту начала торможения, исходя из указанной в исходных данных длины следа торможения?
3. На каком расстоянии от места наезда (столкновения) находилось ТС в момент начала реагирования водителя с последующим применением торможения?
4. На каком расстоянии от места наезда (столкновения) находилось ТС в момент возникновения опасности для движения?
5. Как должен был действовать водитель в данной ситуации в соответствии с Правилами дорожного движения РФ?
6. С какой максимальной скоростью мог вести ТС водитель в данных дорожных условиях при видимости, установленной в ходе следственного эксперимента?
7. Правильно ли выбрал водитель скорость движения в данной дорожной обстановке? Если нет, то с какой максимальной скоростью он мог вести ТС и находится ли превышение скорости в причинной связи с фактом ДТП (наездом, столкновением, опрокидыванием)?
8. Имел ли водитель техническую возможность предотвратить происшествие в момент возникновения опасности для движения?
9. Каковы траектория и характер движения ТС и других причастных к ДТП объектов?
10. Где находилось место столкновения, удара ТС?
11. Каков механизм данного ДТП?
12. Соответствует ли характер обнаруженных следов (на ТС, дорожном покрытии и т.п.) механизму ДТП?
13. Имел ли водитель ТС техническую возможность предотвратить данное ДТП?

Α. Ί δε επιβαλλόμενα είναι ο αάι έ: ατέλα μ ηνδ ίγί έγ ο δαί μ ί δό ί ύ ο ηάιηό α

1. Каково техническое состояние тормозной системы (рулевого управления и т.п.) транспортного средства (механизма, узла, детали)? Если нет, то в чем заключается неисправность?
2. Могла ли обнаруженная неисправность повлиять на возникновение данного ДТП? Если да, то каким образом?
3. Не находится ли установленная техническая неисправность (повреждение) в причинной связи с событием ДТП?
4. Какова техническая причина разрушения (излома) представленной детали (узла)?
5. Когда возникла данная техническая неисправность (до ДТП, в момент ДТП или после него)?
6. Каково влияние данной технической неисправности на управляемость транспортного средства?

Α. Ί δε αήαί ί αάί έε ί αήδ ίγδ αέθρονά ΑΟΊ, αήε αή αέ ο αέυ ΟΝ ηέδύηγ:

1. ТС какой марки оставлены следы, обнаруженные на месте происшествия?
2. Каковы индивидуализирующие особенности ТС, оставившего следы?
3. Какие повреждения (следы) могли остаться на ТС в результате данного ДТП?
4. Каковы возможные способы сокрытия повреждений; затраты времени на их устранение; признаки, позволяющие установить акт сокрытия повреждений (следов)?
5. Являются ли частицы, изъятые с места ДПС, частицами лакокрасочного покрытия ТС? Если да, то возможно ли по ним определить цвет ТС, его тип? Перекрашивалось ли ТС, сколько раз и чем? (данные вопросы разрешаются химической экспертизой).

6. Являются ли осколки стекла (пластмассы) частями рассеивателя; на каких ТС он устанавливается?
7. Не являются ли представленные объекты частями (обломками) деталей ТС? Если да, то какими именно?

Ä. İ de sınoai faeai ee odai m'idoi fa' m'aa'no'aa, i'fa'c'aa'aa' fa' fa' i' de: a'no' i' no'u e' A'OI'.

1. Имеются ли на данном ТС следы, характерные для ДТП?
2. Каков механизм образования имеющихся следов?
3. Оставлены ли данные следы объектами, поврежденными при ДТП? Если да, то какими?

Ä. İ de i' d'fa'aa' ee e' m'aa'aa' ey' e'aa' o' de' e' a'oe' i' i' u' o' fa'c'aa' a' ai' ee' ON'.

1. Являются ли идентификационные обозначения кузова ТС первоначальными, если нет, то каково первоначальное содержание обозначения?
2. Является ли номер двигателя (агрегата) ТС первоначальным, если нет, то каково первоначальное содержание обозначения?
3. Каков способ крепления панели с идентификационными обозначениями к кузову ТС?
4. Каким способом нанесена маркировка на представленные детали ТС? В каких условиях она могла быть выполнена (на заводе, вне завода)?
5. Какова первоначальная маркировка детали (узла) ТС?

Ä. İ de i' d'fa'aa' ee e' m'aa'aa' ey' i' a'aa' e'ci' a' A'OI'.

1. Где расположено место столкновения (наезда)?
2. Каково было взаимное расположение ТС в момент столкновения и их расположение относительно границ проезжей части?
3. Из какого положения на дороге совершало маневр (поворот, разворот и т.д.) ТС перед ДТП?
4. Стояло или двигалось ТС в момент столкновения?
5. Каков механизм образования повреждений и следов на ТС? Механизм ДТП или его отдельных элементов фаз?

Ä. İ de i' a'ci' a' ai' ee' e' i' i' e'aa' i' e' ye' m' a' d' o' e' ci' (m' ai' a' no' i' i' m' N' i' Y').

1. Кто из находившихся в ТС лиц находился на месте водителя во время данного ДТП?
2. На каком месте в ТС располагались пострадавшие во время данного ДТП?
3. В каком положении (стоял, двигался вперед или назад, лежал, сидел и т.д.) находился пешеход в момент наезда на него ТС?
4. Имел ли место переезд тела пешехода колесами ТС?
5. Каков механизм наезда на пешехода?
6. Какой частью ТС совершен наезд на пешехода?

Трасологическая экспертиза

Ä. İ de e' m'aa'aa' ey' ee' m'aa'aa' o' d' ai' m' i' d' o' i' u' o' m' aa' no' a'

1. Каким типом или моделью транспортного средства, какими его частями оставлены следы?
2. Одним или несколькими транспортными средствами оставлены следы?
3. В каком направлении двигалось транспортное средство?
4. Каков механизм образования имеющихся следов?
5. Оставлены ли следы данным транспортным средством?

6. Не является ли обнаруженный предмет частью данного транспортного средства и не составлял ли ранее с ним единое целое?

Ñóóááí í-í ááèèéí ñéáú yéñí áòò ècá ò òòí à:

1. Какова причина смерти и какова давность наступления смерти?
2. Какие телесные повреждения имеются на трупе, каков их характер, расположение и чем они могли быть причинены? Какова последовательность нанесения повреждений?
3. Если ни одно из нескольких повреждений не могло само по себе причинить смерть, то не обусловили ли смерть все повреждения в своей совокупности?
4. Способен ли был потерпевший после причинения ему повреждений (или иных внешних воздействий) совершить какие-либо активные целенаправленные действия - передвигаться, кричать и проч.?
5. В какой позе находился пострадавший в момент получения травмы?
6. Изменялось ли положение трупа?
7. Соответствуют ли повреждения на одежде повреждениям на трупе (по характеру, количеству и т. д.), и если нет, то чем это можно объяснить?
8. Имеются ли признаки, указывающие на возможности причинения повреждений самим потерпевшим?
9. Какова групповая принадлежность крови потерпевшего?
10. Принимал ли потерпевший незадолго перед смертью алкоголь, если принимал, то какова степень алкогольного опьянения?

Основны́е вопро́сы, разрешае́мые судебно-медицинской эксперти́зой í òè ò òáí ñ-í í ò ò í í é ò òááí á:

1. Не являются ли повреждения, обнаруженные на трупе, транспортной травмой, и если да, то каким видом транспортного средства и какими его частями они могли быть причинены?
2. Каков характер и локализация повреждений, обнаруженных при исследовании трупа? На каком уровне от подошвенной поверхности расположены эти повреждения?
3. Имел ли место переезд тела колесами?
4. В каком положении находился пострадавший по отношению к движущемуся транспортному средству? Какова была последовательность причинения ему повреждений?
5. Каков механизм возникновения повреждений, обнаруженных на трупе?
6. Не страдал ли погибший заболеваниями, в частности заболеваниями органов зрения или слуха?
7. Могли ли быть причинены указанные повреждения конкретными частями указанного транспортного средства (указывается конкретно, какими частями)?
8. Не имеется ли на трупе или одежде признаков волочения тела?
9. Кто из пострадавших внутри салона автотранспортного средства находился на месте водителя?
10. Каково было расположение пострадавших в салоне автотранспортного средства?²⁶

²⁶ Правовые основы организации государственной судебно-экспертной деятельности: учебное пособие/ Ю.Л.Бойко, М.П.Филиппов. – 3-е изд., перераб. и доп. – Барнаул: Барнаульский юридический институт МВД России, 2007. – 119 с.