

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Омская академия

РАССЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Учебное пособие

Под общей редакцией профессора Я. М. Мазунина

Омск
ОмА МВД России
2017

УДК 343.9
ББК 67.629.4я73
Р 24

Рецензенты:

кандидат политических наук, доцент **С. А. Тишков**
(Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова);

А. Ю. Липин
(Специализированный следственный отдел СУ УМВД
по Омской области)

Авторский коллектив: кандидат юридических наук *Л. Ю. Аксенова* — § 2 гл. 1; *И. П. Корякин* — § 1 гл. 2 (в соавт. с *А. Р. Сысенко*); кандидат юридических наук, доцент *П. Я. Мазунин* — § 1 гл. 1; кандидат юридических наук *И. А. Неупокоева* — § 2, 3 гл. 2; кандидат юридических наук *А. Б. Соколов* — § 3 гл. 1; кандидат юридических наук, доцент *А. Р. Сысенко* — § 1 (в соавт. с *И. П. Корякиным*), § 4 гл. 2.

Р 24 Расследование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : учебное пособие / под общ. ред. проф. Я. М. Мазунина. — Омск : Омская академия МВД России, 2017. — 136 с.

ISBN 978-5-88651-651-7

В учебном пособии рассматриваются криминалистические аспекты расследования нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, даются методические и практические рекомендации по организации расследования уголовных дел данной категории, производству отдельных следственных действий.

Предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, практических работников правоохранительных органов.

УДК 343.9
ББК 67.629.4я73

ISBN 978-5-88651-651-7

© Омская академия МВД России, 2017

ВВЕДЕНИЕ

Специфика расследования нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств заключается в том, что в охраняемую область общественных отношений в качестве самостоятельного элемента включаются отношения, связанные с эксплуатацией транспорта.

Механический транспорт сам по себе представляет источник повышенной общественной опасности. Однако дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) не являются фатальной и жестокой платой за технический прогресс. Наблюдения показывают, что число ДТП, несмотря на быстрый рост количества транспорта, постоянно снижается. Проведенный анализ свидетельствует, что число ДТП на 10 тыс. единиц транспорта увеличивается в три раза медленнее, чем возрастает транспортный парк¹.

Основной причиной ДТП являются неверные действия человека. Происшествия, вызванные техническими условиями (неисправность транспортного средства, плохое состояние дорог и т. д.), составляют не более 10% всего количества автотранспортных преступлений².

Усиление технической безопасности транспорта и улучшение дорог без повышения дисциплинированности всех участников движения не предупреждают и не снижают количества дорожных происшествий.

Согласно статистике, около 70–80% дорожных происшествий случается на прямых горизонтальных участках дорог, только 20–30% происходит в местах со сложным профилем и тяжелыми условиями для движения автотранспорта.

Раскрытие механизма автодорожных преступлений и эффективность их расследования в большой степени зависят от знания следова-

¹ *Никитас Д. А.* Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации (проблемы и профилактика) // Рос. следователь. 2005. № 9. С. 37.

² *Официальный сайт Госавтоинспекции.* URL.: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 05.02.2016).

телем закономерностей возникновения и развития опасной дорожной обстановки, завершающейся происшествием. Осведомленность в технических вопросах движения транспорта, знание типичных случаев развития опасной дорожной ситуации, возникающей по вине участников движения, помогают ему разобраться в сложной картине остаточных явлений происшествия, обнаружить взаимосвязь отдельных фактов и обстоятельств.

Деятельность следователя при расследовании ДТП не может быть целенаправленной, оптимизированной и эффективной, если она не будет должным образом спланирована и организационно упорядочена. В соответствии с анализом первоначально полученных фактических данных о ДТП составляется план расследования, в котором с учетом выдвинутых версий должна быть отражена последовательность необходимых следственных действий, тактических операций, а в случае надобности — и оперативно-розыскных мероприятий, направленных на розыск скрывшегося водителя и транспортного средства с места ДТП. В организации расследования ДТП важным является и взаимодействие между различными службами органов внутренних дел. Трудно переоценить актуальность и практическую значимость вопросов информационно-криминалистического обеспечения производства комплексных экспертных исследований на современном этапе развития наук уголовного процесса, криминалистики, теории судебной экспертизы. Только при соблюдении всех вышеперечисленных условий можно говорить о профессиональном, грамотном подходе к организации расследования дорожно-транспортных преступлений.

Полагаем, что данное учебное пособие будет способствовать оптимизации деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений, установлению и привлечению к ответственности лиц, скрывшихся с места ДТП, повышению качества расследования уголовных дел данной категории.

ГЛАВА I. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

§ 1. Классификация аварийной дорожной обстановки и видов дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортное происшествие (далее — ДТП) представляет собой сложное событие. Его содержание и структура могут быть раскрыты при многофакторном изучении процессов, происходящих в системе «*водитель транспортного средства — динамические условия дорожной ситуации — транспортное средство* (далее — ТС)».

Дорожно-транспортным происшествием является событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб¹. Тожественное определение понятия «дорожно-транспортное происшествие» содержится в п. 1.2 Правил дорожного движения РФ, утвержденных постановлением Совета Министров — Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090².

Дорожно-транспортное преступление — это автопроисшествие, которое вызвало последствия, предусмотренные уголовным законодательством, а именно следующими статьями Уголовного кодекса Российской Федерации: «Нарушение правил дорожного движения и экс-

¹ О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : в ред. Федерального закона от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

² О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 : в ред. постановления Правительства РФ от 30 июня 2015 г. № 652 // Рос. вести. 1993. № 227.

плуатации транспортных средств» (ст. 264); «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 266); «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 267).

По статистике, в числе дорожно-транспортных происшествий основное место занимают ДТП, квалифицируемые по ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»³. Так, в 2014 г. количество нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств зарегистрировано в 437 002 случаях⁴.

Для правильного решения вопроса о возбуждении уголовного дела и успешного дальнейшего расследования следователю необходимо знать классификацию ДТП. В криминалистике традиционно выделяют следующие виды ДТП⁵:

1. **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 (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным на путях) транспортным средством.

Столкновение двух автомобилей может произойти в следующих типовых ситуациях:

1) *заднее столкновение* — столкновение с задней частью остановившегося автомобиля;

2) *встречное столкновение* — автомобили следуют точно навстречу и ударяются передними частями;

3) *угловое столкновение* — удар одного автомобиля в угол другого, когда длина соприкасающихся поверхностей автомобилей при ударе составляет менее 15 см;

4) *боковое столкновение* — столкновение автомобилей боковыми сторонами, когда длина соприкасающихся поверхностей автомобилей составляет более 15 см;

³ Нами было проведено изучение 136 архивных уголовных дел и приговоров по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, расследованных на территории Москвы, Омска, Новосибирска, Тюмени.

⁴ *Официальный сайт Госавтоинспекции*. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 05.02.2016).

⁵ *Криминалистика*. Полный курс : учебник / под общ. ред. А. Г. Филиппова. 5-е изд., перераб. и доп. М., 2013. С. 734.

5) *перекрестное столкновение* — автомобили сталкиваются под прямым углом;

6) *столкновение нескольких транспортных средств*;

7) *столкновение автотягачей с прицепом или полуприцепом.*

2. **Опрокидывание** — происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, обусловленные другим происшествием.

3. **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).

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

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

6. **Наезд на препятствие** — происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т. д.).

7. **Наезд на гужевой транспорт** — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо сами упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

8. **Наезд на животное** — происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на диких или домашних животных либо сами животные ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен имущественный ущерб.

9. **Падение пассажира** — происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в его салоне (кузове) в результате резкого торможения, ускорения или изменения направления движения и т. п., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП. Падение пассажира из неподвижного транспорт-

ного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

10. **Иные виды ДТП** — происшествия, не относящиеся к указанным выше видам: падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезды на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отвалившееся колесо и др.), на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, и т. п. Например, водитель не справился с управлением транспортного средства и совершил наезд на человека, идущего по пешеходной дорожке. Дорожно-транспортное происшествие квалифицируется как иной вид ДТП, так как пострадавший не являлся участником дорожного движения.

Дорожно-транспортные происшествия классифицируются и по такому основанию, как причина происшествия⁶:

Со стороны участников дорожного движения:

1) нарушение Правил дорожного движения:

— водителями (превышение безопасной скорости при маневрах; попадание на участок дороги с худшими характеристиками; обострение дорожной обстановки; несоблюдение очередности проезда перекрестков; неподача или неправильная подача предупредительного сигнала; неправильный расчет минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия; нарушение требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки; несоблюдение безопасной дистанции; неожиданный выезд из своего ряда движения и ослепление светом фар; стоянка на проезжей части без освещения; нарушение правил перевозки пассажиров; нетрезвое состояние водителя, время его работы, превышающее допустимые пределы, после которых наступает утомляемость, и др.);

— пешеходами (неожиданное появление пешехода из-за препятствия; внезапный выход из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении; непредсказуемое поведение пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом; выход на проезжую часть в месте, где это запрещено; внезапный выход из неосвещенной зоны дороги и др.);

— пассажирами или другими лицами, непосредственно участвующими в процессе дорожного движения;

⁶ Бедрин В. С. Использование компьютерных технологий при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Волгоград, 2003. С. 6–7.

2) выполнение водителем маневрирования стилями, которые вызывают поперечное скольжение машин или их опрокидывание, увеличивая тем самым вероятность возникновения аварийной ситуации и наступления общественно опасных последствий, что указывает на недостаточный уровень профессиональной подготовки водителя;

3) нарушение работоспособности водителя из-за его усталости, возбуждения, раздражения, что повлияло именно на восприятие обстановки движения.

Связанные с транспортными средствами (далее — ТС):

- техническая неисправность отдельных узлов и агрегатов ТС;
- ошибка технической эксплуатации как ТС в целом, так и его отдельных узлов и агрегатов;
- нарушение Правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных, опасных грузов.

Связанные с дорожными условиями (дорожной обстановки и условий внешней среды):

— несоответствие фактических параметров отдельных элементов дороги (неровность покрытия, дефекты покрытия, низкие сцепные качества покрытия, неудовлетворительное состояние обочин и т. д.);

— недостатки в организации движения как на отрезке дороги, на котором произошло ДТП, так и на предшествующем ему участке (неисправность средств регулирования и отсутствие разметки, неправильное применение дорожных знаков, линий горизонтальной и вертикальной разметки, отсутствие переходно-скоростных полос, плохая видимость дорожных знаков и разметки и т. д.);

— недостатки в планировании улиц и автодорог (неправильное планирование продольных уклонов, пересечения дорог в одном и разных уровнях, нарушение видимости);

— интенсивность и плотность движения на данном участке ТС, пешеходов и других лиц, принимающих непосредственное участие в этом процессе;

— видимость на дороге (ограниченная видимость из-за рельефа местности, недостаточная освещенность, ограниченная видимость из-за различных препятствий (деревьев, снежных валов, наружной рекламы и т. д.));

— погодные условия (осадки в виде дождя или снега, гололед, туман, ветер и др.), определяющие состояние дорожного покрытия, психофизиологическое состояние участников дорожного события.

В зависимости от обстоятельств и характера происшествий, связанных с эксплуатацией автомобилей, можно провести следующую классификацию ДТП:

1. **Поломка** — повреждение автомобиля, для устранения которого необходимо произвести текущий ремонт без замены или капитального ремонта основных агрегатов (естественный износ деталей и отдельных узлов, не повлекший за собой дополнительных повреждений автомобиля или его агрегатов, а также боевые повреждения к поломкам не относятся).

2. **Авария** — происшествие, при котором автомобиль подлежит списанию или для восстановления требуется капитальный ремонт всего автомобиля или его основного агрегата, или происшествие, повлекшее телесные повреждения (ранения) людей, независимо от повреждения автомобиля.

3. **Катастрофа** — происшествие с автомобилем, повлекшее гибель людей, независимо от того, поврежден сам автомобиль или нет.

4. **Несчастный случай** — катастрофа или авария, происшедшая не по вине водителя.

Происшествия, повлекшие гибель или телесные повреждения людей по вине самих пострадавших, а также случившиеся при обслуживании автомобиля, погрузке и выгрузке грузов или перевозке автомобиля другими видами транспорта, при стихийных бедствиях или других аналогичных случаях, автомобильными авариями или катастрофами не считаются.

В зависимости от степени тяжести последствий ДТП делятся на повлекшие:

1) материальный ущерб (материальный ущерб от ДТП может складываться из стоимости ремонтно-восстановительных работ при повреждении транспортного средства, грузов, дорожных и иных сооружений; затрат на выполнение функций правоохранительных органов; оказание медицинской помощи; потерь от остановки движения);

2) легкие телесные повреждения;

3) телесные повреждения средней степени тяжести и тяжкие;

4) смерть потерпевшего;

5) особо тяжкие последствия (погибло 2 и более человека).

Квалифицирующими признаками тяжести вреда здоровью являются: опасность вреда здоровью для жизни человека; длительность расстройства здоровья; стойкая утрата общей трудоспособности; утрата какого-либо органа или утрата органом его функций; утрата зрения,

речи, слуха; полная утрата профессиональной трудоспособности; прерывание беременности; неизгладимое обезображивание лица (установление неизгладимого обезображивания лица не входит в компетенцию судебно-медицинского эксперта, так как это понятие не является медицинским); психическое расстройство.

Механизм ДТП состоит из пяти основных стадий:

- начальной стадии;
- возникновения опасной обстановки;
- контролируемой аварийной обстановки;
- неконтролируемой аварийной обстановки;
- прямых и отклоненных финальных последствий.

Каждая из названных стадий — это событие, связанное с возникновением угрозы безопасности движения, развитием опасности или механизмом ее реализации в финальной стадии происшествия. Устранение возможной опасности со стороны участников дорожного движения зависит от интенсивности и характера возмущающего фактора, расстояния и времени, необходимых для адекватного, сопоставимого с опасностью, ответного реагирования элементов дорожного движения. В благоприятных случаях водитель устраняет опасное развитие возмущающего фактора, а при неправильном или несвоевременном реагировании способствует усилению и усугублению опасного положения⁷.

Начальная стадия характеризуется уравновешенностью функциональных связей всех элементов системы «участник дорожного движения — транспортное средство — дорожная обстановка — внешняя среда»⁸. На данном этапе происшествия в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя ТС дополнительных мер для сохранения условий безопасности. Такого рода факторами могут быть:

— *внешние* по отношению к транспортному движению явления (поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь, состояние режимов движения на определенном участке);

— *внутренние* (неисправность транспорта, отклонение от нормы психофизиологического состояния водителя и т. д.).

⁷ Онуцин А. П. Проблемы расследования ДТП с учетом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. С. 25.

⁸ О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : в ред. Федерального закона от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

С появлением объективного возмущающего фактора водитель ТС должен повысить внимание для прогнозирования вероятного развития опасности, определить целесообразные меры для того, чтобы устранить угрозу, не дать ей перерасти в действительную опасность. В то же время в механизме ДТП играют все большую критическую роль объективные факторы времени и пространства. Ошибки в выборе приемов управления ТС, не соответствующих характеру и величине возмущающего фактора, быстро растрачивают ресурсы технической безопасности, водитель оказывается в опасной дорожной обстановке, т. е. дорожное событие переходит в следующую стадию развития.

Возникновение опасной обстановки — появление реальной угрозы наступления ДТП и, соответственно, всех возможных его общественно опасных последствий. Данная стадия характеризуется острым дефицитом времени и пространства для выбора приемов управления ТС, адекватных опасной обстановке. Водитель в этой ситуации вынужден прибегать к экстренным мерам в целях удержания техники и динамических процессов под контролем. Ошибочное или несвоевременное реагирование на реально возникшую опасность создает техническую невозможность предотвращения катастрофического развития дорожного события.

Контролируемая аварийная обстановка. На данном этапе водитель еще может изменить ход события. Не имея реальных шансов предотвратить ДТП, он еще способен как-то влиять на развитие опасного процесса и наступление общественно опасных последствий. В некоторых условиях водитель может осознанно или интуитивно опираться на благоприятные условия (факторы), и опасное событие закончится иными последствиями, а не теми, которые закономерно ожидалось. Или, в исключительных случаях, опасные последствия не наступят вообще⁹.

Неконтролируемая аварийная обстановка. На этом этапе водитель ТС или другой участник ДТП полностью лишен возможности как-либо влиять на механизм его развития. Но это не означает, что всегда последствия ДТП будут соответствовать ожидаемым. В механизм ДТП могут включаться случайные факторы, способные так или иначе влиять на исход события. В одних ситуациях дополнительные факторы могут оказать позитивное воздействие и последствия ДТП будут менее тяжелыми или вообще не наступят, в других — данные факторы окажут отри-

⁹ Бедрин В. С. Указ. соч. С. 14–15.

цательное влияние на финальный процесс события и вызовут более тяжелые последствия.

Выяснение механизма наступления конкретных вредных *последствий* в финальной стадии ДТП является важным, так как его фактическая и юридическая оценка влияет на разрешение вопроса о мере опасности события и ответственности (виновности) участника дорожного движения. При этом необходимо установить, какую роль играли действия (бездействия) водителя ТС в процессе причинения вреда.

Дорожная обстановка определяется дорожными условиями, а также видимостью, обзорностью, интенсивностью и характером движения других транспортных средств и пешеходов, наличием неподвижных препятствий, особенностями и техническим состоянием ТС и его скоростью. Понятие дорожной обстановки включает в себя также факторы, относящиеся к организации движения на конкретном участке дороги (линии разметки, дорожные знаки и сигналы светофоров (регулирующих), наличие перекрестков и закруглений дороги и т. п.). Данные о дорожной обстановке необходимы для решения вопросов о механизме происшествия и оценки действий его участников с точки зрения соответствия их техническим требованиям Правил дорожного движения.

Обстановка дорожно-транспортных происшествий многоэлементна по содержанию и сложна по своей структуре. Основные элементы:

1. По условиям внешней материальной среды:

Статические элементы внешней материальной среды, в которой осуществлялось дорожное движение.

Постоянные — конструктивные особенности устройства дороги на участке, где произошло происшествие; наличие технических средств регулирования и организации движения, ограждений разметки дорожного полотна, газонов, посадочных площадок для пассажиров; внешнее окружение дороги — здания и сооружения; окружающая среда — зеленые насаждения, лес, обрывы и т. д.

Временные — условия, не изменяющие своих свойств в относительно короткий промежуток времени. К ним относится состояние поверхности дорожного полотна в зависимости от погоды, ремонтных работ или других факторов, наличие которых в данном месте временно.

Динамические элементы — те, которые до события и во время его развития находились в движении, взаимно перемещались, возникали

и исчезали; взаимное положение объектов во время движения; изменение режимов и маневров движения транспорта; варьирование сигналов регулирования движения и т. п.

2. По условиям, влияющим на восприятие участниками опасной ситуации:

Объективные — освещенность в зависимости от времени суток, года, климатических и погодных явлений, побочных результатов технических процессов (загазованность, задымленность), наличие и расположение искусственных источников света, интенсивность звуков и шума на месте происшествия и т. д.

Субъективные — индивидуальные свойства личности, влияющие на возможность восприятия и оценки события¹⁰.

Изучение и анализ практики расследования ДТП показали важность знания его механизма и стадий развития.

§ 2. Особенности возбуждения уголовного дела и обстоятельства, подлежащие установлению по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Рассматривая вопрос об особенностях возбуждения уголовного дела о ДТП, необходимо обратиться к теоретическим основам методики расследования, к обстоятельствам, подлежащим установлению по уголовному делу. В зависимости от вида ДТП и особенностей конкретного преступления обстоятельства, подлежащие установлению, могут конкретизироваться, дополняться, а последовательность их установления может варьироваться.

При расследовании всех видов ДТП подлежат установлению следующие вопросы:

- 1) является ли данное происшествие дорожно-транспортным;
- 2) каковы время и место происшествия, его последствия;
- 3) имеются ли потерпевшие, характер причиненного их здоровью вреда, время и причины смерти;
- 4) характер и размер причиненного материального вреда;
- 5) какие транспортные средства участвовали в происшествии, каков механизм ДТП;

¹⁰ Криминалистика / под ред. Л. Я. Драпкина. М., 1999. С. 630.

6) по чьей вине произошло ДТП (водителя, пешехода, пассажира, велосипедиста и др.), каков ее характер;

7) какие правила дорожного движения и эксплуатации транспортного средства были нарушены, в чем выразились эти нарушения;

8) имеется ли причинная связь между нарушениями этих правил и наступившими последствиями;

9) не несут ли ответственность за ДТП работники автопарка, гаража и за что конкретно (выпуск в рейс неисправного транспортного средства, водителя с признаками переутомления, болезни и др.);

10) каковы обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности виновного, а также способствовавшие ДТП;

11) не имела ли место инсценировка ДТП.

При установлении вины водителя необходимо выяснить, располагал ли он технической возможностью предотвращения наступления вредных последствий, не возникли ли они из-за неосторожных действий пострадавшего или других лиц и т. д. Для этого требуется всестороннее экспертно-техническое исследование обстоятельств происшествия. Не выяснив наличия технической возможности предотвращения ДТП, нельзя дать юридическую оценку случившемуся и квалифицировать действия причастных к происшествию лиц.

При исследовании ДТП исключительно важное значение имеют факты, относящиеся к:

1) взаимным расстояниям;

2) скорости движения машин;

3) поведению и скорости движения пострадавшего;

4) пути, пройденному пострадавшим по проезжей части;

5) видимости;

6) состоянию дорожного покрытия;

7) действиям водителя;

8) техническому состоянию машин.

Расследование подчинено установлению сущности и причин случившегося: произошло ли преступление из-за нарушений требований безопасности движения водителем, пешеходом или другими участниками движения или по иным причинам?

Перечень обстоятельств, подлежащих установлению, составляет информативную сторону процесса досудебного производства. Возбуждение уголовного дела как составная часть досудебного производства в российском уголовном процессе представляет собой урегулированную законом деятельность по получению и оформлению информации

о преступлении, в необходимых случаях — по проверке наличия в данной информации оснований для начала предварительного расследования, а также по принятию решения о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела. Именно стадия возбуждения дела приводит механизм уголовного процесса в движение, создает правовую основу для выполнения процессуальных действий в последующих стадиях и служит точкой отсчета начала действия специфического режима уголовно-процессуального регулирования. Возбуждение уголовного дела условно включает несколько этапов:

- 1) прием и регистрацию сообщения о преступлении;
- 2) анализ и оценку информации, содержащейся в сообщении о преступлении;
- 3) проверку сообщения о преступлении;
- 4) разрешение сообщения о преступлении по существу и извещение об этом заявителя.

В целях обеспечения законности и обоснованности возбуждения уголовного дела в УПК РФ предусмотрен ряд процессуальных условий: наличие повода и основания или отсутствие обстоятельств, исключающих возбуждение уголовного дела (ст. 24).

Анкетирование практических работников, занимающихся расследованием дел о ДТП, показало, что наиболее характерными поводами для возбуждения уголовного дела являются¹¹:

- рапорт об обнаружении сотрудниками признаков ДТП — 71%;
- сообщение должностных лиц лечебных учреждений, куда поступили потерпевшие от ДТП пешеходы, — 15%;
- заявление участников ДТП, очевидцев, родственников потерпевших, посторонних граждан — 9%;
- сообщение должностных лиц транспортных предприятий и организаций, чьи интересы затронуты в результате этого происшествия, — 5%.

Такие поводы для возбуждения уголовного дела, как явка с повинной и постановление прокурора о направлении соответствующих материалов в орган предварительного расследования, согласно результатам проведенного исследования, в практике расследования ДТП не встречались¹².

¹¹ В процессе сбора эмпирического материала опрошены 14 следователей, специализирующихся на расследовании ДТП.

¹² *Латыпова К. С.* Некоторые особенности возбуждения уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям, связанным с наездами на пешеходов // Закон и право. 2013. № 10. С. 132.

Для констатации наличия основания к возбуждению уголовного дела не требуется достоверного знания о том, что событие преступления имело место. Закон говорит не о факте преступления, а о его признаках. В стадии возбуждения уголовного дела цель установления признаков всех элементов состава преступления (объект преступления, объективная сторона, субъект преступления и субъективная сторона преступления) не ставится. Для принятия законного и обоснованного решения о возбуждении уголовного дела необходимо установление общественной опасности определенного деяния и его противоправности, причем выявление всех признаков противоправности деяния требуется только в исключительных случаях. В обязательном порядке на первоначальном этапе уголовного процесса подлежат установлению объективные признаки состава преступления (признаки объекта и объективной стороны преступления). Обоснованность и справедливость вывода о наличии в деянии признаков преступления могут быть опровергнуты в последующих стадиях уголовного процесса.

Большинство заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях поступают в отделы полиции, а также в дежурные части подразделений ГИБДД. Если сообщение о ДТП получено по телефону от водителей, пешеходов или иных посторонних лиц, дежурный соответствующего подразделения должен попросить их по возможности не покидать места происшествия до прибытия сотрудников полиции.

Как свидетельствует сложившаяся практика, рассмотрение заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях возлагается, как правило, на работников подразделений ГИБДД. Принимается одно из предусмотренных законом решений:

- 1) о возбуждении уголовного дела;
- 2) об отказе в возбуждении уголовного дела;
- 3) о передаче заявления или сообщения по подследственности.

Существуют два варианта осуществления уголовного производства по факту дорожно-транспортного происшествия:

1. Возбуждение уголовного дела происходит подобно предварительному административному производству. Считаем, что этот путь верен в ситуации, когда пострадавшие остались живы и тяжесть вреда здоровью не превышает средней. Выезд на место дорожно-транспортного происшествия осуществляют сотрудники ГИБДД¹³.

¹³ Подробнее об административном расследовании см.: *Расследование дорожно-транспортных преступлений* : учебное пособие. М., 2014. С. 48–54.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия есть пострадавшие и телесные повреждения могут повлечь тяжкие последствия, то на место ДТП, кроме дежурного автомобиля ГИБДД, выезжает следственно-оперативная группа, которую возглавляет на месте происшествия следователь. Он совместно с сотрудником ГИБДД составляет протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, включая осмотр транспортного средства, принимает объяснения от участников ДТП и очевидцев¹⁴. Если пострадавший находится на лечении, то следователь принимает заявление и объяснение в лечебном учреждении, а также изымает медицинские документы для проведения судебно-медицинского исследования. В случае необходимости следователь проводит дополнительные осмотры места происшествия с участием очевидцев.

2. При поступлении материала в ОВД происходит его регистрация в книге учета совершаемых происшествий (КУСП). Уголовное судопроизводство по делам о ДТП осуществляется согласно ст. ст. 150–151 УПК РФ в форме предварительного следствия следователями органов внутренних дел Российской Федерации и характеризуется определенными факторами. Первый фактор связан с установлением нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также с определением технической возможности предотвращения столкновения. Второй — с наступлением уголовной ответственности в соответствии со ст. 264 УК РФ, если нарушение правил дорожного движения повлекло причинение тяжкого вреда здоровью, т. е. вреда, опасного для жизни человека, создающего непосредственную угрозу для жизни¹⁵. Данное обстоятельство может быть установлено лишь спустя значительный промежуток времени после ДТП, в зависимости от продолжительности стационарного либо амбулаторного лечения. Однако даже при наличии тяжкого вреда здоровью большинству принимаемых решений о возбуждении уголовных дел о ДТП предшествует предварительная проверка. Часто это связано и с установлением первого фактора — наличия или отсутствия технической возможности предотвращения ДТП. В соответствии со ст. 144 УПК РФ в течение трех суток по материалу должно быть приня-

¹⁴ Подробнее особенности производства осмотра места происшествия будут рассмотрены далее.

¹⁵ Телесные повреждения, влекущие причинение тяжкого вреда здоровью, указаны в разделе 2 приложения к приказу Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н.

то решение. По мотивированному ходатайству следователя этот срок может быть продлен до десяти суток. Как свидетельствует изучение практики, для получения результатов медицинского и автотехнического исследования, влияющих на принятие решения о возбуждении дела рассматриваемой категории, данного срока, как правило, недостаточно. Сказанное вынуждает следователей принимать решение об отказе в возбуждении уголовного дела. В свою очередь, руководители следственного органа после получения справки специалиста в соответствии со ст. 39 УПК РФ отменяют постановление следователя об отказе в возбуждении уголовного дела как необоснованное и передают следователю материалы для проведения дополнительной проверки¹⁶.

К. С. Латыпова указывает, что при изучении 348 уголовных дел по фактам наезда на пешеходов было выявлено, что 109 из них были возбуждены в течение трех суток. Значительно уменьшились случаи необоснованного отказа следователей в возбуждении уголовного дела по факту ДТП по причине отсутствия достаточных данных, указывающих на признаки преступления. Срок рассмотрения материалов по ДТП в рамках предварительной проверки продлевается до 30 суток (240 уголовных дел)¹⁷.

В настоящее время в соответствии со ст. 144 УПК РФ следователю, дознавателю предоставлено право при проверке сообщения о преступлении назначать судебную экспертизу, принимать участие в ее производстве и получать заключение эксперта в разумный срок. Практические работники долго ждали этого момента, рассчитывая на то, что это позволит избежать незаконного возбуждения уголовных дел и сократить сроки предварительной проверки и, значит, сроки расследования. Авторами работы была исследована деятельность соответствующего подразделения в г. Омске. Так, СО по расследованию ДТП СЧ СУ УМВД России по г. Омску с 2013 г. начал назначать судебные экспертизы при производстве проверок по сообщениям о преступлениях в порядке ст. ст. 144–145 УПК РФ. Только за период с апреля по декабрь 2013 г. следователи данного отдела в ходе проверки информации о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, назначили около 300 судебных автотехнических, транспортно-трасологических и судебно-медицинских экспертиз.

¹⁶ *Абрамочкин В. В.* Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебное пособие. М., 2010. С. 81.

¹⁷ *Латыпова К. С.* Указ. соч. С. 133.

В 2014 г. данным отделом возбуждено 60 уголовных дел после производства экспертиз в рамках проверки. Следователи, назначившие экспертизы, консультировались с экспертами и принимали подобные решения, когда был ясен вывод заключения о наличии в действиях водителя нарушений правил дорожного движения или о возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Сказанное свидетельствует о своевременном принятии соответствующего решения по сообщению и сокращении сроков расследования по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Проверочные действия, предшествующие возбуждению уголовного дела, зависят от вида дорожно-транспортного преступления и конкретных обстоятельств дела.

В ходе проверки могут производиться следующие общие для большинства видов ДТП мероприятия: истребование материалов, предметов, документов; получение объяснений от лица, обратившегося с заявлением или сделавшего сообщение. Нужно отметить, что, хотя расследование уголовных дел о ДТП осуществляется следователями органов внутренних дел, оно невозможно без тесного взаимодействия с органами дознания, в качестве которых выступают подразделения ГИБДД.

Важнейшее значение на стадии возбуждения уголовного дела имеют действия сотрудников дознания на месте ДТП до прибытия следственно-оперативной группы. Сотрудник органа дознания обязан, в первую очередь, установить наличие пострадавших, их состояние и местонахождение, предпринять все возможные меры к сохранению следов преступления в целях дальнейшего качественного производства осмотра места происшествия, установить очевидцев. Могут быть получены объяснения от отдельных граждан и должностных лиц обо всех известных им обстоятельствах, касающихся последствий дорожно-транспортного преступления¹⁸. Наиболее активное взаимодействие следователей и органов дознания характерно для стадии возбуждения уголовного дела и на первоначальном этапе расследования. По мнению В. И. Жулева, такое взаимодействие, как правило, включает:

- деятельность работников органа дознания на месте происшествия до прибытия следственно-оперативной группы;
- рассмотрение органами дознания заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях (повода к возбуждению уго-

¹⁸ Там же. С. 30.

ловного дела), проверку наличия оснований для начала производства по делу;

— возбуждение органом дознания уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении и производство по нему неотложных следственных действий;

— осуществление следственных и оперативно-розыскных мер, направленных на розыск и задержание скрывшегося с места происшествия водителя;

— выполнение органом дознания отдельных поручений следователя в процессе расследования уголовного дела¹⁹.

До принятия конкретного решения органы расследования могут требовать из любого учреждения, предприятия или организации, а также от потерпевшего или иных лиц необходимые материалы, свидетельствующие о тяжести наступивших в результате дорожно-транспортного происшествия последствий. Например, из лечебного учреждения, где находится или получал медицинскую помощь потерпевший, — материалы о том, какие телесные повреждения у него обнаружены; от автотранспортного предприятия — данные о материальном ущербе. Когда признаки дорожно-транспортного преступления установлены и нет обстоятельств, исключающих производство по уголовному делу, орган дознания может, не возбуждая уголовного дела, принять решение о направлении материалов по подследственности следователям органов внутренних дел. Основаниями для принятия такого решения могут быть данные, содержащиеся как в поступивших заявлениях и сообщениях о дорожно-транспортных преступлениях, так и в материалах, полученных в ходе проверочных действий.

Для принятия по окончании проведенных проверочных мероприятий решения о возбуждении уголовного дела следователь должен располагать следующими материалами (с привлечением возможностей сотрудников органа дознания):

1. Результатами оформления дорожно-транспортного происшествия:

— протоколом осмотра места происшествия;

— схемой ДТП (иными приложениями);

— протоколами осмотра транспортных средств (в случае, если ТС не было осмотрено в рамках осмотра места происшествия);

¹⁹ Жулев В. И. Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1991. С. 25.

- объяснениями участников ДТП, очевидцев и пострадавших;
- копиями регистрационных документов, водительских удостоверений, страховых полисов, временного разрешения.

2. Результатами установления тяжести вреда здоровью человека (актом судебно-медицинского исследования, заключением эксперта). Данные документы являются обязательными, поскольку спецификой уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях является наступление уголовной ответственности только в случае причинения пострадавшему тяжкого вреда здоровью или наступления смерти одного или более человек.

Акт судебно-медицинского исследования лица должен содержать сведения, указывающие на то, что пострадавшему лицу причинены тяжкие телесные повреждения, должна быть установлена причинно-следственная связь между телесными повреждениями, полученными пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, и наступившими тяжкими последствиями. Поскольку судебно-медицинское исследование (не экспертиза) организуется органом расследования в одностороннем порядке (вне правовых отношений с участниками процесса, без их участия), то доказательственная сила акта исследования ниже, чем заключения эксперта. Кроме того, окончательный вывод о степени тяжести вреда здоровью может быть сделан после полного излечения пострадавшего. С учетом сложившейся практики на основе результатов исследования допустимо решение задач стадии возбуждения уголовного дела (установление признаков преступления), но не основного вопроса уголовного дела — о виновности или невиновности лица²⁰.

После исследования необходимо назначить и провести судебную экспертизу. Производство судебно-медицинской экспертизы для определения характера и степени вреда, причиненного здоровью, обязательно по каждому уголовному делу в соответствии с требованиями ст. 196 УПК РФ, а также согласно диспозиции ст. 264 УК РФ, поскольку данное обстоятельство является квалифицирующим при привлечении лица к уголовной ответственности. Экспертиза проводится с участием пострадавшего лица (после окончательной выписки его из лечебного учреждения) путем исследования медицинских документов, рентгеновских снимков и других результатов медицинских манипуляций

²⁰ Кальницкий В. В. О следственных действиях в стадии возбуждения уголовного дела // Законодательство и практика. 2015. № 1(34). С. 70.

с пострадавшим. В настоящее время назначение экспертизы возможно и до возбуждения уголовного дела на основании постановления, вынесенного должностным лицом.

3. Результатами проверки водителя на состояние опьянения (актом судебно-медицинского обследования (освидетельствования), протоколом освидетельствования, судебно-медицинским заключением). Данные документы могут быть получены несколькими путями.

Первый. Судебно-медицинское обследование (освидетельствование) водителя на состояние опьянения проводится на основании постановления Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, постановления Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 475, приказа Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. № 308²¹, которыми утверждены соответствующие правила освидетельствования и форма акта медицинского освидетельствования лица, управляющего транспортным средством.

Судебно-медицинское обследование (освидетельствование) проводится с помощью технических средств измерения по выдыхаемому водителем воздуху либо путем исследования биологических выделений (жидкостей) водителя. Последний способ более достоверен, с его помощью можно установить концентрацию алкоголя в крови и степень опьянения. Минусом данного способа является возможный отказ водителя от прохождения освидетельствования, что служит препятствием для установления одного из квалифицирующих признаков ст. 264 УК РФ. Это обусловлено тем, что административными ресурсами не обеспечивается возможность принуждения. В данном случае фиксируется только отказ от прохождения освидетельствования, который представляет собой административное правонарушение.

²¹ Об утверждении правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством : постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 475 // Рос. газета. 2008. 2 июля ; *О правилах дорожного движения* : постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Рос. вести. 1993. 23 нояб. ; *О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения* : приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. № 308 // Рос. газета. 2003. 24 июля.

Второй. Согласно ст. 179 УПК РФ в случаях, не терпящих отлагательства, *следователем* на основании вынесенного им соответствующего постановления до возбуждения уголовного дела может быть произведено освидетельствование. Одна из целей этого следственного действия — выявление состояния опьянения. При необходимости следователь привлекает к участию в производстве освидетельствования врача. Если в ходе осмотра водителя будут обнаружены признаки алкогольного опьянения (запах алкоголя; неустойчивость позы; нарушение речи и др.), то в рамках освидетельствования либо в ходе самостоятельного следственного действия (получение образцов для сравнительного исследования — ст. 202 УПК РФ) требуется получить образцы жизнедеятельности водителя, необходимые в дальнейшем для производства экспертизы. Так, ст. 144 УПК РФ позволяет следователю до возбуждения уголовного дела получить образцы для сравнительного исследования. В частности, могут быть получены образцы крови и мочи, в том числе принудительно на основании постановления следователя.

Третий. Если биологические выделения (жидкости) водителя были получены, назначается и проводится судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств. Производство судебно-медицинской экспертизы для определения наличия или отсутствия состояния опьянения водителя обязательно по каждому дорожно-транспортному преступлению, по которому производится проверка в рамках уголовно-правовой деятельности, поскольку данное обстоятельство является квалифицирующим при привлечении лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. В настоящее время назначение экспертизы возможно и до возбуждения уголовного дела на основании выносимого постановления должностного лица.

Не стоит забывать, что сотрудник ГИБДД или следователь, прибывшие на место происшествия, могут использовать дополнительные альтернативные источники фиксации состояния опьянения. Они могут привлечь врача-нарколога, получить соответствующие объяснения участников события (водители, пассажиры, другие очевидцы), в которых следует фиксировать внешние признаки состояния опьянения водителя. В ходе опроса водителя-виновника ДТП обязательно установить, когда, в каких количествах им употреблялись алкогольные напитки, лекарства или иные виды одурманивающих веществ.

4. Выводы опытных действий. Следственная практика показывает, что для надлежащего проведения автотехнической экспертизы эксперту-автотехнику необходимы сведения, которые могут быть добы-

ты только экспериментальным путем. Например, требуется определить: видимость пешехода по мере его движения от края проезжей части до места наезда; путь и скорость движения пешехода по проезжей части с момента возникновения опасности до места наезда; место взаимного расположения двух транспортных средств и др. Эти сведения должны быть получены в ходе производства следственного действия — следственного эксперимента, тактика которого будет освещена далее. Однако уголовно-процессуальное законодательство не предусматривает его производства до возбуждения уголовного дела, а без указанных данных часто невозможно решить вопрос о наличии в действиях водителя признаков нарушения правил дорожного движения и, как следствие, признаков дорожно-транспортного преступления. В практической деятельности, подобные рекомендации встречаются в литературе ²², следовательно производят опытные действия в рамках осмотра места происшествия, чаще всего дополнительного. К их числу можно отнести: определение расстояния видимости (при тумане, искусственном освещении и т. п.), а также видимости определенных объектов организации движения (дорожных знаков, сигналов светофора и т. п.) с учетом их размещения (например, закрыты кроной деревьев) и состояния (грязные, перевернутые, поврежденные и т. п.). Опытная проверка осуществляется и при осмотре транспортного средства (исправность тормозов, стеклоочистителей, указателей поворота, головного света и т. п.).

5. Результаты производства автотехнических исследований (экспертиз).

Акт видеоавтотехнического исследования (заключение эксперта). В процессе раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений должна быть использована зафиксированная видеокameraми обстановка, информация о лицах, причастных к их совершению, механизме совершения преступления, очевидцах преступления, местах нахождения лиц, автомобилей в определенное время в конкретном месте, на маршрутах движения. Поэтому одной из наиболее распространенных при расследовании уголовных дел о ДТП является видеоавтотехническая экспертиза, проводимая в том числе и до возбуждения уголовного дела.

Акт автотехнического исследования транспортного средства (заключение экспертизы). В ходе исследования эксперт осматривает авто-

²² Жулев В. И., Краенский Е. А., Гирько С. И. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебное пособие. М., 1991. С. 68.

мобиль и все его составляющие, проверяет их состояние и определяет, в результате износа или столкновения они повреждены. При таком исследовании можно сопоставить повреждения двух автомобилей, выяснить механизм столкновения, определить, под каким углом оно произошло, какие повреждения первичные, какие вторичные, какими частями кузова соприкасались транспортные средства. Данные сведения важны при лобовом столкновении двух автомобилей, когда сложно определить, кто из водителей выехал на полосу встречного движения.

Акт ситуационного автотехнического исследования (заключенные экспертизы), в результате которого устанавливается, мог ли водитель путем применения экстренного торможения избежать столкновения или наезда на пешехода, нарушил ли он правила дорожного движения, как именно с технической точки зрения должен был действовать водитель и в чем причина ДТП. Если водитель, располагая технической возможностью, путем применения экстренного торможения мог избежать столкновения или наезда на пешехода, нарушил правила дорожного движения и нарушение ПДД находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями, т. е. причинением тяжкого вреда здоровью или смертью пострадавшего, то у следователя будут все основания для возбуждения уголовного дела по ст. 264 УК РФ²³.

Достаточно часто по уголовному делу возникает необходимость дополнительного осмотра транспортного средства, а также транспортное средство может быть затребовано экспертом на автотехническое исследование для установления его технической исправности и причины ДТП. В целях розыска транспортного средства, скрывшегося с места происшествия, сразу же после ДТП информируются посты ГИБДД, сообщаются его признаки и вероятные повреждения, согласно приказу МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58 вводится план «Перехват»²⁴. Если имеются сведения о транспортном средстве, через информационную базу ГИБДД можно узнать, кому оно принадлежит. Затем в большинстве случаев сотрудник ГИБДД составляет соответствующий административный протокол задержания транспортного средства в порядке ст. ст. 27.1, 27.13 КоАП РФ и на основании приказа МВД России

²³ Журавлев В. Е., Косянчук А. С., Степанова В. Г. Проблемы расследования уголовных дел, связанных с нарушением правил дорожного движения. Иркутск, 2013. С. 21–22.

²⁴ Об утверждении инструкции по розыску автотранспортных средств : приказ МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

от 2 марта 2009 г. № 185²⁵. Данную практику нельзя признать справедливой, поскольку в ст. 74 УПК РФ среди источников доказательств не указаны протоколы административного производства. Задержание транспортного средства в административном порядке является средством обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

На основании ст. 81 УПК РФ транспортное средство в ходе расследования по уголовному делу становится вещественным доказательством как предмет, служивший орудием преступления и сохранивший на себе следы преступления. Возможность изъятия предметов предусмотрена в ч. 1 ст. 144 УПК РФ, однако порядок такого изъятия до возбуждения уголовного дела законом не определен. Поэтому представляется, что изъятие транспортного средства в стадии возбуждения уголовного дела возможно только в рамках производства осмотра места происшествия в соответствии со ст. 177 УПК РФ.

Хранение транспортного средства до возбуждения уголовного дела осуществлялось на основании Правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, запрещения его эксплуатации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759. В настоящее время хранение и перемещение осуществляется на основании Правил перемещения транспортного средства вооруженных сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, на специализированную стоянку, а также его хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортного средства и обеспечения запрещения его эксплуатации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2012 г. № 1496²⁶.

По фактам ДТП, повлекших смерть одного или более человек, постановления об отказе в возбуждении уголовного дела не должны выноситься ни при каких обстоятельствах. Во всех случаях гибели людей

²⁵ *Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения* : приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185. // Рос. газета. 2009. 7 июля.

²⁶ *Собрание законодательства Российской Федерации*. 2013. № 2, ст. 101.

должно быть вынесено постановление о возбуждении уголовного дела и произведено расследование.

Вместе с тем поиск рационального и эффективного алгоритма производства следственных действий при расследовании ДТП должен осуществляться в зависимости от складывающейся следственной ситуации.

§ 3. Действия следователя в типичных ситуациях, складывающихся при расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Следственные ситуации, складывающиеся при расследовании уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можно систематизировать по такому основанию, как наличие определенного объема информации о подозреваемом (водителе) и транспортном средстве, участвовавшем в ДТП, на момент принятия решения о возбуждении уголовного дела. На данном этапе расследования типичными следственными ситуациями можно назвать следующие:

1. Совершено преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, имеются сведения о транспортном средстве, участвовавшем в преступлении, и водителе (подозреваемом), которые находятся на месте происшествия, или их местонахождение установлено (25% случаев).

2. Совершено преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, имеются сведения о транспортном средстве, участвовавшем в преступлении, недостаточно сведений о водителе (подозреваемом) или они отсутствуют (58%).

3. Совершено преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, сведений о транспортном средстве, участвовавшем в преступлении, и водителе (подозреваемом) недостаточно или они отсутствуют (17%).

Каждая из приведенных типичных следственных ситуаций расследования ДТП требует выделения присущих ей задач расследования и разработки его алгоритма.

Первая типичная следственная ситуация является наиболее благоприятной для следователя в части конечных целей осуществления расследования. Главная задача следователя в рассматриваемой следственной ситуации заключается в сборе и закреплении доказательственной информации о причастности задержанного лица (подозреваемого).

С учетом изложенной позиции алгоритм действий следователя в данной ситуации может быть следующим:

1. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия.
2. Осмотр трупа (при его наличии).
3. Осмотр транспортного средства, участвовавшего в ДТП.
4. Дача письменных поручений о производстве ОРМ. Цель заключается в установлении собственника транспортного средства, участвовавшего в ДТП, очевидцев и свидетелей. Кроме того, были случаи дачи письменных поручений в целях установления факта осуществления видеосъемки места ДТП.

19 октября 2014 г., Л., управляя технически исправным автомобилем марки «Шевроле Круз», двигаясь по дворовой территории, в нарушение требований ПДД осуществила разворот с выездом на тротуар, при этом совершила наезд на пешехода И. От полученных телесных повреждений, сформировавших в совокупности комплекс сочетанной травмы, потерпевшая И. скончалась. При производстве осмотра места происшествия следователем было установлено наличие камер наблюдения на фасаде жилого дома. Следователь составил письменное поручение органу дознания об установлении факта проведения видеосъемки, места хранения видеозаписи. Впоследствии следователем с участием специалиста на диск была скопирована видеозапись, на которой запечатлено ДТП.

Обстановка, зафиксированная видеокамерами, должна использоваться в процессе раскрытия и расследования преступления для получения значимой информации о лицах, причастных к его совершению, очевидцах, механизме совершения, местах нахождения лиц, автомобилей в определенное время в конкретном месте, маршрутах приближения (удаления) к месту преступления, иных обстоятельствах, имеющих значение для расследуемого события²⁷.

5. Допрос потерпевшего.
6. Допрос свидетеля.
7. Осмотр предметов, документов. Как правило, объектом осмотра является одежда потерпевшего. Цель состоит в обнаружении следов лакокрасочного покрытия транспортного средства, участвовавшего в ДТП.
8. Получение образцов для сравнительного исследования от подозреваемого (как правило, ими являются отпечатки пальцев и ладоней рук, слюна, волосы).

²⁷ Дмитриев Е. Г., Котенков А. В. О некоторых особенностях использования информации систем видеонаблюдения в ходе расследования преступлений // Рос. следователь. 2013. № 1. С. 5.

9. Освидетельствование подозреваемого. Целью является обнаружение на теле следов в виде различных повреждений, особых примет, которые заметили потерпевший, свидетели ДТП, а также установление наличия либо отсутствия состояния опьянения (алкогольного, наркотического, токсического).

10. Назначение и производство судебных экспертиз.

11. Допрос подозреваемого (водителя).

12. Обыск (выемка). Цель — обнаружение и изъятие одежды подозреваемого для проведения экспертизы материалов, веществ и изделий в целях установления тождества между волокнами ткани одежды и тканью обивки (чехлов) водительского сиденья транспортного средства, обнаруженного на месте ДТП.

11 июня 2013 г. Д., управляя по доверенности автомобилем и двигаясь по автодороге, перевозил в салоне автомобиля пассажиров И. и А., которые не были пристегнуты ремнями безопасности. При движении автомобиля на 6 км автодороги Д. выбрал неправильный скоростной режим, не учел особенности и состояние транспортного средства, а также дорожные условия, отвлекся от управления транспортным средством, разговаривая с пассажиром, находящимся на переднем пассажирском сиденье, в связи с чем утратил контроль за движением управляемого им транспортного средства, вследствие чего допустил опрокидывание автомобиля в кювет. В результате этого пассажиру автомобиля А. были причинены телесные повреждения, от которых она скончалась. Выйдя из автомобиля, Д. предложил И. сказать, что именно он управлял транспортным средством, так как Д. находился в состоянии алкогольного опьянения, И. согласился. В ходе проведения экспертных исследований было установлено, что на поверхности одежды Д. имелись волокна-наслоения, сходные с волокнами, входящими в состав чехла водительского сиденья. После предъявления данного доказательства Д. сознался в том, что за рулем транспортного средства в момент совершения ДТП находился он.

13. Осмотр предметов, документов. Как правило, объектами осмотра являются одежда и обувь подозреваемого. Цель состоит в обнаружении следов крови, микроследов (волокон), а также иных материалов биологического происхождения.

14. Предъявление для опознания подозреваемого (водителя) потерпевшему и (или) свидетелям.

Предложенный алгоритм действий следователя не является исчерпывающим и зависит от дополнительно полученной информации.

Вторая типичная следственная ситуация, когда совершено ДТП, имеются сведения о ТС, участвовавшем в преступлении, недостаточно сведений о подозреваемом (водителе) или они отсутствуют, является менее благоприятной в сравнении с рассмотренной ранее. Главная задача следователя в данной следственной ситуации — принять меры к установлению и задержанию скрывшегося подозреваемого (водителя).

Следователю необходимо строить свою деятельность с учетом двух направлений: получение доказательств о событии преступления; установление владельца транспортного средства. В таких ситуациях можно выделить следующие версии:

- преступление совершено владельцем автомобиля;
- преступление совершено лицом, управлявшим автомобилем по разрешению владельца, или у этого лица имеется предполагаемое право на управление автомобилем (например, работник гаража, где осуществляется стоянка автомобиля);
- преступление совершено лицом, неправомерно завладевшим транспортным средством (угон) либо его похитившим (хищение);
- обнаруженное ТС не имеет отношения к совершенному ДТП.

Для проверки указанных версий, а также оптимизации деятельности следователя необходимо сформировать алгоритм действий.

1. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Осмотр труппа (при его наличии). Цель совпадает с указанной в алгоритме при рассмотрении первой типичной ситуации.
2. Осмотр транспортного средства.
3. Дача письменных поручений о производстве ОРМ. Помимо указанных в алгоритме при рассмотрении первой типичной ситуации, цель заключается в установлении подозреваемого (водителя), скрывшегося с места ДТП, и его местонахождения.
4. Допрос потерпевшего.
5. Допрос свидетелей.
6. Осмотр предметов, документов.
7. Назначение и производство судебных экспертиз.

В целях розыска скрывшегося водителя могут использоваться криминалистические учеты, ведущиеся в экспертно-криминалистических подразделениях, картотека транспортных средств, имеющаяся в ГИБДД. Кроме того, задействуются специальные типовые планы розыска²⁸.

²⁸ *Василенко Л. А., Овчинникова О. В.* Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебно-методическое пособие. М., 2011. С. 32.

При задержании подозреваемого (водителя), скрывшегося с места ДТП, алгоритм действий следователя можно представить в следующем виде:

1. Получение образцов для сравнительного исследования.
2. Освидетельствование подозреваемого.
3. Допрос подозреваемого (водителя). Обыск (выемка).
4. Осмотр предметов, документов.
5. Назначение и производство судебных экспертиз.
6. Предъявления для опознания.

Третья следственная ситуация, когда совершено ДТП, сведений о ТС, участвовавшем в преступлении, и подозреваемом (водителе) недостаточно или они отсутствуют, в практике расследования рассматриваемой категории уголовных дел встречается в 17% случаев. На месте совершения преступления, как правило, остаются следы транспортного средства, очевидцы ДТП или сами пострадавшие могут запомнить приметы автомобиля и (или) водителя. Данная ситуация является наиболее неблагоприятной.

Розыск скрывшегося подозреваемого (водителя) и транспортного средства начинается с осмотра материальных следов, обнаруженных на месте происшествия, — повреждений на окружающих предметах или на теле потерпевшего, следов транспортного средства на дороге; установления марки и типа автомобиля, его цвета, государственного регистрационного номера и т. п.

Деятельность следователя в исследуемой ситуации должна строиться с учетом трех задач: получения доказательств о событии преступления; установления подозреваемого (водителя), скрывшегося с места ДТП; установления скрывшегося транспортного средства, участвовавшего в ДТП.

Для организации деятельности по установлению подозреваемого (водителя), скрывшегося с места ДТП, выдвигаются версии, соответствующие указанным в ранее рассмотренной ситуации. В целях установления скрывшегося участвовавшего в ДТП транспортного средства можно выделить версии, в основе которых лежит местонахождение транспортного средства:

- 1) транспортное средство находится в гараже, на стоянке, во дворе дома подозреваемого (водителя) или его родственников (близких друзей).

10 декабря 2011 г. Б., управляя технически исправным автомобилем, следуя по трассе по полосе своего направления движения, в районе 68 км не выдержал дистанцию до движущегося впереди него в попутном на-

правлении мотороллера под управлением Ф. и с пассажиркой Р, сидевшей в кузове указанного мотороллера, по причине чего допустил с мотороллером столкновение. Начав экстренное торможение, Б. вывернул рулевое колесо автомобиля вправо, отчего автомобиль вместе с находившимся перед ним мотороллером съехали в кювет. Затем Б. позвонил своему водителю К. и попросил отогнать автомашину в гараж. На следующий день автомашина была обнаружена в гараже;

2) транспортное средство находится в автосервисе, автомастерской, принадлежащих подозреваемому (водителю) или его родственникам, друзьям, знакомым либо расположенных недалеко от места ДТП;

3) транспортное средство брошено в черте города (поселка) либо на трассах, проходящих через город (поселок), где совершено ДТП.

Для проверки выдвинутых версий и оптимизации деятельности следователя необходимо сформировать алгоритм действий, который может быть представлен в следующем виде:

1. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия.
2. Осмотр трупа (при его наличии).
3. Дача письменных поручений о производстве ОРМ (в целях установления лица, управлявшего транспортным средством и допустившего ДТП, а также розыска транспортного средства, участвовавшего в ДТП).
4. Допрос потерпевшего (представителя потерпевшего).
5. Осмотр предметов, документов.
6. Назначение и производство судебных экспертиз.

При организации розыска скрывшегося подозреваемого (водителя) необходимо привлекать силы не только ОВД, но и общественности. Целесообразно обратиться в средства массовой информации, фирмы, осуществляющие перевозки граждан (такси), с просьбой о сообщении известных им обстоятельств произошедшего ДТП. Кроме того, должно быть обеспечено немедленное информирование о случившемся отдела ГИБДД и соседних территориальных органов полиции. В результате будут перекрыты пути движения скрывшегося транспортного средства по направлению его предполагаемого движения, организовано преследование по горячим следам. Задействуются специальные типовые планы розыска.

При обнаружении транспортного средства, скрывшегося с места ДТП, алгоритм действий следователя можно представить в следующем виде:

1. Осмотр транспортного средства.
2. Допрос свидетелей.

3. Допрос собственника транспортного средства. Цель — установить его местонахождение во время совершения ДТП, выяснить, эксплуатируется ли данное ТС иными лицами, если да, то кем именно, кто мог совершить ДТП на принадлежащем ему транспортном средстве и т. д.

4. Назначение и производство судебных экспертиз.

5. Предъявление для опознания.

При задержании подозреваемого (водителя), скрывшегося с места ДТП, алгоритм действий соответствует представленному при рассмотрении предыдущей следственной ситуации.

Данные алгоритмы действий следователя не являются исчерпывающими, добавление и исключение некоторых из них зависит от складывающейся ситуации.

Качество расследования рассматриваемого вида преступлений, а также доказательственная база, уличающая конкретное лицо (водителя) в совершении им преступления, зависит от того, насколько эффективно произведены процессуальные, в том числе следственные, действия на начальном этапе расследования.

Дальнейшее расследование в полной мере зависит от результатов, которые были получены на начальном этапе.

Следственные ситуации *последующего этапа* расследования ДТП определяются качественными и количественными характеристиками имеющейся у следователя информации. Говоря о классификации следственных ситуаций данного этапа расследования преступлений, целесообразно выделить такой критерий, как отношение обвиняемого к предъявленному ему обвинению²⁹.

Результаты исследования показали, что типичные следственные ситуации расследования ДТП могут быть определены в зависимости от позиции, которой придерживается обвиняемый:

- 1) обвиняемый признает свою вину (86,1% случаев);
- 2) обвиняемый признает свою вину частично (8,3%);
- 3) обвиняемый не признает своей вины (5,6%).

Первая типичная следственная ситуация, как правило, встречается в случаях столкновения двух и более транспортных средств, является наиболее благоприятной для расследования и предполагает следующий алгоритм действий следователя:

²⁹ См., напр. : *Гавло В. К.* Теоретические проблемы и практика применения методики расследования отдельных видов преступлений. Томск, 1985. С. 251 ; *Порубов Н. И.* Тактика допроса на предварительном следствии : учебное пособие. М., 1998. С. 127.

1. Допрос участника ДТП в качестве обвиняемого. Основная цель допроса состоит в выяснении позиции обвиняемого к предъявленному обвинению и ее фиксации в протоколе, а также в установлении всего механизма ДТП, в том числе предшествующим и последующим действиям водителя.

2. Проверка показаний на месте. Данное следственное действие может быть произведено с участием как обвиняемого, так и потерпевшего. Цель состоит в удостоверении участия обвиняемого и потерпевшего в ДТП.

3. Назначение и производство судебных экспертиз.

Вторая типичная следственная ситуация, когда обвиняемый признает свою вину частично, как правило, встречается в случаях наезда на пешеходов, предполагает необходимость более активного взаимодействия следователя с сотрудниками оперативных подразделений в целях выявления обстоятельств, указывающих на то, что ДТП совершено обвиняемым (например, установление дополнительных свидетелей), а также получения информации о личности обвиняемого. Истребование информации, характеризующей обвиняемого, предполагает взаимодействие следователя со службой участковых уполномоченных полиции. От них могут быть получены сведения о ранее совершенных правонарушениях, круге общения, времяпрепровождении обвиняемого, что обязательно должно быть использовано следователем.

Как правило, при производстве допроса обвиняемый утверждает, что он частично виновен в совершенном преступлении и сделал все, чтобы предотвратить ДТП, а аварийная ситуация была создана потерпевшим.

Данная следственная ситуация предполагает следующий алгоритм действий следователя:

1. Допрос водителя в качестве обвиняемого.

2. Назначение и производство судебных экспертиз.

3. Следственный эксперимент. Необходимость производства данного следственного действия, а также цель зависят от ситуации. Так, цель может заключаться в установлении: степени видимости пешехода в ночное время и темпа его движения; скорости движения транспортного средства либо темпа движения потерпевшего; расположения на дороге транспортного средства и траектории его движения и т. д.

4. Производство очной ставки. Цель состоит в устранении существенных противоречий между показаниями обвиняемого и (или) потерпевшего (представителя потерпевшего), свидетеля.

Все вышеперечисленные следственные действия проводятся для выяснения действий водителя до, во время и после ДТП. Важное значение имеет также допрос свидетелей-очевидцев, потерпевших для детального определения действий каждого из участников ДТП. При этом необходимо получить сведения относительно ранее совершенных правонарушений обвиняемого, его интересов, увлечений, а также уточнить круг его общения.

Третья типичная следственная ситуация, когда обвиняемый (водитель) не признает своей вины, является крайне неблагоприятной и имеет две разновидности:

- обвиняемый отказывается от дачи показаний;
- обвиняемый дает показания, указывающие на его непричастность к инкриминируемому преступлению (приводит алиби).

В первой ситуации следователю необходимо установить с обвиняемым психологический контакт. Определив наиболее слабые стороны его личности, требуется посредством применения тактических приемов эмоционального и логического воздействия, основанных на имеющихся доказательствах в уголовном деле, получить показания относительно совершенного ДТП.

В ситуации, когда обвиняемой дает показания, подтверждающие его непричастность к инкриминируемому преступлению, деятельность следователя заключается в проверке каждого обстоятельства, указанного допрашиваемым (проверка алиби).

Изложенное позволяет предложить следующий алгоритм действий следователя:

- допрос водителя в качестве обвиняемого;
- производство очной ставки.

Рассмотренные алгоритмы действий следователя на первоначальном и последующем этапах расследования ДТП в зависимости от сложившейся следственной ситуации представляют собой наиболее эффективный порядок выполнения следственных действий, обеспечивающий результативность расследования.

ГЛАВА II. ТАКТИКА ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

§ 1. Тактические особенности осмотра места дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия имеет важное значение для объективного исследования обстановки, непосредственных причин происшествия. Профессиональное проведение осмотра позволяет получить информацию для успешного решения задач расследования, установления истины по делу. Неквалифицированное же его осуществление влечет невозполнимые утраты следов и вещественных доказательств, так как восполнить пробелы, допущенные на первоначальном осмотре, путем проведения повторных осмотров невозможно.

В процессе осмотра изучаются большое количество объектов, материальная обстановка места происшествия, прилегающая к нему местность, погодные условия, освещенность, дорожное покрытие и дорожные знаки.

При исследовании места ДТП исключительно важное значение имеют факты, относящиеся к:

- 1) взаимным расстояниям;
- 2) скорости движения машин;
- 3) поведению и скорости движения пострадавшего;
- 4) пути, пройденному им по проезжей части;
- 5) видимости;
- 6) состоянию дорожного покрытия;
- 7) действиям водителя;
- 8) техническому состоянию машин.

Основное содержание всего расследования подчинено установлению сущности и причин случившегося: произошло ли преступление из-за нарушений требований безопасности движения водителем, пешеходом или другими участниками движения или по иным причинам, не зависящим от участников движения.

Исходные практические данные для расследования ДТП удастся получить в основном в результате своевременного и тщательно проведенного осмотра места происшествия, правильного выбора последовательности других первоначальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий (осмотр машины, находящейся вне места происшествия, допросы очевидцев, водителей, пострадавших, организация розыска и задержания скрывшегося с места происшествия водителя, назначение экспертиз, в зависимости от конкретных обстоятельств происшествия).

Осмотр места происшествия — это основное неотложное следственное действие на первоначальном этапе расследования, дающее исходные фактические данные для расследования, и от его результатов, как правило, зависит весь успех раскрытия и расследования рассматриваемой категории дел.

Общими задачами осмотра места ДТП являются:

- 1) установление факта ДТП, точного места и времени его совершения;
- 2) предполагаемая классификация ДТП;
- 3) установление направления движения, местонахождения и действий участников события в момент возникновения опасной ситуации;
- 4) определение местонахождения и действий участников в момент самого ДТП;
- 5) установление положения и состояния участников в конечной (завершающей) стадии ДТП;
- 6) выяснение состояния груза, дорожных сооружений и предметов в связи с ДТП.

Приведенный перечень тактических задач не является исчерпывающим. Он может быть дополнен и изменен в зависимости от характера ДТП и вызванных им последствий.

К результатам осмотра места происшествия следователь или лицо, производящее дознание, суд неоднократно обращаются в процессе предварительного и судебного следствия. Поэтому исследование места ДТП, фиксация и оценка материальной обстановки создают предпосылки для установления истины по делу. Достичь желаемых результа-

тов в ходе осмотра места ДТП следователь может лишь при соблюдении определенных требований. К ним можно отнести:

— своевременное (в связи тем, что проезжая часть должна быть по возможности быстрее освобождена для движения, место происшествия необходимо осмотреть сразу же после того, как в дежурную часть поступило сообщение, кроме того, промедление с осмотром приводит к потере информации, важной для расследования) и обязательное (каждое место происшествия должно быть исследовано независимо от того, полностью сохранены следы и другие объекты или нет) проведение осмотра;

— соблюдение последовательности осмотра (определенный порядок действий на месте происшествия позволяет обеспечить осмотр всех объектов на основе закономерностей, вытекающих из особенностей обстановки ДТП);

— объективность осмотра (изучение материальной обстановки места происшествия в неизменном виде, не допускаются какие-либо выводы и умозаключения в протоколе осмотра места происшествия);

— активность осмотра (определяется функциями органов внутренних дел, на которые законом возложена обязанность расследования преступлений, а значит, и осмотра места происшествия)¹.

В ходе осмотра места происшествия можно выделить следующие этапы: подготовительный, рабочий, который, в свою очередь, делят на общий и детальный осмотр; заключительный.

Подготовительный этап включает комплекс организационных мероприятий, направленных на создание необходимых условий для быстрого, полного и всестороннего исследования места происшествия.

Как правило, ДТП обнаруживается водителями либо другими гражданами, оказавшимися на месте ДТП, которые сообщают в органы внутренних дел о происшедшем событии.

Получив сообщение о ДТП, необходимо решить вопрос о комплектовании следственно-оперативной группы. К участию в осмотре по возможности необходимо привлечь специалистов: автотехника, криминалиста, судебного медика. Кроме того, желательно в качестве понятых привлекать лиц, имеющих представление об автотранспорте и его эксплуатации, а также знающих правила дорожного движения.

¹ Севастьянова Е. Н. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия : учебное пособие. Домодедово, 1999. С. 5.

Организация движения на месте аварии возлагается на сотрудника ГИБДД. Целесообразно на месте присутствие водителей, причастных к ДТП.

Обязанности работника полиции, первым прибывшего на место происшествия:

1) оказать срочную медицинскую помощь потерпевшим, при необходимости организовать их высвобождение из транспортного средства. При отправке каждого потерпевшего в лечебное учреждение по возможности установить его фамилию, имя, отчество, адрес;

2) при наличии трупа до его перемещения, допускаемого только в случае необходимости, обозначить мелом контуры расположения тела;

3) защитить от повреждений обнаруженные следы транспортных средств (поставить перед ними аварийный знак или ограждение, отметить расположение);

4) если водитель скрылся с места происшествия, немедленно сообщить об этом на ближайший пункт ГИБДД, по возможности организовать преследование скрывшегося;

5) организовать объезд места происшествия, а в случае крайней необходимости убрать поврежденные транспортные средства в сторону, предварительно обозначив их местонахождение;

6) изъять водительские удостоверения, документы на транспорт и груз у водителей-участников происшествия;

7) установить очевидцев, записать фамилию, имя, отчество, адрес каждого из них и попросить дожидаться около места происшествия прибытия сотрудника органа дознания или следствия.

Требуется немедленно принять меры к сохранению следов и предметов, которые могут иметь существенное значение для восстановления обстоятельств происшествия. Участок дороги, где было ДТП, необходимо оградить специальными средствами (например, мигающими маячками, переносными стойками, дорожными аварийными знаками и т. п.) либо применить подручные средства.

Следователь (дознатель) обязан незамедлительно прибыть на место ДТП и осуществить следующие мероприятия:

1) определить границы места ДТП;

2) с помощью сотрудников ГИБДД принять необходимые меры по обеспечению безопасности и защиты участников осмотра и других лиц, находящихся на месте происшествия;

3) дать указание сотрудникам ГИБДД о регулировании движения в целях устранения заторов и аварийной ситуации на дороге;

4) принять меры по розыску и задержанию водителя и транспортного средства, скрывшегося с места происшествия;

5) отправить потерпевшего в лечебное учреждение;

6) выяснить, записаны ли фамилия, имя, отчество каждого из потерпевших, куда они направлены, изъяты ли транспортные документы у участников происшествия, установлены ли очевидцы, восполнить имеющиеся пробелы;

7) при наличии у водителя или иных причастных к происшествию лиц признаков опьянения немедленно направить их в сопровождении работника полиции на медицинское освидетельствование;

8) опросить очевидцев о механизме происшествия, выяснить, не подвергалось ли что-либо на месте происшествия изменению;

9) убедиться, приняты ли меры по сохранению следов, и при необходимости срочно освободить проезд, немедленно осуществить фото- или видеосъемку места происшествия и обозначить, где располагались транспортные средства, потерпевшие, следы;

10) получить краткую информацию о происшествии от сотрудников полиции или иных должностных лиц, первыми оказавшимися на месте происшествия. Если водитель с места происшествия скрылся, выяснить, какие меры приняты для его задержания, в частности сообщено ли об этом на посты ГИБДД, и если меры не приняты, то срочно их принять;

11) пригласив понятых, с участием оперативных работников и специалистов приступить к осмотру (если имеется труп, обязательно участие в осмотре судебно-медицинского врача, а если имели место столкновение, переворачивание автомашины, наезд на неподвижное препятствие, как правило, необходимо участие специалиста-автотехника).

Приступая к непосредственному осмотру, нужно:

1) как можно быстрее восстановить нормальную работу транспорта;

2) осмотреть прежде всего менее устойчивые следы, к которым относятся:

— следы, указывающие на точку наезда или место столкновения машин;

— следы крови;

— следы вещества, которым был загружен автотранспорт.

Сюда же относятся следы в виде осколков фар, частей одежды и обуви пострадавшего.

С учетом полученной информации определяется объем работы для каждого участника следственно-оперативной группы.

Следователь (дознатель) на месте ДТП:

— координирует работу всех членов следственно-оперативной группы; несет ответственность за результаты ее деятельности на первоначальном этапе расследования ДТП, а также за соблюдением участниками группы требований закона;

— проводит осмотр места происшествия, составляет протокол и схему;

— принимает меры по обнаружению, фиксации, изъятию и упаковке вещественных доказательств;

— привлекает специалиста для составления схемы места происшествия и протокола осмотра;

— если освещенность объектов на месте ДТП с момента происшествия еще не изменилась, принимает меры к установлению степени видимости препятствий и предметов, расположенных на проезжей части, обзорности с места водителя.

Сотрудник ГИБДД выполняет поручения следователя по производству отдельных процессуальных действий, составлению процессуальных документов, в том числе:

— обеспечивает безопасность движения транспортных средств и пешеходов в данном районе;

— оказывает помощь следователю (дознателю) в осмотре места происшествия, в обнаружении следов и предметов, имеющих значение для раскрытия и расследования ДТП, позволяющих установить участвовавшее в дорожном происшествии транспортное средство;

— помогает следователю проверить техническое состояние транспортного средства и отправить его к месту хранения до решения вопроса о выдаче владельцу;

— обращает внимание следователя на особенности организации дорожного движения на месте ДТП.

Специалист-криминалист:

— оказывает помощь следователю (дознателю) в обнаружении, фиксации (в том числе фото-, видеосъемка), изъятии и упаковке вещественных доказательств;

— высказывает предположения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте происшествия тех или иных предметов;

— консультирует следователя по иным вопросам, относящимся к его компетенции.

Специалист-автотехник:

— оказывает помощь в определении технического состояния транспортного средства, в обнаружении, фиксации, изъятии вещественных доказательств;

— осуществляет поиск ориентирующей информации о марке, модели, особенностях скрывшегося транспортного средства;

— устанавливает технические причины и условия, способствовавшие возникновению ДТП.

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

Приступая к осмотру, следует помнить, что работу на местах ДТП членам следственно-оперативной группы необходимо производить при должном обеспечении сотрудниками ГИБДД безопасности дорожного движения. В соответствии с правилами по прибытии на место ДТП необходимо:

— включить световые и аварийные сигналы на патрульных автомашинах и иных транспортных средствах в районе ДТП;

— установить знаки аварийной остановки или мигающие фонари на расстоянии: в населенном пункте — не менее 15 м, вне населенного пункта — не менее 30 м; установить ограждающие светоотражающие конусы;

— использовать лазерные излучатели, вращающиеся с некоторым отклонением луча в вертикальной плоскости, что обеспечивает образ светового конуса, хорошо видимого даже на скрытых поворотах автомобильных дорог;

— удалить посторонних лиц и не позволять никому прикасаться к предметам на месте осмотра;

— оградить место осмотра ДТП лентой со стойками, исключить случаи выхода на проезжую часть и за пределы ограждения места происшествия членов СОГ;

— организовать движение автотранспорта на время осмотра места происшествия;

— принять меры для предотвращения вторичного ДТП при осмотре места происшествия;

— при необходимости часть осматриваемой дороги заблокировать автомашинами ДПС с выключенными световыми приборами;

— автомашина ДПС должна стоять в зоне видимости проезжающих автомашин с включенными специальными световыми сигналами.

Рабочий этап — это система тактических приемов и способов, направленных на изучение обстановки места происшествия, обнаружение, фиксацию и изъятие следов ДТП. Для проведения осмотра необходимо установить вид ДТП (столкновение, опрокидывание, наезд и т. п.), характеризующийся механизмом его возникновения; возможные границы и порядок осмотра; выбрать ориентиры и отправные точки. Одновременно проводят предварительное исследование следов для построения версий относительно места их расположения, механизма образования и т. п.

Стадия общего осмотра включает следующие действия следователя: а) констатацию состояния дороги (вид и состояние дорожного покрытия, его профиль, наличие дефектов и др.); б) изучение освещенности необходимого участка, его видимости и обзорности, погодных условий; в) осмотр участка на наличие и расположение дорожных знаков, светофоров; г) изучение внешней обстановки (строения, деревья, препятствия и т. п.).

Общий осмотр места происшествия начинается с определения границ территории, подлежащей осмотру, которая устанавливается с учетом полученной на подготовительном этапе информации о характере происшествия, особенностях следов и других обстоятельств; также необходимо определить исходную точку и способ осмотра². От выбранной точки осмотра производятся все измерения и определяется пространственное размещение объектов. Когда место ДТП имеет значительную протяженность и определить его границы трудно, то рекомендуется линейный способ осмотра. Зону осмотра можно ограничить, убедившись, что следов или объектов, относящихся к данному ДТП, нет как по ходу движения транспортного средства, так и в обратном направлении.

Границы места ДТП должны включать конечное положение транспортных средств, точку удара, точку, в которой каждое ТС стало неуправляемым, и экстремальную точку видимости. Для определения границы осмотра необходимо выделять три зоны:

1) исходную — место практического восприятия опасности водителем;

² Основные способы: плановый осмотр (по квадратам); осмотр по пути следования преступника; осмотр по архимедовой спирали; осмотр по концентрическим кругам; линейный осмотр; узловой осмотр (*Криминалистика* : учебник / под ред. Е. П. Ищенко. М., 2007. С. 370–374).

2) промежуточную — участок, на котором водитель после времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (начинается от точки, где транспортное средство начало отклоняться от нормальной траектории движения: торможение, изменение направления движения и т. д.);

3) зону совершения ДТП — это само место столкновения или наезда, расположение транспортных средств после ДТП и его следы (разброс стекол и деталей, выбоины, иные повреждения покрытия).

Граница осмотра может быть увеличена, если имеют значение пределы действия дорожных знаков, указателей либо расположенное на дороге препятствие, повлиявшее на возникновение ДТП³.

Если не имеется достоверных данных о механизме ДТП, необходимо выдвинуть все возможные версии и проверить их, определив границы осмотра для каждой версии.

При общем осмотре объекты исследуются в том виде и положении, в котором они были обнаружены к началу осмотра. Далее необходимо установить местонахождение центра происшествия по отделившимся частям и деталям транспортного средства (транспортных средств), по их расположению, по следам пролившейся жидкости (топливо, тормозная жидкость и т. д.), а также по следам, оставленным на дорожном покрытии колесами и иными частями транспортного средства.

В протоколе должны быть отражены все обнаруженные обстоятельства и последствия происшествия, имеющиеся в момент совершения ДТП. При этом прежде всего требуется зафиксировать места нахождения пострадавшего и транспортного средства, затем — определить непосредственное место происшествия. Указанные места должны быть ориентированы относительно элементов улицы или дороги (границ проезжей части, обочины, тротуара, кювета, газона, пешеходного перехода, границ перекрестка, остановок общественного транспорта, дорожных знаков и т. д.). Все линейные размеры должны быть определены с помощью рулетки, но не шагами. Выбор соответствующих ориентиров зависит от конкретной обстановки.

В протоколе осмотра места происшествия должны быть отражены следующие технические параметры дороги:

- ширина проезжей части, обочины, газонов или тротуаров, размеры (ширина и глубина) придорожных канав (кюветов);
- наличие дорожных знаков и разметки (с этой целью осматривается участок дороги до перекрестка или расстояние до 1,5 км);

³ Севастьянова Е. Н. Указ. соч. С. 78.

— тип покрытия и его состояние (фиксируются повреждения проезжей части дороги в местах столкновения или наезда транспортного средства, для этого осматривается проезжая часть на расстоянии не менее 100 м до места наезда);

— однородность покрытия дороги (не исключено, что левые колеса могут двигаться по полотну дороги, правые — по обочине и т. д.);

— состояние проезжей части по влажности и скользкости, что имеет значение для получения наиболее достоверного экспертного заключения о скорости движения транспортного средства, когда ее определяют по следам торможения;

— наличие грязных и замасленных участков дороги.

При совершении ДТП при температуре воздуха выше нуля в протоколе осмотра следует указать, в каком состоянии находилась поверхность проезжей части: мокрая, с наслоениями жидкой грязи, чистая (без грязи), слегка увлажненная и т. п.

Если ДТП совершено в зимнюю пору, то в протоколе необходимо отразить, в каком состоянии находится снег или лед, покрывающий дорогу. При этом различается снег свежеснеженный и уплотненный (с колеями или без них). При наличии на проезжей части колеи указываются ее глубина, длина и обледенелость краев. Покрытие может иметь чистую ледяную поверхность, что чаще всего наблюдается после оттаивания снега на поверхности и при последующем его замерзании.

Чистую ледяную поверхность не следует смешивать с гололедицей, т. е. явлением, заключающимся в осадении из воздуха на твердые покрытия, очищенные от снега, мелких кристалликов льда.

Если дорожное происшествие было совершено на уклоне или повороте дороги, это в протоколе достаточно только зафиксировать. Технические параметры, характеризующие уклоны и повороты (угол уклона — продольный (при подъеме и спуске) и поперечный, радиус поворота), запрашивают от дорожных или коммунальных органов либо впоследствии замеряют на месте происшествия с участием специалистов, имеющих нужные для этого геодезические приборы (нивелиры, теодолиты и т. д.).

В протоколе должна быть отражена придорожная обстановка, характеризующая обзор дороги с места водителя, а также все придорожные объекты (кусты, заборы, строения), из-за которых может неожиданно появиться транспортное средство или пешеход.

Расположение объектов обстановки фиксируется следователем в протоколе осмотра места происшествия, на схеме и с помощью су-

дебной фотографии. Точная фиксация — размеры и направления следов движения и торможения, характер следов, расположение на дороге осколков стекла фар, стекол окон кузова, других деталей машины, частиц грунта, отвалившихся от транспортного средства при наезде или столкновении, пятен и следов пролившейся жидкости (электролита, тосола и т. д.) — имеет значение для определения места наезда, восстановления механизма происшествия. При столкновении транспортных средств нужно исследовать путь и направление их движения за 100–200 м.

Важно разобраться в следах движения (качения, торможения или бокового скольжения), определить их длину и угол расположения относительно границы проезжей части, а также расстояние до последней. Требуемые сведения нужно отразить отдельно: применительно к моменту до и после столкновения. Когда оно происходит на перекрестке улиц (дорог), необходимо определить, какая из них является главной или они равнозначны.

При боковом опрокидывании требуется определить радиус поворота дороги или улицы в тех случаях, когда следы транспортного средства правильно вписываются в кривую. В противном же случае необходимо определить непосредственно радиус поворота следов. Если следы транспортного средства имеются на проезжей части и обочине, нужно отразить соотношение уровня проезжей части и обочины, так как иногда разность уровня обочины и проезжей части может явиться причиной ДТП.

В случаях продольного опрокидывания (через радиатор, кабину или заднюю часть) необходимо найти точку удара транспортного средства буфером или колесом (бровка кювета, бугорок, пень и т. д.). Затем определяются ее высота или глубина, расстояние от нее до места нахождения опрокинутого транспортного средства, угол направления его опрокидывания, наличие и длина следов скольжения кабины или кузова по земле. Отсутствие этих следов как при боковом, так и при продольном опрокидывании свидетельствует о том, что транспортное средство перемещалось по воздуху, не задевая поверхности земли. Этот важный момент обязательно нужно отразить в протоколе осмотра.

Оба вида опрокидывания требуют определения габаритных размеров (длина, высота), массы или веса, расположения груза в кузове, угла поворота управляемых колес транспортного средства (по сохранившимся следам).

Фиксация осмотра ДТП. Для фиксации положения, пространственного размещения и особенностей объектов осмотра применяется

ориентирующая, обзорная, узловая и детальная фото- либо видеосъемка, составляются планы, схемы, делаются зарисовки и записи, необходимые для составления протокола.

Ориентирующая фотосъемка места ДТП производится в целях ориентирования данного участка дороги, улицы, местности по отношению к окружающей обстановке. При этом в кадр должны попасть дорожные знаки, сигнальные приборы (если они есть), обстановка вдоль дороги или улицы. Ориентирующую съемку целесообразно вести методом линейной панорамы, двигаясь вначале по одной стороне дороги (улицы), а затем по противоположной. В результате получаются две встречные панорамы места происшествия, что наиболее точно фиксирует его по отношению к окружающей обстановке.

Обзорную фотосъемку следует производить более крупным масштабом, с нескольких точек, откуда четко видно взаимное расположение транспортных средств на месте происшествия.

В городах, если место происшествия находится рядом с многоэтажным или высотным домом, ориентирующую и обзорную фотосъемку можно производить из окна верхнего этажа дома или с крыши. При фотографировании с высоты желательно использовать широкоугольные (для производства ориентирующей съемки) или длиннофокусные объективы (для обзорной съемки) в зависимости от высоты здания.

Во время общего осмотра места происшествия производится *узловая фотосъемка*, в процессе которой фотографируются следы транспортного средства (тормозной путь), труп, его поза и расположение по отношению к элементам дороги, транспортным средствам, следам и вещественным доказательствам, дорожные знаки, находящиеся на месте происшествия или вблизи него. Производство узловой фотосъемки в ночное время не вызывает затруднений, так как света импульсной лампы обычно бывает достаточно. При *детальной фотосъемке* фиксируются отдельные следы и объекты методом измерительной съемки.

Другим дополнительным средством фиксации хода и результатов осмотра места ДТП служит видеозапись. В зависимости от условий, сложившихся на месте происшествия, видеосъемка для ориентации места происшествия может быть произведена методом круговой панорамы или проезда.

После определения границ места происшествия, фото- и видеозаписи в процессе общего осмотра дорожно-транспортного преступления производится общий осмотр обстановки происшествия (дороги, улицы); выясняется степень освещенности пути; осматриваются объек-

ты внешнего окружения, а также дорожные знаки, сигнальные приборы пешеходного перехода; выявляются предметы, имеющие отношение к происшествию.

Детальный осмотр — это действия следователя в следующем порядке:

1) осмотр и фиксация начала следа торможения транспортного средства, описание иных следов (лакокрасочные покрытия (далее — ЛКП), след волочения трупa, осыпь стекла, пятна горючесмазочных материалов (далее — ГСМ) и др.);

2) осмотр и описание места столкновения или наезда;

3) осмотр и описание расположения транспортного средства, если скрывшийся водитель оставил его на месте ДТП;

4) фиксация места расположения трупa и описание трупa.

В зависимости от характера ДТП специалист определяет значимость объектов окружающей обстановки в пределах границ места происшествия, их отношение к событию.

Следы на месте ДТП. Необходимо точно и полно выявить и зафиксировать следы и объекты обстановки происшествия.

Материальные следы в криминалистической трасологии принято разделять на три категории:

1) следы-отображения;

2) следы-предметы;

3) следы-вещества.

Следы-отображения — это следы, в которых отображаются внешние признаки объекта, их оставившего, или механизм их образования. Следы-отображения автотранспортного происхождения подразделяются на:

— оставляемые автомобилем на другом автомобиле или ином транспортном средстве;

— оставляемые на дорожном покрытии и прилегающих к дороге объектах;

— оставляемые на транспортном средстве, контактирующем с другими объектами.

В процессе следового воздействия оба участвующих в нем объекта нередко подвергаются изменениям, становятся носителями следов. В зависимости от твердости и прочности один и тот же объект может выступать и в роли следовоспринимающего, и в роли следообразующего.

Основными следообразующими и следовоспринимающими объектами при ДТП являются: транспортное средство; одежда и тело человека

(пешехода, водителя, пассажира); поверхность проезжей части, обочин, разделительной полосы к откосам дороги; объекты окружающей обстановки (ограждения, опоры осветительных устройств, деревья и др.).

Следы-предметы — отделившиеся части (фрагменты) транспортного средства и перевозимого груза, объектов окружающей обстановки, одежды, обуви и вещей пешехода (водителя, пассажира).

Следы-вещества. Природа данных следов может быть самой разнообразной (органического или неорганического происхождения: естественные или искусственные). Учитывая специфику ДТП, к следам-веществам следует отнести:

- следы жидкостей, сыпучих веществ и предметов (стекла, частей транспортных средств, частиц лакокрасочных материалов и покрытий (далее — ЛКМиП); краски и грязи, оставленных транспортным средством);

- следы нефтепродуктов и горючесмазочных материалов (далее — НПиГСМ), охлаждающих и тормозных жидкостей;

- волокна животного и растительного происхождения (шерсть, шелк, хлопок), химические волокна (капрон, лавсан);

- частицы полимерных материалов, пластмассы, резины, стекло, почвы, растений;

- следы крови;

- частицы организма человека или животного.

Осуществляя поиск, фиксацию и изъятие следов на месте ДТП, целесообразно классифицировать их по месту нахождения:

- следы на дороге;

- следы на одежде и обуви пострадавших;

- следы на объектах окружающей обстановки;

- следы на транспортных средствах;

- следы на теле пострадавшего.

Последовательность фиксации определяется устойчивостью следов. Предпочтительнее следующий порядок работы:

- выявление, фиксация и изъятие следов, характеризующих транспортное средство, в том числе скрывшееся (осколков рассеивателей, частиц лакокрасочных покрытий, следов горючесмазочных материалов, других нестойких следов);

- определение и фиксация данных о дорожных условиях и обстановке;

- осмотр транспортных средств;

- осмотр трупа.

Следы жидкостей, сыпучих веществ и предметов. В осмотре следов жидкостей, сыпучих веществ и мелких предметов (стекла, частей транспортных средств, частиц лакокрасочных материалов и покрытий, краски и грязи, оставленных транспортным средством), кроме следователя, участвует и специалист.

Частицы лакокрасочных материалов и покрытий, отслоившиеся от ТС в результате наезда (столкновения), могут быть обнаружены на различных следовоспринимающих объектах (объектах-носителях, предметах-носителях) — одежде и обуви пострадавших, других ТС, дорожном покрытии, ограждениях и др. Если необходимо установить факт контактного взаимодействия объектов ДТП и имеются достаточные основания предполагать наличие на них ЛКМиП, следует изъять возможный объект-носитель (целиком либо его часть) и назначить экспертизу для решения вопроса о том, имеются ли на данном объекте (например, одежде пострадавшего; бампере и других частях ТС) следы ЛКМиП.

При изъятии на месте ДТП с поверхности объекта-носителя наслоений ЛКМиП может быть нарушена целостность частиц и потерян ряд существенных признаков, свидетельствующих о механизме следообразования и индивидуализирующих особенностях лакокрасочных материалов и покрытий. Поэтому для успешного решения вопроса о факте контактного взаимодействия объектов ДТП микрочастицы, образующие наслоения, целесообразно изымать с поверхности объекта-носителя только в случае угрозы их утраты (легко осыпаются) или если объект-носитель — несъемная или нетранспортабельная крупногабаритная деталь (часть).

Если же определенные условия не позволяют изъять подлежащий исследованию объект в целом либо его часть, то с поверхности объекта-носителя изымаются отдельные наслоения ЛКМиП. В этом случае, прежде чем изъять наслоения, следует тщательно их описать, указать размеры, внешний вид и их локализацию.

При отборе сравнительных образцов лакокрасочного покрытия ТС, участвовавшего в ДТП, следует руководствоваться результатами его осмотра. Если на его поверхности нет повреждений (вмятин, дефектов лакокрасочного покрытия, стертостей и др.), то необходимо отобрать несколько соскобов в местах наиболее вероятного контакта с другим объектом.

Отбор сравнительных образцов лакокрасочных материалов и покрытий производят с соблюдением выработанных криминалистикой правил:

— образцы изымаются путем отслоения или вырезания кусочков лакокрасочного покрытия острым режущим инструментом на всю глубину покрытия до нижележащей подложки (металла) в местах, расположенных как можно ближе к предполагаемому месту их контактирования. Соскоб должен представлять собой не пылевидную массу, а фрагменты размером 10–20 мм² и более с таким расчетом, чтобы полностью сохранить систему лакокрасочного покрытия, т. е. последовательность расположения слоев (от верхнего до самого нижнего);

— изъятие отдельных кусочков лакокрасочного покрытия должно производиться с особой осторожностью, чтобы обеспечить сохранность имеющихся на них индивидуальных особенностей, следов и т. п.;

— инструмент, которым производится отделение лакокрасочного покрытия (скальпель, бритва, нож и т. д.), должен быть чистым, свободным от каких бы то ни было посторонних частиц. Необходимо тщательно протирать инструмент каждый раз, когда приходится производить отделение кусочков лакокрасочного покрытия.

Выработанные рекомендации по упаковке предметов со следами лакокрасочных материалов и покрытий для сохранения вещественных доказательств во время транспортировки от изменения их первоначального состояния могут быть сведены к нескольким несложным правилам.

Во-первых, участки со следами ЛКМиП, а также места, где предполагается наличие таких следов, должны быть особо предохранены от возможного воздействия каких-либо дополнительных факторов, способных внести изменения в природу объекта. С этой целью надлежащий участок объекта (детали ТС) упаковывают материалами, не загрязняющими поверхность вещественных доказательств (чистая бумага, полиэтиленовая пленка), с последующим заклеиванием липкой лентой, обвязыванием нитками и т. п. Ни в коем случае нельзя накладывать липкую ленту непосредственно на участок со следами, так как липкий слой ленты имеет сложный органический состав, который вступает во взаимодействие с лакокрасочными материалами, что может помешать проведению необходимых исследований.

Во-вторых, следует бережно относиться к упаковке кусочков краски, обнаруженных на месте происшествия. Важно представить их на исследование без нарушения границ раздела каждого отдельного кусочка. Это обеспечивает возможность применения трасологических методов исследования для установления принадлежности частей единому лакокрасочному покрытию предмета по линиям разделения.

В-третьих, каждый предмет со следами ЛКМиП должен быть отдельно и плотно упакован, снабжен этикеткой (биркой) с соответствующими пояснительными надписями и реквизитами (подписи, оттиск печати).

Для успешного проведения исследований необходимо вместе с вещественными доказательствами и образцами представить эксперту материалы дела, относящиеся к исследуемым объектам и характеризующие место обнаружения предметов с лакокрасочным покрытием, объемы материалов, проб (протоколы осмотра места происшествия, отдельных предметов и т. д.), а также данные о происхождении, природе и составе материалов конкретных объектов исследования, дате окраски предметов, например дате выпуска автомобиля заводом. Такие данные могут содержаться в сертификатах, торговых бумагах, паспортах ТС, протоколах допросов и других документах.

Нефтепродукты и горюче-смазочные материалы. Следы НПиГСМ — достаточно распространенный вид следов на месте ДТП, исследование которых позволяет получить информацию о конкретном ТС, совершившем ДТП, а также фактические данные о механизме происшествия.

Необходимо отметить, что при осмотре места ДТП в основном уделяется внимание обнаружению следов ГСМ, которые, являясь вязкими образованиями (автомобильные масла, пластичные смазки), способны переходить с одного предмета-носителя на другой при их контакте. Однако следует учитывать, что на объектах ДТП могут остаться и другие следы НПиГСМ (бензина, дизельного топлива, охлаждающих и тормозных жидкостей, асфальта и др.), обнаружение и изъятие которых играет не менее важную роль в расследовании.

При наезде на пешехода наслоения (следы) НПиГСМ в большинстве случаев находятся на предметах одежды пострадавшего (в основном — на верхней одежде). В результате столкновения ТС с каким-либо препятствием либо другим ТС смазочные материалы могут находиться на поверхности объекта, с которым столкнулось ТС, а также на дороге.

В зависимости от обстоятельств происшествия НПиГСМ в качестве вещественных доказательств выступают в виде:

— наслоений (следов) на различных объектах-носителях, а также в смеси как с другими НП, так и с веществами иной природы (частицами почвы, стекла, растений, ЛКМиП и др.);

— конкретных объемов, находящихся в определенных емкостях (например, сравнительных образцов, изъятых в гараже).

Основными объектами-носителями НПиГСМ по делам о ДТП являются: одежда пострадавших, дорожное покрытие (асфальтобетонное, грунтовое и др.), а также различные совместные комбинации (например, наслоения промасленной почвы на одежде пострадавшего) и др.

При обнаружении, изъятии и отправке вещественных доказательств в судебно-экспертное учреждение необходимо учитывать особенности НПиГСМ (в частности, их нестабильность). В первую очередь это относится к автомобильному топливу, которое, не имея устойчивой формы, при длительном хранении в негерметичной емкости либо на поверхности предмета-носителя видоизменяется, что делает его непригодным для решения экспертных задач (в особенности идентификационных). В связи с этим особое значение должно уделяться обеспечению сохранности первоначального состава объектов нефтехимической природы, начиная с момента их обнаружения и до момента исследования.

Для исследования наслоений НПиГСМ, находящихся на объектах-носителях, нужно, по возможности, направлять на экспертизу сами объекты (например, одежду пострадавшего), обеспечивая сохранность наслоений НПиГСМ и их локализацию. Зону следов и микрочастиц НПиГСМ на объекте-носителе лучше всего локализовать, т. е. покрыть целлофановой аппликацией, закрепляемой липкой лентой. Предметы одежды необходимо тщательно просушить и упаковать каждый отдельно.

При изъятии наслоений НПиГСМ с твердых поверхностей (например, с дорожного покрытия) используются ватные или марлевые тампоны, которые затем упаковываются в полиэтилен.

Свойства НПиГСМ предъявляют определенные требования и к упаковочному материалу. Жидкие и вязкие НПиГСМ обладают способностью проникать в массу материала (бумаги, картона, текстильных материалов и т. д.) и распределяться в ней. Бензины могут экстрагировать многие органические вещества и растворять их (например, резину). По этой причине упаковочный материал из картона и древесины, бумажные пакеты, конверты, спичечные коробки, резиновые пробки нельзя использовать для жидких и вязких образцов НПиГСМ.

Во многих случаях для экспертного исследования НПиГСМ требуется направлять контрольные образцы, которые представляют собой вещества и материалы, не связанные с обстоятельствами расследуемого события. С помощью контрольных образцов эксперты определяют источники примесей, загрязнений и учитывают их в ходе сравнительных исследований. Так, при изъятии образцов на ватные или марлевые там-

поны на экспертизу необходимо направлять также чистые образцы таких же тампонов. В качестве контрольных образцов на экспертизу направляют образцы с поверхности предмета-носителя вне зоны обнаруженных следов, части предметов-носителей и др.

Волокнистые материалы. Волокнистые материалы как объекты исследования при расследовании ДТП фигурируют в основном в двух следственных ситуациях. Первая связана с установлением ТС, совершившего наезд на пешехода, вторая — с установлением лица, управлявшего ТС или находившегося в нем в момент совершения ДТП. В первом случае отделение частей волокнистых материалов происходит в результате сильного трения между одеждой пострадавшего и ТС, во втором — при контакте одежды водителя (пассажира) с предметами и деталями салона.

Следы от одежды пострадавшего на ТС могут быть в виде разрозненных наслоений волокон или их совокупности: небольших пучков, комочков; фрагментов нитей, пряжи, ниток; кусочков ткани или трикотажа различной формы и величины; фрагментов материала одежды с фурнитурой (пуговицей, крючком). В зависимости от особенностей происшествия и условий контакта (поведения пешехода до столкновения, его действий, места наезда, траектории движения пешехода (его тела) после столкновения, силы удара и пр.) могут меняться объем следа и его локализация. Поэтому при осмотре ТС важно исследовать все те участки, где могут находиться волокна от предметов, принадлежавших пострадавшему.

Так, при переезде пешехода волокна следует искать на днище ТС, в углублениях колес (протекторах); при столкновении с пешеходом — на наружных поверхностях ТС. Поиск объектов волокнистой природы следует проводить в ходе осмотра предполагаемых мест контактирования, особенно областей повреждения ТС, используя соответствующую увеличительную и осветительную технику. Вместе с тем следует иметь в виду, что волокна подвижны и могут изменить первоначальную локализацию.

В ситуации, когда водитель вместе с ТС скрывается с места происшествия, осмотр проверяемых ТС осуществляется только через определенный промежуток времени, иногда довольно длительный, что осложняет расследование. За это время часть наслоений волокнистых материалов может быть утрачена. Однако известны случаи, когда на ТС были обнаружены нити от одежды пострадавшего через месяц после происшествия.

Поэтому в каждом конкретном случае следует определять возможные места локализации волокон от одежды пострадавшего, исходя из характера повреждений на его теле и одежде, повреждений на ТС, с учетом обстановки в момент происшествия. Целесообразно также предоставлять экспертам копии заключений эксперта судебно-медицинских экспертиз с указанием локализации повреждений на теле пострадавшего.

Задача установления лица, управлявшего ТС во время происшествия, может быть решена при исследовании объектов волокнистой природы, отделившихся в момент удара от одежды, исходя из их характерного расположения. На рулевом колесе и других механизмах управления могут остаться как волокна, так и более крупные части одежды лица, управлявшего ТС.

В первую очередь волокна от одежды водителя могут остаться:

- на ремне безопасности;
- на обшивке и ручке дверцы водителя;
- на спинке, сиденье и подголовнике водительского кресла, т. е.

в местах возможного контакта.

В свою очередь, на одежде водителя (пассажира) также остаются волокна от обшивки сидений, дверцы, чехлов (накидок) и других волокнистых материалов салона ТС. Однако в процессе ДТП, особенно если ТС переворачивается, первичная локализация волокон нарушается, и волокна от одежды пассажира могут оказаться на водительском сиденье и наоборот.

Обнаруженные на ТС волокна, нити, нитки следует изымать на липкие ленты (но не скотч), если таковых нет, то на дактопленки со светлым слоем, которые затем помещаются в почтовые конверты, снабжаются необходимыми реквизитами (указанием места обнаружения, марки и регистрационного номера ТС) и заверяются подписями специалиста, следователя и понятых.

Более крупные объекты — кусочки ткани, трикотажа, фрагменты материалов одежды — помещаются в бумажные (почтовые) конверты с соблюдением тех же правил упаковки.

В салоне ТС липкими пленками следует обрабатывать сиденье водителя, рулевое управление, обшивку водительской двери, т. е. предполагаемые места контакта с одеждой лица, подозреваемого в совершении ДТП.

Если в салоне на сиденьях имеются чехлы (накидки, ковровые комплекты), желательно не обрабатывать их пленками, а отправлять на экс-

пертное исследование. При этом каждый чехол следует упаковывать отдельно в плотную бумагу. Во избежание дополнительного контакта поверхностей, соответствующих спинке и сиденью, чехол помещается между двумя листами чистой бумаги и затем складывается либо сворачивается в сверток. Перед упаковкой чехлы или другие объекты волокнистой природы необходимо высушить.

Каждый предмет одежды подозреваемых лиц также упаковывается отдельно, снабжается пояснительными надписями.

Изделия из стекла. При ДТП нередко имеет место повреждение остекленных частей ТС. Чаще всего разбиваются лобовое стекло, рассеиватели фар, наружные зеркала. Для остекления салонов автотранспортных средств изготавливают два вида специального травмобезопасного стекла: сталинит и триплекс.

Сталинит изготавливается из плоского стекла путем специальной термической обработки — закалки. В результате закалки стекло приобретает повышенную механическую прочность и безопасные свойства: при разрушении распадается на множество мелких осколков в виде многогранников, не имеющих острых углов и режущих граней.

Триплекс — это трехслойное изделие, состоящее из двух листов тонкого (толщиной 2–3,5 мм) стекла, склеенных между собой органической пленкой. На автомобильном транспорте триплекс применяется, как правило, в качестве лобовых стекол. Обычно при ДТП изделия из триплекса не разлетаются на осколки, они удерживаются пленкой. Лишь мелкие осколки в виде игл мелкой крошки отслаиваются от участков, расположенных вблизи от места удара.

Рассеиватель (фарный) — круглое или прямоугольное выпуклое стекло, закрывающее световое отверстие отражателя. Выработка стеклоизделий такого типа производится на пресс-автоматах методом прессования. Наружная выпуклая поверхность рассеивателя всегда гладкая. На внутренней поверхности рассеивателя имеются рифления — выпуклый рисунок в виде линз, остроугольных призм, насечек, грануляций и т. д., который прессуется пуансоном. По виду рифлений можно определить тип и наименование рассеивателя. В зависимости от конфигурации формируемого фарой светового потока различают симметричные и асимметричные рассеиватели. Наличие на внутренней стороне осколков набора остроугольных призм является признаком асимметричного рассеивателя, наличие линз и зонального строения — признак симметричных рассеивателей. Помимо различия в характере оптических элементов, рассеиватели различаются формой, размерами, посадоч-

ным диаметром, по которым также можно определить тип транспортных средств, на которых они устанавливаются. На внутренней поверхности рассеивателя имеется также маркировка, которая прессуется вместе с рассеивателем. По маркировочным обозначениям можно установить тип и марку рассеивателя, когда и каким заводом он выпущен, номер пресс-формы, в которой было изготовлено изделие, и др.

В результате ДТП большая часть разбитых стекол осыпается на поверхность дороги либо вблизи места наезда ТС на неподвижное препятствие (столб, дерево и т. п.). При наезде на пешехода некоторая часть стекол может попасть на одежду пострадавших, а при столкновении — с одного ТС на другое.

Для правильного изъятия и сохранения осколков стекла необходимо соблюдать ряд требований:

- изымать и представлять на экспертизу необходимо все осколки стекла, обнаруженные на месте происшествия. При несоблюдении данного требования могут быть утрачены объекты (например, фрагменты фарного рассеивателя), необходимые для установления вида и назначения изделия из стекла (родовой, групповой принадлежности) и факт принадлежности двух или нескольких частей одной конкретной детали ТС (идентификации целого по частям);

- направлять на экспертизу осколки стекла в том виде, в каком они были обнаружены. На поверхности осколков стекла могут быть различные наслоения, загрязнения, которые могут явиться дополнительными признаками при сравнительном исследовании;

- необходимо использовать для упаковки осколков стекла тару, обеспечивающую их сохранность, исключающую разрушение осколков стекла при транспортировке. Нельзя использовать для упаковки стеклянную тару (пробирки, банки), фиксировать микрочастицы стекла на предметных стеклах;

- следует обязательно предоставлять на исследование предмет-носители, на которых предполагается наличие микрочастиц стекла. При этом каждый предмет-носитель должен быть тщательно упакован в чистую бумагу или бумажный (пластиковый) пакет, которые позволят предохранить микрочастицы от утери и от перехода их с одного предмет-носителя на другой. Если же предоставить предмет-носитель невозможно, то для изъятия с его поверхности микроосколков стекла и их сохранения можно использовать липкие ленты.

Изделия из пластмасс. На месте ДТП нередко обнаруживаются изделия из пластмасс, частицы от них и следы, которые в дальнейшем ста-

новятся вещественным доказательством. К данным изделиям в первую очередь следует отнести:

— рассеиватели указателей поворотов, задних фонарей и фонаря освещения номерного знака, пластмассовые части бампера;

— элементы фурнитуры предметов одежды (пуговицы, пряжки, застежки и т. п.).

Рекомендации по изъятию данных вещественных доказательств и вышеуказанных осколков стекол практически одни и те же. Обнаруженные на месте происшествия объекты, изготовленные из пластмасс, упаковываются в целях сохранения находящихся на них микрочастиц иной природы (например, ниток, которыми были пришиты пуговицы, или микрочастиц ткани предмета одежды, от которого они предположительно были отделены).

Вещества почвенного происхождения. На месте ДТП часто находят следы почвенного происхождения. Они могут быть оставлены ТС или участниками движения (пешеходом, водителем и др.).

В процессе эксплуатации ТС при движении по разным дорогам и территориям на ТС формируются почвенные наслоения, которые при столкновении, наезде, резком торможении могут осыпаться с ТС на поверхность дороги, наслоиться на объект, с которым контактирует ТС (другое ТС, предметы одежды пострадавшего, придорожные сооружения и т. д.).

Следы биологического происхождения. Пятна крови, отдельные волосы и пучки волос, фрагменты тканей (например, частицы кожи, зубы), следы слюны на окурках, потожировые выделения на одежде и т. п., происходящие от человека либо животного и оставленные на месте ДТП, относятся к биологическим следам.

Наиболее часто по характерному виду из-за несложности обнаружения выявляются биологические следы в виде пятен крови. Как правило, пятна крови имеют красно-коричневый оттенок различной степени интенсивности. На черной кожаной или металлической поверхности пятна крови в косопадающих лучах имеют металлический блеск. При ультрафиолетовом освещении следы крови черного цвета. Следует помнить, что кровь представляет собой вязкую и достаточно липкую жидкость, поэтому на свежие пятна крови на деталях ТС могут вторично налипать посторонние предметы (пыль, песок, крошки и т. д.) и полностью маскировать пятна.

В случае обнаружения следов крови на небольших отделяемых частях транспортного средства необходимо предоставить на исследование всю деталь со следами.

Свежие жидкие следы крови могут быть собраны с поверхностей ТС чистым марлевым тампоном. В случае обнаружения высохших наслоений делается соскоб вещества на чистый бумажный лист.

При наличии микроследов крови на металлических поверхностях или при невозможности приготовления соскоба допустимо провести смыв биологического вещества с помощью увлажненного марлевого тампона.

При выявлении замерзших следов крови (зимой) следует произвести соскоб вещества на чистый марлевый тампон. В зимнее время года следы крови могут обнаруживаться на отдельных участках льда или снега. Такие следы следует собрать на чистый марлевый тампон, чтобы при таянии снега образовавшаяся жидкость не растеклась, а была поглощена тампоном.

Следы крови на асфальтовом покрытии снимаются вместе с верхним слоем асфальта. Следы с песка собирают на всю глубину проникновения крови и тщательно высушивают при комнатной температуре в тонком слое. Если кровь на песке уже засохла, собирают склеенные кровью комочки песка. Следы крови на листьях растений собирают вместе с листьями и также высушивают.

Следует иметь в виду, что в некоторых случаях следы крови могут внешне походить на ржавчину, могут быть смешаны со ржавчиной или замаскированы наслоениями горюче-смазочных материалов и т. п. Современные технологии приготовления образцов позволяют выделить и очистить ДНК из пятен, смешанных со смазочными материалами или почвенными наслоениями. Смешанные пятна крови направляются на исследование в виде соскобов или смывов на увлажненный марлевый тампон. Перед отправкой марлевый тампон должен быть обязательно высушен при комнатной температуре.

Все предполагаемые зоны контакта ТС с пострадавшим тщательно исследуются также на предмет выявления прилипших волос, особенно, если у пострадавшего имеются повреждения поверхностей тела с волосяным покровом.

Для геномного исследования пригодны волосы, имеющие корневые луковицы. Вместе с тем опыт проведения геномных экспертных исследований показал, что при наличии некоторого количества волос даже без корневых луковиц иногда удается установить их происхождение путем анализа генетического материала, заключенного в потожировых выделениях, покрывающих поверхность волос. Категорически запрещается отбор волос пальцами без использования пинцета или резиновых

перчаток, поскольку на объекты передаются потожировые выделения лица, проводящего отбор.

В случае обнаружения на ТС фрагментов тканей человека (например, кусочков кожи и др.), которые невозможно оперативно высушить, все обнаруженные фрагменты упаковываются в емкости и замораживаются. Замороженные образцы желательно не размораживать в процессе транспортировки в лабораторию.

Участники дорожно-транспортного происшествия могут оставить свой «генетический портрет» на месте преступления не только в пятнах крови или других биологических жидкостях. Окурки сигарет, шапка или другие вещи могут служить источником доказательственной информации.

Отдельно стоит остановиться на доказывании факта нахождения в салоне (кабине, кузове) ТС конкретных лиц в момент совершения ДТП. Задача решается путем установления принадлежности обнаруженных следов конкретному лицу (лицам). Следует учитывать, что водителем ТС могут быть предприняты меры по уничтожению биологических следов.

При тщательном осмотре можно выявить следы малых размеров и пятна крови в скрытых местах (щелях, в местах соединения деталей, облицовке дверей, под резиновыми ковриками, микрокапли на обивке и др.). Особое внимание уделяется местам соединения деталей, участкам поверхности, которые отличаются цветом или фактурой от окружающего фона. Водитель может затереть свежее пятно крови на поверхности сиденья или чехла, но кровь может пропитать материал, находящийся под обшивкой, и там сохраниться. Замытые пятна крови приобретают желтоватый или желтовато-розоватый цвет.

В некоторых случаях доказательственное значение может иметь исследование биологических следов на окурках сигарет, обнаруженных в салоне автомобиля.

Все биологические следы имеют одну особенность — они легко разрушаются либо вследствие протекания процессов саморазрушения по природным законам, либо под воздействием микроорганизмов. Вместе с тем эти же биологические следы легко и надолго сохраняются при высушивании, при этом высушенные пятна биологических жидкостей пригодны для проведения исследований методами ДНК-анализа.

Объекты растительного происхождения. При ДТП нередко имеет место повреждение объектов растительного происхождения, к которым относятся:

- растения и их части (листья, стебли, цветы, плоды); водоросли, грибы и лишайники;
- следы (пятна) зеленого цвета растительного происхождения;
- продукты переработки и изделия из растительного сырья (зерно, комбикорм, мука, сено, опилки, изделия из древесины и т. д.).

Чаще всего объекты растительного происхождения остаются на ТС в результате столкновения с деревом при контактах ТС с растениями придорожной полосы или же в случаях, когда ДТП совершено на открытых участках местности (луг, поле, долина реки и пр.).

Следует отметить, что на объектах растительного происхождения, прекративших жизнедеятельность (сухие стебли, ветви и др.), следы контакта сохраняются в течение длительного времени, причем такие объекты сами могут оставлять следы. Наоборот, на жизнедеятельных объектах (зеленые части растений) поиск следов должен проводиться в кратчайшие сроки после ДТП, чтобы они не успели исчезнуть в процессе жизни, развития растений.

Изъятие объектов обычно проводят с помощью пинцета, отобранные частицы помещают в бумажные пакеты (конверты).

Иногда для изъятия используются слегка увлажненные поролоновые губки, которые затем помещаются в отдельные бумажные пакеты. Все действия по изъятию должны выполняться очень аккуратно во избежание случайных механических повреждений, гниения, поражения плесенью или бактериями вещественных доказательств, что может привести не только к их уничтожению, но и к неправильной оценке результатов экспертных исследований.

Для подтверждения факта пребывания проверяемого ТС на месте ДТП необходимо провести сравнительное исследование растительных частиц, изъятых с ТС, с растениями участка местности, на котором произошло ДТП.

Растения, предназначенные для сравнительного исследования, следует отбирать целыми (с корнями, листьями, цветами или плодами) на участке совершения преступления. Для упаковки используют бумажные пакеты или картонные коробки с бумажными прокладками, предохраняющими объекты от механического повреждения. Не рекомендуется герметично упаковывать предметы со следами, оставленными свежей зеленью растительных объектов, свежими растениями и т. д., во избежание их загнивания.

В тех случаях, когда на предметах-носителях имеются части растений или их семена, не рекомендуется снимать их, так как эксперт, поми-

мо идентификационных вопросов, может решать вопросы о давности попадания их на предметы, о механизме образования.

При выявлении следов или повреждений на коре, древесине необходимо их изъять вместе с материалом, на котором они оставлены. С этой целью образцы надо выпиливать или вырезать, а затем упаковывать таким образом, чтобы не повредить их.

В ходе осмотра следов и мелких объектов обязательно измеряется расстояние от этих объектов до элементов дороги или улицы (границ проезжей части, обочины, тротуара, кювета, газона, пешеходного перехода, границ перекрестка, остановок общественного транспорта, дорожных знаков и т. д.), а также до крупных объектов, являющихся узлами места происшествия. Фотографирование осуществляется по методу измерительной съемки с применением масштабной линейки. Описав положение и зафиксировав расстояние следов и объектов до избранных ориентиров, следователю необходимо отметить их на схеме или плане места происшествия. Только после этого следователь (при участии специалиста) осматривает, описывает, исследует каждый из этих следов и объектов в отдельности в соответствии с криминалистическими рекомендациями.

Следы и объекты после их осмотра и описания изымаются и упаковываются согласно требованиям, предъявляемым к вещественным доказательствам.

Важным объектом осмотра являются следы ходовой части транспортных средств. При их изучении у следователя может возникнуть немало частных версий о виде, модели, направлении и скорости движения транспортного средства. Если в следах отразились индивидуальные особенности протектора шины, то впоследствии с помощью трасологической экспертизы возможна идентификация транспортного средства.

В целях установления вида, модели и марки транспортного средства измеряются ширина колеи и база автомобиля, ширина беговой дорожки шины. В зависимости от вида транспортного средства (легковой, грузовой и т. п.) на месте происшествия остаются следы передних и задних шин одиночных — если это легковой автомобиль, передних одиночных и задних двойных — если автомобиль грузовой, узких передних и широких одиночных задних — если это был колесный трактор, а также широких одиночных передних и задних — если это грузовой автомобиль повышенной проходимости.

Колея автотранспортного средства — это расстояние между средними линиями беговых дорожек шин одинарных колес или между сред-

ними линиями спаренных колес, расположенных на одной оси. Для определения колеи измеряют одно из следующих расстояний:

- между соответствующими средними линиями следов;
- между одноименными (левыми или правыми) боковыми гранями отпечатков беговых дорожек шин одинарных колес;
- между средними линиями отпечатков беговых дорожек шин спаренных колес (внутреннего и наружного), расположенных на одной оси.

Ввиду того, что при движении автомобиля колея передних колес перекрывается следами задних колес, для ее измерения выбирают участок криволинейного движения на повороте или месте разворота с применением заднего хода. Измерение производят строго по перпендикуляру к осевым линиям следов. При этом колею передних колес измеряют на участке выхода из поворота (объезда) на прямую (рис. 1).

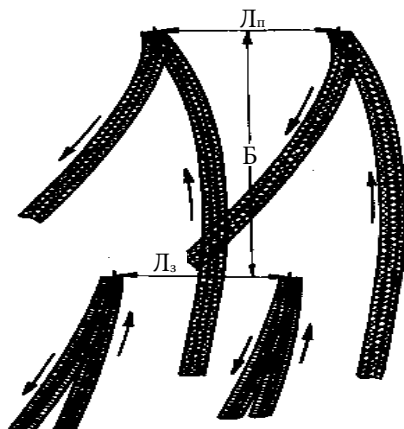


Рис. 1. Определение колеи и базы автомобиля по следам разворота с применением заднего хода: L_n — линия передней оси (колея передних колес); L_z — линия задней оси (колея задних колес); B — база автомобиля

Некоторые криминалисты предлагают измерять ширину колеи от наружного края одного следа до внутреннего края другого. На первый взгляд эта рекомендация кажется правильной. Однако следует учитывать, что чем меньше давление в шинах, тем шире дорожка следов, размер следа шин может увеличиваться. А это приведет к ошибке в установлении вида и модели транспортного средства по ширине колеи. Если же измерения производить от центров следов шин, то, какое бы давление в шинах ни было, центры следов останутся постоянными.

Ширина беговой дорожки шины устанавливается путем измерения ширины следа, в котором отобразилась полностью беговая дорожка. Ширина измеряется по перпендикуляру к продольной оси. В объемном следе границами отображения беговой дорожки являются следы отображения от вертикальных боковых стенок. В поверхностных следах для установления полноты отображения беговой части следует обращать внимание на симметричность рисунка протектора, количество и размеры отобразившихся элементов.

Определение наружного диаметра колеса с шиной производят, если в следе наблюдается чередующееся отображение какой-либо индивидуальной особенности (след вулканизации, повреждения протектора, след камня, внедрившегося между частями протектора и т. д.). При этом измеряют расстояние между серединами двух последовательных отображений индивидуальной особенности.

Измеряя наружный диаметр шины, следует иметь в виду возможные отклонения от истинного размера, обусловленные изменением давления в шинах, степенью загрузки транспортного средства, характером дорожного покрытия.

База автомобиля. Ее определяют по расстоянию между передними и задними осями. У трехосных автомобилей различают общую базу и базу тележки. Общая база — расстояние между передней осью и задней, а база тележки — это расстояние между средней и задней осями.

Для определения базы автомобиля замеряется расстояние между четко зафиксированными границами следов передних и задних колес (рис. 1). Затем необходимо осмотреть следы движения транспортного средства, определить их направление относительно границ проезжей части и расстояние до них. При этом нужно обратить внимание на то, однородно ли покрытие дороги, так как не исключено, например, что левые колеса двигались по полотну дороги, правые — по обочине и т. д.

Следы, оставленные на дороге, можно подразделить на две группы:

1. Следы, оставленные ТС:

— следы колес;

— следы скольжения частей ТС, груза;

— отделившиеся части ТС и перевозимого им груза;

— следы в виде осыпей и потеков различного рода материалов и веществ.

2. Следы, оставленные пострадавшими.

Рассмотрим подробнее особенности данных групп следов.

Следы, оставленные ТС

Следы колес ТС

Следы качения образуются при качении колеса в свободном (ведомом) или тяговом (ведущем) режиме при отсутствии проскальзывания колеса относительно опорной поверхности в продольном и поперечном направлениях, когда рисунок протектора шины отображается на следовоспринимающей поверхности без видимого искажения. На снегу и почве они представляют собой объемные следы рисунка протектора шины, на асфальтобетонном покрытии — поверхностные следы наслоения. По данным следам можно определить тип, модель ТС, а при наличии индивидуальных признаков установить конкретное ТС, оставившее след.

Следы торможения образуются в результате скольжения колеса в продольном направлении при торможении ТС. Особое внимание уделяется именно их обнаружению и фиксации. Объясняется это тем, что следы торможения являются исходным пунктом для установления ряда обстоятельств: скорости и направления движения машины; взаимного удаления машины и человека (при наездах на людей), транспортных средств (при столкновении); остановочного пути автомобиля и др.

Обнаружить следы торможения можно, только основываясь на знании устройства автомобиля и принципов работы его отдельных агрегатов и узлов.

Различают два режима торможения — экстренное и служебное.

Первый вид торможения может привести к потере управляемости автомобиля, если он не оборудован антиблокировочной системой в тормозном приводе. При втором машина, как правило, не теряет управляемости и имеется возможность предотвращения наезда или столкновения не только путем торможения, но и маневра.

Замедленное движение автомашины характеризуют следующие признаки:

- 1) наличие четкого отпечатка протектора шины на мягком грунте или дороге, покрытой слоем снега, грязи;
- 2) четкий отпечаток рисунка протектора шины, размеры которого несколько шире размеров шины на твердом покрытии и глубже следов движения на мягком покрытии;
- 3) постепенное исчезновение границ отпечатка протектора;
- 4) наличие признаков скольжения колес;
- 5) образование четкого рисунка протектора и некоторого возвышения грунта или наслоений проезжей части.

В соответствии с перечисленными признаками в следах торможения различают пять зон, позволяющих анализировать движение машины:

- 1) зону четкого отпечатка протектора шины, указывающую на движение машины без торможения;
- 2) зону более четкого рисунка протектора, соответствующую началу срабатывания тормозной системы;
- 3) зону постепенного исчезновения рисунка протектора, указывающую на продолжающееся торможение и нарастание замедления;
- 4) зону сплошной полосы скольжения, соответствующую прекращению вращения колес, их полной блокировке;
- 5) зону четкого отпечатка протектора и возвышения грунта или наслоений проезжей части, указывающих на окончание торможения и остановку машины.

На практике достаточно часто встречается прерывистый след блокировки колес. Это связано с тем, что в момент наезда или столкновения водитель на короткое время инстинктивно снижает усилие на педаль тормоза. Указанный факт позволяет более четко установить место наезда либо столкновения.

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

В настоящее время на территории России эксплуатируется значительное количество автомобилей, в основном иностранного производства, оборудованных антиблокировочными системами (АБС) в тормозном приводе, которые при торможении не допускают блокировки колес автомобиля. Поэтому следы юза и волочения в данном случае отсутствуют или выражены очень слабо, что нередко негативно отражается как на фиксации следов ДТП, так и на выдвигании версий о случившемся.

При торможении исправного автомобиля могут отобразиться следы торможения только левых или правых колес. Однако не следует сразу же строить версию о неисправности тормозной системы, поскольку такое явление наблюдается, например, при неравномерном распределе-

нии нагрузки на колеса. За счет смещенного центра тяжести следы остаются от колес, на которые приходится большая нагрузка.

Кроме того, следует учитывать, что в соответствии с п. 1.2.2 ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки» линейное отклонение автомобиля, имеющего исправную тормозную систему, при экстренном торможении со скорости 40 км/ч на горизонтальном, сухом участке дороги, имеющем асфальтобетонное покрытие проезжей части, не должно превышать 1,25 м.

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

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

Со следами скольжения сходны также следы разгона машины, являющиеся результатом пробуксовывания колеса, при котором происходит интенсивное стирание резины шины. Вращающееся колесо отбрасывает на след частицы резины и грязи. При пробуксовывании автомобиль продвигается вперед неравномерно, и поэтому в следе чередуются участки разной контрастности. Границы следов разгона нередко образуют ломаную линию.

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

Сложные следы образуются при пересечении следов торможения передних и задних колес. Сложность анализа таких следов заключается в разграничении отображений передних и задних колес.

Если левые и правые колеса оказываются на покрытиях с разными сцепными свойствами, например, на асфальте и гравийной обочине, то машину заносит. Вращение возникает вследствие разницы сил сцепления на проезжей части и обочине. Автомобиль вращается в сторону колес, имеющих большее сцепление. Аналогичная картина следов может иметь место в случае неисправности тормозной системы автомобиля, вызывающей значительную неравномерность тормозных сил с правой и левой сторон.

Таким образом, по длине следов торможения можно вычислить скорость движения перед началом торможения, полный остановочный путь — расстояние, которое проходит машина во время реакции водителя (под временем реакции водителя понимается время, в течение которого водитель осознает наличие возникшего препятствия и принимает решение к действию), время приведения в действие тормозной системы, и расстояние, пройденное машиной в заторможенном состоянии до полной остановки.

Следы торможения позволяют решить вопрос о технической возможности избежать наезда на препятствие. Их характер свидетельствует о состоянии тормозной системы транспортного средства.

Следы торможения заметнее следов движения. При этом вдавленные следы торможения глубже следов движения, а поверхность шире. На чистых и твердых покрытиях отпечатки протекторов остаются только при торможении. При полностью заблокированных (не вращающихся) колесах рисунок протектора в следах торможения не отпечатывается, смазывается, возникают так называемые следы юза.

Следы буксования образуются при разгоне, резком трогании с места, преодолении подъемов и участков дороги, когда тяговая сила превышает силу сцепления ведущих колес с дорогой. Отличить их от следов торможения можно только при очень тщательном осмотре. При буксовании колеса камешки и песчинки вырываются шиной из покрытия и, оставляя царапины, отбрасываются назад, а при торможении — вперед по ходу движения ТС.

Следы бокового скольжения появляются при скольжении колес в боковом направлении и могут возникать при заносе ТС, движении на повороте, столкновении. Следы бокового скольжения колес могут образовываться в результате изменения траектории движения ТС под действием ударной силы при столкновении. Особенности их зависят от вида столкновения. Отличительным признаком их от других видов следов бокового скольжения является, как правило, резкое изменение направления и характера следа.

Следы заноса возникают при неконтролируемом движении ТС, когда превышен предел сцепления шин с опорной поверхностью. Траектория движения автомобиля не совпадает с траекторией, заданной положением управляемых колес. Чаще всего эти следы располагаются дугообразно, причем расстояние между следами левых и правых шин изменяется, может иметь место их взаимное пересечение.

Следы скольжения при повороте образуются под действием на ТС центробежной силы в результате частичного бокового проскальзывания элементов рисунка протектора шин относительно опорной поверхности. Поперечная устойчивость и управляемость ТС при этом не нарушаются (в отличие от заноса). Следы этого вида можно распознать по поперечным полосам в дугообразном отпечатке.

Следы скольжения частей ТС, груза: царапины, борозды и выбоины; наслоения лакокрасочных материалов, пластмассы, резины и др. Данные следы могут оставить разрушившиеся от удара либо в процессе эксплуатации детали ТС (ходовой части, трансмиссии и др.); отброшенные в процессе столкновения части ТС и перевозимого груза, части кузова при опрокидывании ТС.

Отделившиеся части ТС, груза: расположенные на месте ДТП детали, узлы, фрагменты кузова, облицовки ТС, выпавшего груза и др.

Следы в виде осей и потеков различного рода материалов и веществ

Осыпи почвенного вещества (грязи) с нижних частей ТС, частей лакокрасочных материалов и покрытий, осколков рассеивателей внешних светосигнальных приборов (фар, подфарников и фонарей), осколков наружных зеркал, ветрового и других стекол ТС.

Потеки НПиГСМ, охлаждающих жидкостей.

Фиксация следов. Точная фиксация следов важна для установления механизма происшествия, позволяет установить расположение, длину, характер и форму следов. Основными способами фиксации являются описание, измерение, нанесение следов на схему места происшествия и фотографирование.

При фиксации следов колес следует зафиксировать длину, ширину и конфигурацию следа, а также его характер (качение, торможение, боковое скольжение) и, по возможности, его принадлежность конкретному ТС.

При фиксации следов шин ТС измеряются:

— расстояние между серединами следов шин, оставленных правыми и левыми колесами (при прямолинейном движении оно соответствует колее ТС). Если следы оставлены спаренными колесами, то измеряет-

ся расстояние между серединами следов внутренних колес, а также наружных колес;

— ширина следа шины — расстояние между боковыми границами следа, оставленного любым одиночным колесом;

— глубина следа шины — расстояние между дном объемного следа и плоскостью поверхности, которой он оставлен;

— строение рисунка протектора, отобразившегося в следе, — конфигурация и размеры составляющих его элементов (в том числе местные дефекты), их количество, положение на беговой дорожке и относительно друг друга.

Объемные следы колес ТС, обнаруженные на месте происшествия, фиксируются путем изготовления слепков.

Описание *следов торможения* является наиболее сложной частью составления протокола осмотра даже для опытного следователя.

Прежде всего, следы должны быть сориентированы относительно неподвижных объектов: границ перекрестка, пешеходного перехода, перпендикуляра, проведенного от угла расположенного поблизости дома, и др. Например, в протоколе осмотра места происшествия можно записать: *«Следы торможения начинаются в 4 м перед перпендикуляром, проведенным от дальнего угла дома № 4 по направлению движения транспорта, и в 2,5 м от правого тротуара, а заканчиваются в 12,5 м за этим перпендикуляром и в 1,6 м от того же тротуара...»*.

Длина следа левых и правых колес замеряется отдельно, если они различной длины. Когда длина их одинакова, достаточно измерить один след, отразив в протоколе одинаковую их протяженность.

При торможении следы передних колес полностью или частично перекрываются следами задних, поэтому длина следов торможения всех колес превышает фактическую длину на величину базы автомобиля. По этой причине при экспертных расчетах скорости по следам торможения из общей длины следов вычитается длина базы. Это обстоятельство необходимо учитывать при фиксации следов, указывая, до оси каких колес (передних или задних) производились замеры. Если машина находится на месте происшествия, то целесообразно замерять следы до оси задних колес. Отсутствие машины затрудняет определение остановки задних колес, и в этих случаях нужно замерять общую длину следов.

Фиксации подлежат перерывы в следах с указанием их размера и расположения от начала следов.

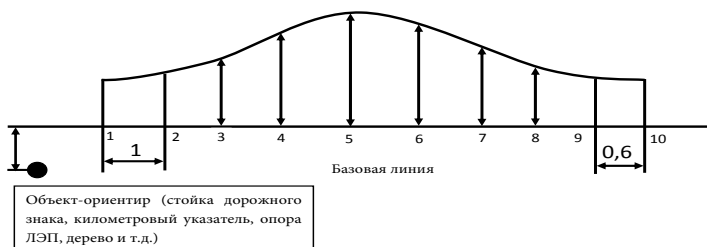


Рис. 2. Фиксация криволинейного следа

Описание характера следов предполагает знание механизма их образования. Нередко при осмотре следов торможения допускают серьезную ошибку, полагая, что результатом торможения являются только следы скольжения колес, и фиксируют только их.

В действительности определение скорости автомобиля перед торможением осуществляется по суммарной величине следов-отпечатков и следов скольжения.

При торможении может возникнуть занос, т. е. перемещение колес в боковом направлении. Такие участки должны быть замерены, как и перерывы в следах с указанием признаков бокового скольжения.

Если на пути заторможенных колес оказалась преграда, которую они переехали, то необходимо установить ее высоту.

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

Сложность фиксации следов обусловлена также их формой.

Если след прямолинейный, фиксируют его расположение по отношению к принятой базовой линии (к краю дороги, осевой линии дорожной разметки и др.) в начале и конце следа.

Если след криволинейный (сложной конфигурации), то при нанесении его на схему следует поступить следующим образом (рис. 2):

- разбить базовую линию от начала (конца) следа на отрезки одинаковой длины, например, равные 1 м (при разбивке базовой линии на отрезки меньшей длины точность нанесения следа будет большей). Длина отрезков должна быть указана, при равной длине всех отрезков достаточно указать длину первого;

- отрезки обозначить цифрами и измерить расстояния от концов отрезков до следа.

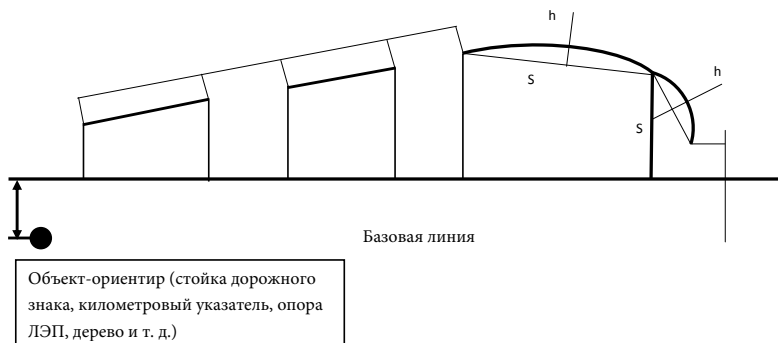


Рис. 3. Фиксация дугообразного следа

Для фиксации дугообразного следа можно применять способ секущих хорд (рис. 3):

- дугообразный след последовательно разделить на несколько сегментов с помощью хорды S ;
- из середины каждой хорды к дуге восстановить перпендикуляр;
- линейные размеры S и h отмечаются на схеме.

Если след, оставленный ТС, проходит по участкам дороги с различным покрытием (например, торможение начинается на проезжей части, затем ТС в заторможенном состоянии пересекает разделительный газон и останавливается на обочине), то необходимо измерить длину следа в пределах каждого участка.

В протоколе осмотра требуется указывать, расположение каких (левых или правых) колес фиксировалось. При таком способе фиксации каждый измеренный отрезок дуги следа более близок к прямой, чем при измерении расположения его от границы проезжей части в трех точках. Эту часть протокола можно, например, сформулировать так: «*Правый след торможения начинается в 2,5 м от правого по ходу движения автомобиля тротуара и при общей длине 10,5 м заканчивается в 1,7 м от него. В 3 м от начала след удален от правого тротуара на 2,3 м, в 6 — на 2,1 и в 9 — на 1,9 м...*». Данный способ фиксации позволяет воспроизвести расположение следов торможения с большей точностью.

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

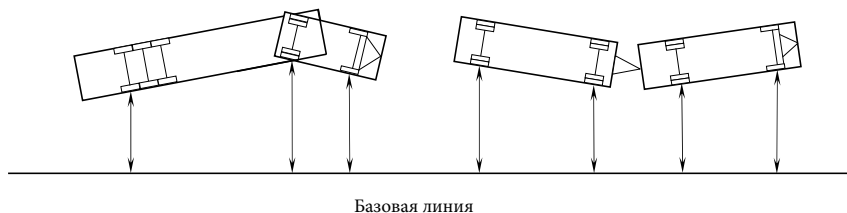


Рис. 4. Фиксация ТС на дороге

Необходимо также обязательно фиксировать точку излома следа торможения, соответствующую месту столкновения автомобилей.

Фотографирование следов производится по общим правилам криминалистической фотографии. Траекторию слабозаметных следов при выполнении ориентирующего снимка желательно обозначить специальными вешками (например, прямоугольниками из фанеры), окрашенными в белый или черный цвет в зависимости от фона дороги. Это дает наглядное представление о расположении следов на дороге и по отношению к окружающей обстановке⁴.

Для фиксации положения ТС на дороге достаточно зафиксировать расположение осей передних и задних колес ТС, расположенных с одной стороны (т. е. правых либо левых колес), и указать модель ТС (тягача, прицепа) (рис. 4).

Следы скольжения частей ТС и других объектов (отделившихся деталей и частей ТС, груза, тела пострадавшего и др.) фиксируются аналогично следам колес. В данных следах могут отобразиться наслоения различных материалов и веществ. Поэтому необходимо не только описать их форму, размеры и положение на дороге, но также сделать соскобы наслоений для дальнейшего их исследования.

Если эти следы оставлены грузом, то следует отразить в протоколе место, которое занимал груз на ТС, и способ его крепления.

Потечи жидкостей и осыпи различных материалов и веществ, которые образуются в результате ДТП, в совокупности с другими следами являются ценным источником информации, характеризующим процесс развития ДТП в определенной его стадии.

⁴ Волков А. С., Коссович А. А., Полунин С. А. Особенности тактики производства осмотров мест дорожно-транспортных происшествий. Подготовка необходимых материалов и вопросов для проведения автотехнических экспертиз. Саратов, 2008. С. 35.

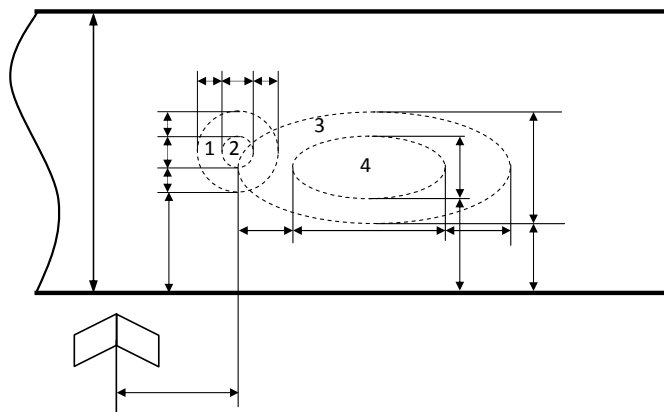


Рис. 5. Пример нанесения на схему границ осыпей осколков ветрового стекла и осколков фарных рассеивателей: 1 — осыпь фарных стекол; 2 — ядро осыпи фарных стекол; 3 — осыпь ветрового стекла; 4 — ядро осыпи ветрового стекла

Перед нанесением границ расположения осыпей на схему (рис. 5), например осыпей стекол, следует по возможности определить принадлежность осыпавшихся стекол конкретному ТС. Если окажется, что в общих границах осыпей располагаются осколки лобового стекла одного из ТС и стекла фар другого ТС, то границы их следует обозначить отдельно. Перед началом измерений следует обозначить границы осыпи и место ее наибольшей концентрации (ядро осыпи).

Аналогично фиксируются осыпи почвенных наслоений и потеки жидкостей.

К *параметрам дороги*, которые должны быть зафиксированы на схеме дорожно-транспортного происшествия, относятся:

- ширина проезжей части и обочин;
- характеристика поверхности проезжей части;
- дефекты дороги;
- дорожная разметка;
- дислокация дорожных знаков, светофорных объектов;
- дорожные сооружения;
- придорожная полоса (кюветы, откосы и пр.).

Измерение ширины проезжей части в пределах, например, города или населенного пункта, в большинстве случаев не вызывает затруднений, поскольку она ограничена четкими линиями бордюров.

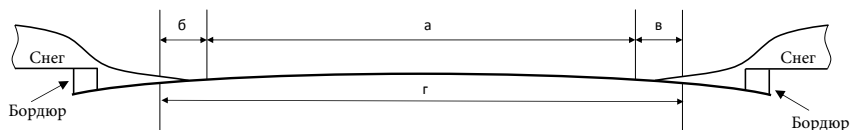


Рис. 6. Измерение ширины проезжей части без бордюров: a — проезжая часть, не покрытая снегом; $б, в$ — полосы укатанного снега; $г$ — ширина проезжей части

При отсутствии бордюров либо в зимних условиях, когда бордюры и прилегающая к ним проезжая часть находятся под снегом, за ширину проезжей части принимается ее часть, не покрытая снегом (рис. 6). Если снег по краям открытой проезжей части укатан ТС, то данные участки включаются в ее ширину⁵.

Если проезжая часть полностью покрыта снегом, то за ее ширину принимается та часть, где снег укатан колесами ТС.

При наличии колеи, образовавшейся в результате движения ТС, следует указать ее ширину и глубину, а также расположение по ширине дороги (рис. 7).

На схеме следует четко указывать конфигурацию перекрестков. Упрощения в отображении на схеме конфигурации перекрестков затрудняют, а порой и исключают возможность установления причин ДТП, а в отдельных ситуациях могут привести к неправильным выводам о случившемся.

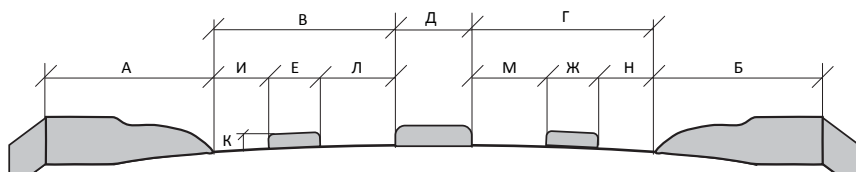


Рис. 7. Отображение на схеме колеи: А, Б — обочины; В, Г — левая и правая полосы движения; Д — межполосное пространство; И, Л, М, Н — колея; Е, Ж — межколеинное пространство; К — глубина колеи.

Следы, оставленные пострадавшими

Следы обуви: отпечатки и следы скольжения при наезде (малозаметны на асфальтобетоне, но хорошо обнаруживаются на снегу и влажной обочине).

⁵ О порядке осмотра мест ДТП без пострадавших. URL: http://74.mvd.ru/upload/site75/folder_page/002/ (дата обращения: 19.09.2015).

Следы волочения: царапины, оставляемые фурнитурой одежды (пуговицей, пряжкой, застежкой и т. п.), пятна крови, волосы, фрагменты тканей человеческого тела, наслоения материала одежды и др.

Вещи пострадавших: расположение на месте ДТП предметов и одежды, личных вещей и т. п.⁶

Следы на одежде и обуви пострадавших

Следы при наезде и переезде тела ТС:

- отпечатки деталей ТС (рисунка протектора шин, фар, фонарей, декоративных решеток, бампера и др.);
- наслоения частиц лакокрасочных покрытий и материалов;
- наслоения нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов;
- вкрапления микрочастиц и осколков деталей ТС;
- следы крови;
- наслоения почвенного вещества (грязи);
- механические повреждения.

Следы контакта с частями салона (кабины) ТС:

- отпечатки рисунка накладок педалей на подошвах обуви водителя;
- отпечатки рисунка напольных ковриков на подошвах обуви пассажиров и водителя;
- отпечатки ремня безопасности;
- повреждения материала одежды в результате контакта с выступающими частями (рулевым колесом, ручками дверей, рычагом переключения передач и др.);
- следы крови, волосы, фрагменты тканей человеческого тела;
- частицы ткани, из которых сшиты чехлы или изготовлена обивка сидений.

Следы на объектах окружающей обстановки

К наиболее распространенным объектам окружающей обстановки следует отнести:

- постоянные дорожные ограждения, выполненные в виде железобетонных (каменных) стенок и бордюров, а также в виде стальных профильных полос либо стальных тросов, закрепленных на железобетонных или металлических опорах;
- временные дорожные ограждения (переносные, используемые для ограждения мест производства работ);

⁶ *Следы на допоре.* URL: <http://www.dtp-portal.com/content/item/name/sled-na-dopore/> (дата обращения: 09.09.2015).

- стойки опор дорожных знаков, светофорных объектов, осветительных устройств и электропередач;
- опоры мостов и путепроводов;
- придорожные сооружения (павильон для ожидания пассажирского транспорта, забор и т. п.);
- деревья и кустарники.

Транспортное средство, взаимодействуя с вышеуказанными объектами, может оставить на них следы в виде:

- деформации;
- царапин, разрезов и разрывов;
- наслоений лакокрасочных материалов и покрытий, нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, других материалов и веществ;
- отпечатков выступающих деталей ТС;
- отделившихся от ТС частей (осколков фар, фонарей и стекол; частей декоративной решетки, бампера, кузова и др.).

Следы на транспортном средстве

Следы при столкновении ТС и наезде на неподвижные объекты:

- деформированные участки частей ТС;
- потертости, царапины, задиры, разрезы и разрывы, отображающие макро- и микрорельеф следообразующего объекта (препятствия либо другого ТС);
- следы скольжения деформированных и разрушенных частей ТС по поверхности дороги (царапины, задиры, наслоения битума, почвенного вещества);
- отпечатки отдельных элементов неподвижного объекта на частях ТС;
- отпечатки деталей одного ТС на поверхности другого;
- наслоения на поверхностях ТС различных материалов и веществ (краски, резины, коры растений и т. п.), принадлежащих другому ТС либо объекту, на который был совершен наезд;
- предметы (осколки фар, фонарей, части декоративной решетки, бампера и борта кузова; куски бетона, коры деревьев, веток и т. п.), отделившиеся от неподвижного объекта или другого ТС.

Следы, возникающие при наезде на пешеходов:

- деформация частей ТС, которыми был нанесен удар (вмятины на капоте, крыльях, передних стойках, бампере и др.);
- повреждение ветрового стекла;
- потертости, царапины и отслоения лакокрасочных материалов и покрытий;

- следы крови, частицы тканей человеческого тела, волосы;
- наслоения волокон материала предметов одежды;
- части предметов одежды и вещей, находившихся у пострадавшего (пуговиц, застежек, продуктов и их упаковок и др.).

Следы, возникающие при опрокидывании транспортного средства:

- деформация крыши, стоек кузова, крыльев, дверей, капота, багажника, наружных зеркал;
- следы трения о поверхность проезжей части (потертости, царапины, стертости и отслоения лакокрасочных материалов и покрытий, наслоения битума);
- разрушение стекол.

В случаях, когда не установлено лицо, управлявшее ТС во время ДТП (водитель скрылся либо сведения о том, кто из находившихся в кабине или салоне во время ДТП лиц управлял автомобилем, противоречивы или впоследствии могут оспариваться), необходимо осуществить тщательно поиск и фиксацию следов в салоне (кабине) ТС.

Особое внимание требуется уделить:

- характеру и направлению деформаций органов управления и элементов конструкции салона (рулевого колеса, рулевой колонки, педалей, рычагов, панели приборов, стекол и зеркал, дверей, стоек кузова, сидений, крыши);
- следам крови, наслоениям частиц тканей тела, волосам;
- наслоениям волокон материала одежды;
- следам (отпечаткам) обуви;
- следам рук.

Следы на теле пострадавшего

К следам на теле пострадавшего при ДТП относятся:

- отпечатки рисунка протектора шин и частей ТС;
- механические повреждения (комплекс повреждений), причиненные человеку наружными и внутренними частями ТС во время его движения или возникшие при его падении с движущегося транспорта, которые в судебной медицине принято называть транспортной травмой.

В зависимости от типа ТС выделяют следующие самостоятельные группы повреждений при ДТП: автомобильную, тракторную, мотоциклетную и железнодорожную травмы. Такое деление обусловлено своеобразием повреждений, возникающих при воздействии на тело пострадавшего различных типов ТС.

Исходя из условий возникновения повреждений, выделяют транспортные травмы:

- от столкновения движущегося ТС с человеком;
- от переезда колесом ТС;
- от выпадения из движущегося ТС;
- от воздействия внутренних частей ТС (травма внутри ТС);
- от сдавливания тела между ТС и другими предметами;
- комбинированные.

Несмотря на то что ДТП очень быстротечны, каждый случай транспортно-транспортной травмы состоит из нескольких следующих друг за другом коротких фаз. Каждой фазе соответствует определенный механизм образования повреждений.

При транспортной травме повреждения у пострадавших могут возникать в результате различного сочетания нескольких механизмов. Таких механизмов четыре:

- удар частями движущегося ТС, удар о части ТС, покрытие дороги или другие предметы;
- общее сотрясение тела в результате названных выше ударов;
- сдавливание тела или его частей между частями ТС и другими тупыми твердыми предметами;
- трение поверхности тела вследствие скольжения его после полученных ударов по ТС, при волочении по дороге.

Травмы от столкновения движущегося ТС с человеком встречаются чаще других видов травм. Выделяют три варианта столкновения: передней частью ТС (фронтальное), боковой его частью (тангенциальное) и задней частью.

В момент удара соприкасающиеся части ТС и тело человека взаимно повреждаются. На ТС возникают вмятины на капоте, крыле, облицовке радиатора, разбиваются стекла фар и подфарников, а на теле пострадавшего образуются контактные повреждения, расположенные на высоте ударяющей части ТС.

Первоначальный удар легкового автомобиля, как правило, приходится на уровне голеней, ниже центра тяжести тела человека, в результате чего пострадавший падает на автомобиль и получает повреждения туловища, верхних конечностей и головы от вторичного удара о капот, ветровое стекло и другие части кузова.

Грузовой автомобиль, автобус или троллейбус в момент ДТП наносят удар на уровне или значительно выше центра тяжести тела, поэтому после первичного удара тело отбрасывается на дорогу.

Требования к схеме ДТП

В ходе осмотра места ДТП наряду с протоколом осмотра обязательно должна быть составлена схема, которая нередко играет наиболее существенную роль при анализе обстановки дорожно-транспортного происшествия.

Схема должна отвечать определенным требованиям:

- 1) быть ориентирована во времени, в пространстве (указано точное место, время);
- 2) позволять восстановить обстановку ДТП на месте совершения в течение 5 и более лет (это достигается ориентацией схемы по стационарным объектам, включенным в генеральный план города, населенного пункта, в паспорт дороги и т. п.);
- 3) иметь базовую точку отсчета и базовую линию отсчета;
- 4) иметь полную, неразрывную систему нанесения точных размеров. Каждая точка, фиксируемая на схеме (ТС, предметы, пешеход, следы торможения, осыпь грязи, стекла, краски и т. д.), должна иметь не менее двух координат;
- 5) быть выполнена в необходимом масштабе и пропорциях;
- 6) давать наглядную картину расположения и положения транспортных средств и предметов, их траекторию движения до ДТП и после;
- 7) правильно и точно указывать место взаимодействия (столкновения, наезда) участников ДТП, точку и поверхность столкновения, видимую визуально, либо известную со слов участников и свидетелей, либо расчетную, о чем делается запись в примечании к схеме;
- 8) иметь сведения обо всех геометрических параметрах участка дороги на месте ДТП. Если ДТП совершено непосредственно на перекрестке или связано с правилами проезда перекрестков, то необходимо обозначить границы пересечения проезжих частей и границы перекрестка;
- 9) иметь пояснения условных обозначений, примененных на ней;
- 10) быть подписана лицом, ее составившим, участниками ДТП и понятыми.

Для получения объективных выводов о механизме ДТП на схеме необходимо показать наиболее важные элементы обстановки ДТП, в частности:

- элементы дорожной инфраструктуры (дорожные знаки, разметка, элементы организации и регулирования движения);
- объекты, имеющие непосредственное отношение к событию, в первую очередь транспортные средства (их расположение относительно друг друга и элементов дороги);

- место столкновения или наезда;
- следы колес (торможения, юза, заноса, скольжения, пробуксовки);
- отдельные следы, оставленные на дорожном покрытии в результате происшествия (выбоины, царапины и т. д.);
- границы осыпи грязи, пыли, стекла, частиц лакокрасочных покрытий автомобилей и т. п.;
- следы (потеки, брызги, капли, пятна) эксплуатационных жидкостей автомобилей (масло, охлаждающая жидкость, тормозная жидкость и т. д.);
- отдельные узлы, детали и элементы груза, отделившиеся от автомобиля при столкновении, и т. д.

Основное и обязательное требование к составлению схемы места ДТП — соблюдение пропорций размеров объектов, отображаемых на схеме, их взаиморасположения. Данное требование приобретает особый смысл при невозможности нанесения на схему всех необходимых размерных параметров.

При выполнении схемы рекомендуется использовать вертикальную и горизонтальную опорные (базовые) линии, к которым «привязываются» следы, объекты (в первую очередь транспортные средства) и место столкновения (наезда) на месте ДТП и от которых производятся необходимые измерения.

Вертикальная (на схеме перпендикулярная продольной оси дороги) опорная линия чаще всего имеет привязку к одному из стационарных (базовых) объектов, расположение которого с большой долей вероятности будет неизменным (угол здания, опора линии электропередач, освещения, километровые указатели, опоры моста и т. п.).

Горизонтальная (на схеме параллельная продольной оси дороги) опорная линия в большинстве случаев совпадает с границей проезжей части, однако, в зависимости от конфигурации проезжей части, может и не совпадать с ней. Для удобства фиксации обстановки на месте ДТП и обозначения размеров горизонтальная опорная линия, по возможности, должна располагаться параллельно продольной оси дороги или краю проезжей части⁷.

В качестве одной из осей координат — горизонтальной (X) — могут быть использованы прямолинейный бордюр, прямолинейная

⁷ *Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП* : учебное пособие / сост. В. А. Городокин, А. Е. Вязовский. Челябинск, 2010. С. 76.

кромка проезжей части, стена здания либо линия, являющаяся ее продолжением, и другие объекты, ограниченные прямыми линиями. Вторая ось координат — вертикальная (Y) — должна проходить через выбранный ориентир (место установки дорожного знака, угол здания, опора столба электрического освещения и т. д.) и быть перпендикулярной первой.

В случаях, когда на месте ДТП нет прямых линий, которые можно было бы использовать в качестве оси координат (криволинейный участок дороги, дорога без четких границ проезжей части — грунтовая, заснеженная и т. п.), необходимо на месте ДТП искусственно обозначить линию (ось координат), от которой будут производиться измерения (такая условная линия также будет являться базовой или опорной). В данном случае базовыми линиями будут две взаимно перпендикулярные линии, ни одна из которых не совпадает с продольной осью дороги. Базовая линия может быть проведена между двумя хорошо заметными объектами — ориентирами, например, между столбами электрических опор. Можно обозначить эту линию на местности, натянув между выбранными объектами полотно рулетки, веревки. Обязательным условием является перпендикулярность двух базовых линий.

В случаях, когда ориентиры находятся на значительном расстоянии от места ДТП, базовую линию целесообразно расположить ближе к фиксируемым следам и объектам, указав расстояние от нее до ориентиров или исходной линии, проходящей через ориентиры. Положение следа или объекта фиксируется измерением расстояния от их характерных точек (начало, конец, изменение направления следа, положение колес ТС и др.) до базовой линии (поперечный размер), а также до линии, перпендикулярной к базовой и проходящей через один из ориентиров или на некотором расстоянии от него и являющейся второй осью координат.

Следует отметить, что измерения проводятся перпендикулярно к осям координат.

Пример записи в протоколе осмотра: *«На месте ДТП построение базовой линии производилось следующим образом. Между столбом „1“ с обозначением 16/33 и столбом „2“ с обозначением 16/34 (электроопоры освещения) была растянута рулетка, прилегающая к сторонам столбов, обращенным к дороге (Исходная линия). От столба „2“ в направлении дороги перпендикулярно линии „1“ — „2“ была растянута рулетка. Расстояние от столба „2“ до точки А, через которую проведена базовая линия, параллельная исходной линии, составило 6,9 м. Параллельность*

достигнута одинаковым расстоянием от исходной линии до базовой линии в любых двух точках. Базовая линия явилась основной, от которой производились последующие измерения. За нулевую точку при производстве измерений принята точка А».

Некоторую трудность при обозначении размеров представляют случаи со сложной конфигурацией проезжей части, ее дефектов, колеиности или следов транспортных средств. В целях упрощения восприятия содержания схемы в указанных случаях рекомендуется нанесение объектов дорожной обстановки и базовых линий выполнять на одной схеме, а выявленные характерные особенности обозначить на другой.

Особенностями лесных и проселочных дорог является то, что они, как правило, не оборудованы техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки, километровые столбы, указатели и т. п.). В этом случае в протоколе осмотра особое внимание должно быть уделено информации о расположении места ДТП. Рулеткой или по счетчику спидометра должно быть промерено расстояние до места происшествия от известных ориентиров (просек, выездов с проселочных дорог, поселков, деревень и т. п.). В качестве таких ориентиров могут быть выбраны объекты окружающей обстановки, которые будут хорошо различимы и позволят без затруднений определить их на месте ДТП. На схеме эти ориентиры обозначаются цифрами — № 1, № 2 и т. д., а в протоколе указываются их отличительные особенности, например: «Отдельно стоящее дерево».

Нельзя исключить случаи, когда вблизи места ДТП не окажется двух объектов, между которыми можно было бы провести прямую линию, а будет лишь один (камень, одинокое дерево и т. п.). В этом случае базовую линию можно построить на заданном расстоянии от места расположения компаса, установленного у определенной части ориентира, проведя ее так, чтобы она пересекала линию, направленную от компаса на какую-либо сторону света.

Пример записи в протоколе осмотра: *«Место ДТП расположено на дороге д. Северная — д. Южная в 1484 м от последнего дома справа д. Южная. В этом месте слева от дороги находится одиноко стоящее лиственное дерево. С северной части дерева был расположен компас, по стрелке которого в направлении „север“ была развернута рулетка (растянута бечевка). На расстоянии 9,6 м от дерева перпендикулярно линии, идущей от него на север, была обозначена (рулеткой, шнуром) базовая линия. За нулевую точку отсчета при измерениях принята точка*

пересечения линии, идущей от дерева на север, с базовой линией на расстоянии 9,6 м от дерева»⁸.

При осмотре места ДТП нередко возникает необходимость в установлении направления движения участвовавших в происшествии транспортных средств. Признаки, по которым можно определить **направление движения**, содержатся в следах колес, следах контакта деталей транспорта с предметами окружающей обстановки, в отделившихся от транспортных средств веществах и предметах:

— колеса автомобиля, переехавшего через красящее вещество (воду, грязь, масло, пыль и т. п.), оставляют след, интенсивность окраски которого уменьшается по мере удаления следа от окрашивающего объекта;

— при переезде колеса через лужу, жидкую грязь, тело человека, фрукты, овощи и т. п. жидкость разбрызгивается вперед по ходу движения. Жидкие вещества, попавшие на ТС или выделяющиеся из его узлов (вода, бензин, масло и т. д.), отделяются от него и попадают на дорогу, образуя следы каплеобразной формы, острые окончания которых направлены в сторону движения;

— некоторые модели шин имеют направленный рисунок протектора (типа «елочки») и при правильной монтажке устанавливаются так, чтобы угол рисунка был раскрыт в сторону движения. Если в следе отобразился такой рисунок, можно предположить, что ТС двигалось в сторону раскрытого угла;

— на мягком грунте концы веток, палок, соломинок, переломанных проехавшим транспортным средством с небольшой шириной профиля шин (велосипеды, мопеды и т. п.), обращены в сторону движения;

— при прямолинейном движении на боковых стенках объемных следов на густой грязи или мягкой глине возникают дугообразные полосы с центрами, расположенными впереди по движению. Когда ТС движется с поворотом, на внешних по отношению к дуге поворота стенках колеи дугообразные полосы будут направлены в сторону движения, а на внутренних — в противоположную;

— при движении по мокрому снегу или сырой глинистой дороге шины увлекают за собой прилипшие части снега или грунта, которые отрываются от колес, по инерции летят по ходу движения автомобиля и при падении на прилегающие к колее участки оставляют вдавленные, расширяющиеся к концу следы. Начало этих следов противоположно направлению движения;

⁸ Там же. С. 83.

— при крутом повороте следы расхождения передних и задних колес в начале поворота образуют угол, больший угла схождения. Этот угол раскрыт в сторону движения;

— если автомобиль движется со значительной скоростью, за ним образуется вихревой поток воздуха, который увлекает за собой частицы снега или пыли, оседающие затем на дороге в виде дугообразных полос, центры которых будут расположены впереди по ходу движения;

— при торможении частицы сыпучего грунта собираются перед колесами и выдавливаются в стороны и вперед. В конце следа торможения образуется валик из грунта, более крутой скат которого обращен в сторону движения транспорта. Поверхностные следы торможения несколько шире, а объемные — глубже следов качения. Резкая граница между более широкими и глубокими следами торможения и следами качения, образующаяся в момент окончания торможения, будет обращена в сторону движения;

— в момент наезда на человека ТС отбрасывает тело потерпевшего вперед, и после падения оно скользит или прокатывается по дороге. В некоторых случаях возможно волочение тела потерпевшего за транспортным средством. Начало и окончание следа скольжения или волочения может быть использовано при решении вопроса о том, в какую сторону двигалось ТС, наехавшее на потерпевшего;

— в результате сотрясения при наезде из-под крыльев с днища и других деталей транспортного средства отлетают комья засохшей грязи, снега, куски льда, которые по инерции летят вперед и при падении разбиваются на более мелкие частицы или осколки. Места падения этих комьев и кусков представляют вытянутые остроугольные фигуры. Расширяющиеся участки этих следов направлены в сторону движения;

— отделяющиеся от транспорта в момент наезда детали или предметы груза при падении на дорогу оставляют следы в виде вмятин или царапин. Как правило, предметы, отделившиеся от транспорта, находятся впереди следов их падения на дорожное полотно;

— во время происшествия транспортные средства могут контактировать с предметами дорожной обстановки: столбами, деревьями, заборами, другими транспортными средствами. В результате контакта на этих предметах остаются царапины, заусенцы, вмятины, отщепы древесины и т. п. По характеру следов можно судить о направлении движения транспортного средства. Например, более широкие и глубокие концы царапин, отщепы волокон древесины будут направлены в сторону

движения транспортного средства. Буксующие колеса отклоняют концы стеблей травы и отбрасывают частицы грунта в сторону, противоположную направлению движения;

— если при остановке передние колеса автомобиля были повернуты на некоторый угол, это может найти отражение в следах и использоваться для определения направления движения. У грузовых автомобилей при остановке могут отобразиться задние спаренные колеса. При остановке автомобиля из его агрегатов могут вытекать масло, антифриз, вода и другие жидкости, по расположению пятен жидкости относительно отпечатков протекторов шин можно определить направление положения транспортного средства на дороге и вероятное направление его движения. Если автомобиль стоял с работающим двигателем в холодную погоду на асфальте или снегу, образуется пятно от выхлопных газов, более узкая и четко выраженная часть которого обращена обычно в сторону движения транспортного средства;

— в следах, образованных гусеницами, грунт сдвигается в сторону, противоположную движению. Если гусеничная машина поворачивает, стопорится гусеница с той стороны, в которую производится поворот. Поворачиваясь на месте, эта гусеница передней частью сдвигает грунт в направлении поворота;

— определение направления движения гужевого транспорта возможно по отпечаткам копыт лошадей, закругленные части которых направлены в сторону движения.

Последовательное изучение выявленных следов позволяет сделать правильные выводы относительно направления движения.

Определение и фиксация данных о дорожных условиях и обстановке

Очень важно при осмотре дать характеристику участка пути. В частности, определить вид (асфальт, бетон и т. д.), качество (ровная поверхность, наличие выбоин и т. д.) и состояние дорожного покрытия (сухое, мокрое, гололед и т. д.), величину угла уклонов — продольного (подъем или спуск) и поперечного, радиусов поворотов, ширины проезжей части, обочины, кювета, пешеходного перехода, тротуара и других элементов улицы и дороги. При этом следует обратить внимание на наличие грязных и замасленных участков, выбоин и неровностей, степень однородности покрытия.

В каждом случае необходимо определить фактическую величину коэффициента сцепления шин с дорогой.

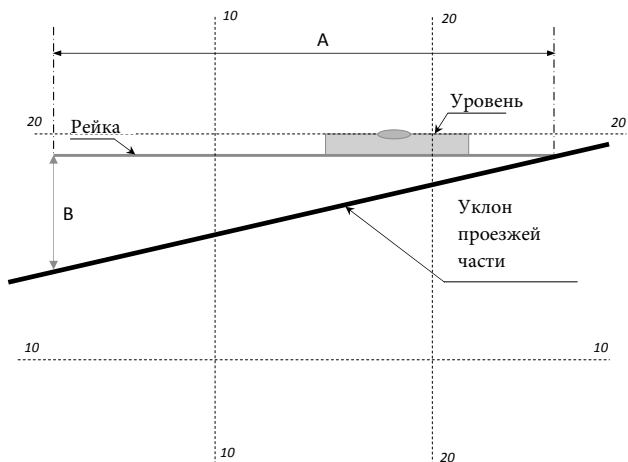


Рис. 8. Изображение способа определения уклона проезжей части: A — известная длина рейки, B — высота конечной точки рейки над проезжей частью (замеряется рулеткой)

Угол уклона дороги можно измерить с помощью рейки и уровня (рис. 8).

При наезде транспортного средства на пешехода устанавливаются направление и длина пути их движения перед происшествием (отдельно на каждом участке: по проезжей части, тротуару, обочине и т. д.). Когда на пути движения пешехода имеются предметы, ограничивающие обзорность (стоящие транспортные средства, киоски и т. д.), указывается расстояние, пройденное в видимой зоне или в поле зрения водителя, которое также разграничивается по элементам улицы и дороги.

Очень важно правильно зафиксировать места наезда и нахождения пострадавшего относительно юза, т. е. определить, когда произошел наезд: в процессе торможения, до его начала или в конце.

При столкновении транспортных средств нужно исследовать путь и направление их движения за 100–200 м до места происшествия и после него. Важно разобраться в характере следов движения, определить их длину и угол расположения относительно границ проезжей части, а также расстояние до последней. Полученные сведения следует отразить отдельно: до и после момента столкновения. Когда оно происходит на перекрестке улиц (дорог), необходимо установить, является ли одна из них главной либо они равнозначные.

При боковом опрокидывании требуется определить радиус поворота дороги или улицы в тех случаях, когда следы транспортного средства

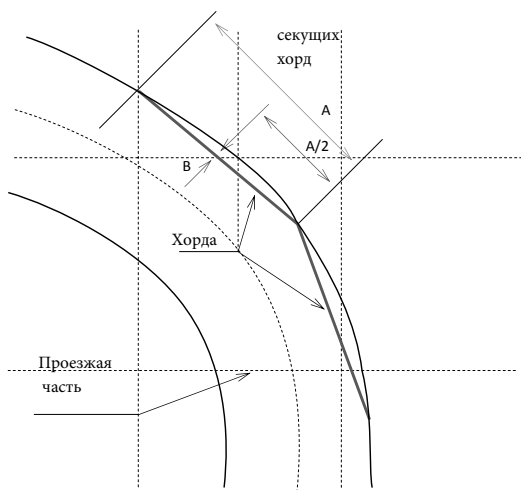


Рис. 9. Изображение способа определения радиуса закругления

правильно вписываются в кривую, в противном случае нужно определять непосредственно *их радиус поворота*.

В наиболее выраженной части закругления на линии, определяющей данное закругление (осевая линия, кромка проезжей части), делаются две отметки. Между отметками рулеткой измеряется расстояние (A) (хорда). Из середины хорды восстанавливается перпендикуляр (B) до кривой, радиус которой измеряется (рис. 9).

В случаях продольного опрокидывания (через радиатор, кабину или заднюю часть) необходимо найти точку удара транспортного средства буфером или колесом (бровка кювета, пень и т. д.). Затем определить ее высоту или глубину, расстояние от нее до места нахождения опрокинутого транспортного средства и угол направления опрокидывания, наличие и длину следов скольжения кабины или кузова по земле. Отсутствие этих следов как при боковом, так и при продольном опрокидывании свидетельствует о том, что ТС перемещалось по воздуху, не задевая поверхности земли. Этот важный момент обязательно нужно отметить в документах осмотра.

При обоих видах опрокидывания требуется определить габаритные размеры (длину, ширину, высоту), вес, закрепление и расположение груза в кузове, угол поворота управляемых колес транспортного средства (по сохранившимся следам).

При установлении в ходе осмотра данных о дорожной обстановке определяется и фиксируется видимость дороги с рабочего места водителя. Когда ДТП совершается в вечернее или ночное время (при недостаточном освещении), необходимо разобраться с видимостью и обзорностью с места водителя в кабине транспортного средства с включением света фар. Дальность видимости определяют экспериментально:

1) при определении дальности *общей видимости* наблюдатель с места водителя замечает место, до которого в свете фар видна дорога перед автомобилем. Ориентирование облегчается при наличии продольной разметки на проезжей части или столбиков ограждения на обочине. При отсутствии отчетливых ориентиров один из участников эксперимента медленно удаляется вперед от автомобиля, держа на высоте 15–20 см от поверхности дороги лист белой (зимой, на заснеженной дороге — красной, зеленой) бумаги. Лист попеременно поворачивают к наблюдателю плоскостью или ребром. Когда наблюдатель перестает различать бумагу на общем фоне, он дает сигнал остановиться, после чего замеряется расстояние до передней части автомобиля;

2) при определении *конкретной видимости* препятствия автомобиль с небольшой скоростью (1–1,5 м/с) приближается к данному препятствию. Наблюдатель, сидящий на месте водителя, и расположенные рядом понятые наблюдают за проезжей частью. Когда препятствие хорошо различимо по внешним признакам, автомобиль останавливают и замеряют расстояние от его передней части до препятствия.

Результаты экспериментов записываются в соответствующие пункты протокола осмотра. При необходимости следует вписать в протокол дополнительные сведения, не предусмотренные его пунктами, но имеющие важное значение для расследования ДТП.

Если ДТП произошло на регулируемом перекрестке улиц или пересечении дорог, следователь должен точно зафиксировать в протоколе осмотра время своего прибытия и то, какой сигнал светофора был в это время включен для каждого направления движения. Дождавшись очередной смены сигналов в светофоре, указать, через сколько секунд и в какое время она произошла. Далее следует определить с помощью секундомера продолжительность сигналов для каждого направления движения. Данные о работе сигналов светофора нужно отразить в протоколе осмотра. Если будут точно зафиксированы время происшествия и указанные выше данные, получив официальную справку о продолжительности сигналов светофора и сравнив их с установленными фактическими величинами, можно будет установить, какой сигнал был включен

в момент происшествия для каждого из направлений движения. Сверив часы следователя с часами, по которым зафиксировано время совершения происшествия, можно будет внести соответствующие коррективы и уточнить, какой сигнал был включен в момент ДТП.

Сведения об уклонах и радиусах поворота так называемых устроенных дорог нужно получить в соответствующих дорожных организациях местных администраций. Если это по какой-либо причине затруднительно или дорога не устроена, применяют простейшие приборы и приспособления для определения этих данных.

Осмотр транспортного средства

Транспортные средства, находящиеся на месте происшествия, осматриваются, как правило, после осмотра, фиксации и изъятия следов и предметов, подверженных быстрому изменению и уничтожению.

Осмотр транспортных средств начинается с уяснения их положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определенным в процессе общего осмотра, другим транспортным средствам и пострадавшему.

Осмотр транспортных средств на месте происшествия осуществляется двумя методами: *статическим* и *динамическим*. При статическом осмотре ТС воспринимается как элемент обстановки места происшествия, занимающий определенное положение по отношению к окружающим его объектам. Оно фотографируется, наносится на схему дорожной обстановки.

В протоколе осмотра следователь указывает: какое это ТС, его тип (вид), модель, регистрационный номер, цвет, характер груза, его количество, вес и т. д.; где находится ТС (на проезжей части, на тротуаре и т. д.), как расположено на месте его обнаружения, на каком расстоянии находятся задняя и передняя часть (бампер, крюк), правая и левая стороны (шины, борта кузова) от элементов дороги, других транспортных средств, а также объектов, избранных следователем в качестве ориентиров. Определяя положение транспортного средства по отношению к элементам дороги, следователь указывает, куда обращена передняя часть транспортного средства.

При осмотре транспортного средства обращают внимание на целостность фар, подфарников, переднего стекла, наличие вмятин, царапин, частиц биологического и химического происхождения на частях автомобиля. При исследовании повреждений необходимо тщательно определять их линейные и объемные размеры (длину, ширину, глубину), высоту расположения от поверхности земли, а также определить их ко-

ординаты относительно какой-либо неповрежденной части транспортного средства. С помощью специалистов следует разобраться в том, все ли они относятся к данному происшествию. Кроме того, специалисты оказывают следователю консультационную помощь и участвуют в изъятии сломавшихся или рассоединившихся деталей, неисправных узлов и агрегатов, нарушения в работе которых могли вызвать или оказать влияние на возникновение данного происшествия.

Необходимо осмотреть все узлы и механизмы транспортных средств, которые в первую очередь влияют на безопасность движения: тормозную систему, рулевое управление, внешние световые приборы, ходовую часть и другие, установить их техническое состояние.

При повреждении шин обязательно их изъятие на месте ДТП. При повреждении или неисправности приборов световой сигнализации (указатели поворотов, стоп-сигналов и т. п.) в любое время суток, а также внешних световых приборов в темное время суток обязательно изъятие ламп этих приборов.

Нужные данные о состоянии шин могут быть без затруднения получены при осмотре их на месте происшествия — это сведения о модели каждой шины, типе рисунка протектора, глубине рисунка, давлении в каждой шине, так как состояние шин оказывает влияние на длину тормозного пути и на возможность заноса. Эти сведения должны быть обязательно занесены в протокол.

Фиксация обстановки на месте ДТП техническими средствами фото- или видеосъемки выполняется по правилам криминалистической фотосъемки.

При фото-, видеосъемке ТС необходимо соблюдать следующие правила:

- 1) фиксировать общий вид автомобиля (т. е. снять автомобиль со всех сторон); при этом фотографии должны быть сделаны так, чтобы было понятно расположение зон(ы) повреждений;
- 2) фиксировать расположение зон повреждений автомобиля относительно опорной поверхности (поверхности покрытия дороги);
- 3) сделать снимки повреждений в этих зонах и определить их характер и направление образования.

Осмотр трупa

При ДТП осмотр трупa на месте его обнаружения должен проводиться с соблюдением последовательности, позволяющей не допустить наложения следов и повреждений.

В некоторых случаях лицо, совершившее ДТП, для сокрытия следов и факта происшествия перемещает тело погибшего подальше от места наезда. В другом случае, не отрицая самого ДТП, искажает его механизм, придает трупу иное положение, что могло бы исключить уголовную ответственность виновного. Чаще всего к этому прибегают водители, совершившие наезд, или водители, чьи пассажиры погибли в ДТП, а других очевидцев происшествия нет. Поэтому осмотр трупа, находящегося на месте ДТП, и осмотр трупа по месту обнаружения имеют свои определенные особенности.

В первом случае тщательный осмотр места происшествия, выявление следов крови на различных участках дороги, в салоне автомобиля, а также других следов перемещения трупа быстрее позволят установить, откуда и куда был перемещен труп. Во втором случае задача установления обстоятельств произошедшего обычно вызывает большие затруднения, поэтому осмотр трупа по месту обнаружения, без явной связи с ДТП, имеет свои определенные особенности, и следователь должен проводить такой осмотр с обязательным участием судебно-медицинского эксперта или врача.

При осмотре трупа врач или эксперт используют специальные средства, проводят необходимые исследования, которые заносятся в протокол осмотра места происшествия или протокол осмотра трупа.

Врач (эксперт) при этом решает следующие задачи:

- констатирует смерть и выявляет признаки, которые позволяют судить о времени наступления смерти;
- устанавливает наличие телесных повреждений, их давность, характер и механизм образования;
- оказывает следователю помощь в обнаружении следов, похожих на кровь или другие выделения человека, волос, различных веществ, предметов, а также в их фиксации, изъятии, упаковке и направлении на экспертизу.

В процессе проведения осмотра трупа врач (эксперт) обращает внимание следователя на все особенности, которые имеют значение для данного случая, консультирует его по вопросам, связанным с наружным осмотром трупа, и дает пояснения по поводу выполняемых им действий.

Труп обязательно фотографируется специалистом-криминалистом или следователем. Для установления личности неопознанного трупа необходимо провести его дактилоскопирование.

При проведении осмотра трупа следователь обязан:

- 1) зафиксировать позу трупа, расположение на проезжей части (или по отношению к ней), взаиморасположение с транспортным сред-

ством или следами ТС, местоположение по отношению к неподвижным ориентирам, иным предметам, имеющим отношение к автопроисшествию, замерить необходимые расстояния. Для расследования механизма ДТП очень важно зафиксировать позу трупа (лежа, вверх или вниз лицом, на боку, в сидячем, полусидячем или других положениях), членорасположение (в каких суставах и как согнуты верхние и нижние конечности либо как они выпрямлены и вытянуты). Отмечают также, куда направлено лицо потерпевшего, положение головы;

2) зафиксировать месторасположение, размеры и форму следов крови на одежде и теле потерпевшего. Это позволяет установить положение тела в момент травмы, после получения травмы и возможные его перемещения. Расположение и форма следов крови на одежде и теле пострадавшего зависят от его положения в момент травмы, от характера и места повреждения мягких тканей и других условий. Потёки крови вдоль трупа и наличие капель крови на полотне дороги дают основание для суждения о том, что потерпевший после травмы какое-то время находился в вертикальном положении. Пятна крови, обнаруженные на земле, песке и других сыпучих предметах, изымаются вместе с грунтом на всю глубину пропитывания крови; для контроля берут такие же участки грунта рядом с пятном.

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

3) обратить внимание на состояние одежды (застегнута, расстегнута, изменено ее обычное положение на теле), наличие повреждений на одежде и их вид (разрывы, разрезы, скручивание, наличие следов волочения), наличие отпечатков частей транспортного средства (протектора, выступающих частей автомашины и т. п.), наложения почвы, краски, смазочных материалов, металлической пыли, осколков стекол, иных загрязнений. При осмотре одежда с трупа не снимается, а только расстегивается и приподнимается, о чем в протоколе осмотра делается соответствующая запись.

В результате автотравмы на одежде трупа могут образоваться разрывы, раздавливания (вдавливания) и наложения веществ с ударяющихся частей автомобиля. При этом края повреждений ткани одежды будут неровными, разволокненными, с выявляемыми на просвет нитями различной длины, перемычками из нитей или кусочков ткани. При ударе выступающими частями ТС под углом, близким к прямому, на одежде можно обнаружить отпечатки деталей машины. Эти отпечатки

легче выявляются на плотных хлопчатобумажных тканях и хуже — на ворсистых. Следы на тканях одежды следует сфотографировать в косопadaющем свете или инфракрасных лучах.

В отличие от разреза при разрыве ткани концы нитей расположены беспорядочно, нарушена правильность их переплетения в местах разрыва.

При волочении (скольжении) тела по грунту или твердому покрытию дороги следы волочения на одежде имеют большие размеры и различные направления. Это дает возможность определить направление скольжения тела, а следовательно, и транспортного средства. Одновременно с одеждой должен быть осмотрен головной убор, место его нахождения, повреждения на нем, загрязнения и следы других наложений;

4) при осмотре обуви установить наличие (или отсутствие) на подошвах характерных следов скольжения в виде прямолинейных или дугообразных трасс.

На подошвах обуви остаются характерные следы скольжения, расположение и форма которых учитываются при разрешении вопроса о механизме травмы и точке наезда.

При обнаружении параллельных царапин на подошвах обуви можно говорить о скольжении потерпевшего подошвами по полотну дороги при вертикальном положении тела. Царапины на подошвах обуви чаще всего образуются при ударе автомобиля с последующим отбрасыванием тела;

5) установить наличие:

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

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

в) установить места ненормальной подвижности костей, наличие крепитации.

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

Детальное изучение автомобильной травмы позволяет выделить следующие группы повреждений:

1) специфические, т. е. контактные повреждения, возникающие в момент соударения части автомобиля с телом человека и отображающие форму, особенности поверхности, а иногда и размеры частей и деталей автомобиля;

2) характерные — возникающие в определенных фазах разных видов автомобильной травмы и обусловленные ее механизмами;

3) нехарактерные — это такие повреждения, которые не имеют перечисленных выше особенностей и присущи воздействию других тупых твердых предметов.

Естественно, что наибольшее судебно-медицинское значение имеют специфические и характерные повреждения, поскольку именно они позволяют решать вопросы о виде автомобильной травмы, условиях и механизмах ее возникновения, взаимном положении автомобиля и пострадавшего в момент травмы, виде автомобиля и некоторые другие.

Автомобильная травма возникает в результате нескольких определенных механизмов, когда на тело человека одномоментно или в быстрой последовательности воздействуют травмирующие предметы.

Таких механизмов четыре:

— удар частями движущегося автомобиля, о части автомобиля, покрытие дороги или другие предметы;

— общее сотрясение тела в результате этих ударов;

— сдавливание тела или его частей между частями автомобиля и другими тупыми твердыми предметами;

— трение поверхности тела вследствие скольжения его после полученных ударов по автомобилю, дороге, при волочении.

Эти механизмы редко воздействуют изолированно, чаще они сочетаются (удар + сдавливание; удар + сотрясение + трение и т. п.).

Несмотря на то что автотранспортные происшествия очень скоротечны, каждая автотравма протекает циклично и состоит из нескольких следующих друг за другом коротких фаз. Каждой фазе соответствует определенный механизм образования телесных повреждений.

При фронтальном столкновении движущегося легкового автомобиля с человеком прослеживаются четыре фазы.

Первая фаза представляет собой удар частями движущегося автомобиля, вследствие чего образуются контактные повреждения в местах соударения тела с определенными частями автомобиля. Если речь идет

о взрослом человеке, находящемся в вертикальном положении, то удар приходится в основном на области тела, расположенные ниже уровня центра тяжести.

Местно возникают ссадины различной формы, кровоподтеки, ушибленные и рвано-ушибленные раны. Некоторые из этих повреждений можно считать специфическими, если они являются полностью или частично отображающими форму и размеры таких частей автомобиля, как ободки фар и подфарников, участки облицовки радиатора, молдингов, бампера, фирменной эмблемы на капоте, болтов и гаек и т. п. Уровень расположения этих повреждений на теле несколько ниже указанных частей автомобиля, так как в процессе торможения передняя часть автотранспортного средства прижимается к земле.

Во второй фазе при фронтальном столкновении с легковым автомобилем тело пострадавшего, в связи с тем что центр его тяжести располагается выше области соударения, отбрасывается на переднюю часть автомобиля. При этом вследствие сильного удара, сотрясения и скольжения тела образуются повреждения на той же поверхности тела, что и в первой фазе.

Из повреждений головы следует отметить ссадины, кровоподтеки и ушибленные раны мягких покровов, переломы костей свода и основания черепа, ушибы головного мозга, которые возникают как в месте контакта головы с частями автомобиля, так и в области противоудара. Ссадины, кровоподтеки и реже ушибленные раны могут образовываться на спине, груди или животе (в зависимости от того, на какую поверхность тела пришелся удар). Наблюдаются закрытые переломы ребер, как локальные, так и конструкционные, возникающие от деформации изгиба.

В первой и второй фазах часто возникают повреждения внутренних органов. Вследствие ударных воздействий повреждения в виде кровоизлияний под капсулу и паренхиму, надрывов и разрывов органов грудной клетки и живота локализуются всегда вблизи места приложения силы.

В третьей фазе (падение на грунт) образуются ссадины, кровоподтеки, рвано-ушибленные раны мягких тканей на другой стороне тела, нежели в первой и второй фазах. Если тело ударяется головой, то возможно возникновение переломов костей черепа.

В четвертой фазе при скольжении и трении тела о грунт могут возникать следы в виде полосовидных ссадин, стертости мягких тканей и костей, которые располагаются на выступающих частях.

Основными механизмами возникновения повреждений являются: удар о внутренние части автомобиля и сдавливание тела или его частей между сместившимися частями салона автомобиля.

У водителя наиболее часто возникают следующие повреждения, которые в основном локализируются на передней поверхности тела, а также на левой боковой его поверхности: полулунные или кольцевидные ссадины и кровоподтеки передней поверхности грудной клетки (отпечаток руля); поперечные переломы грудины и переломы ребер от удара о рулевое колесо; ушибленные раны подбородка, переломы костей носа, нижней челюсти. Наиболее тяжелые повреждения отмечаются со стороны внутренних органов груди и живота вследствие сдавливания: разрывы и размозжения легких и сердца, разрывы диафрагмы, печени, поджелудочной железы, кишечника, массивные кровоизлияния в грудную и брюшную полости. Характерны также повреждения конечностей: переломы и вывихи костей левого локтевого сустава, нижних конечностей и таза, возникающие от удара передней поверхностью коленного сустава о панель приборов, переломы надколенника, разрывы связок, переломы бедренной кости и таза, переломы лодыжек. Характер и особенности этих повреждений зависят от положения бедер в момент травмы. На левой боковой поверхности тела могут возникать ссадины, кровоподтеки и раны от ударов о выступающие детали левой дверцы машины.

У пассажира переднего сиденья при резком торможении автомобиля и перемещении тела и головы вперед возникают множественные резаные раны и ссадины от осколков ветрового стекла, переломы костей черепа с ушибом и размозжением головного мозга. Характерны также повреждения от сотрясения грудной клетки и живота в виде массивных кровоизлияний в их полости, ушибов, надрывов и разрывов, а также повреждения нижних конечностей, похожие на те, которые возникают у водителей. На правой боковой поверхности тела могут образоваться ссадины, кровоподтеки и раны от выступающих частей правой дверцы.

Тело пассажира переднего сиденья автомобиля в момент его столкновения с неподвижным предметом иногда выбрасывается из салона вперед по направлению движения автомобиля, пробивая ветровое стекло и получая при ударе о грунт дополнительные повреждения. При резкой остановке автомобиля от ремней безопасности могут возникать дополнительные повреждения в виде полосовидных ссадин или кровоподтеков. При фронтальном столкновении автомобиля возможно «подныривание» человека под ремень безопасности.

Системы безопасности современных иномарок существенно меняют характер классической автотравмы, снижая частоту встречаемости и размеры специфических и характерных повреждений. Так, пневматическая подушка безопасности в машине, хотя и спасает от гибели многих автомобилистов при столкновениях, представляет серьезную опасность для глаз водителя и пассажиров. Кроме того, при ДТП человек сильно ударяется о выстреливающую навстречу подушку безопасности и получает травму шейного отдела позвоночника.

При осмотре трупа особое внимание обращается на отсутствие следов и предметов, которые по характеру происшествия должны бы иметь место, но при осмотре не обнаружены (следы крови возле трупа или под трупом при наличии обширных повреждений тела и т. д.). Необходимо также визуально проверить органы зрения и слуха погибшего, в протоколе осмотра отметить дефекты, которые могут свидетельствовать о его слепоте или глухоте.

По окончании осмотра трупа на месте его обнаружения врач в устной форме может высказать следователю свое мнение о возможных сроках наступления смерти, о том, есть ли признаки изменения положения трупа после смерти, о характере повреждений, каким предположительно орудием они нанесены, является ли место обнаружения трупа местом, где было совершено преступление, или труп был перемещен, какова возможная причина смерти.

Таким образом, закончив осмотр трупа на месте его обнаружения, врач вместе со следователем продолжают осмотр места происшествия и, в частности, транспортных средств.

§ 2. Установление и исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия при допросе его участников и свидетелей

Допрос лиц, причастных к ДТП, вызывает некоторые трудности, которые обусловлены спецификой данных преступлений и особенностями категории допрашиваемых.

Допрос свидетелей. При расследовании преступлений, связанных с ДТП, большое значение в изобличении виновных и привлечении их к уголовной ответственности имеют показания свидетелей. При допросе свидетелей по делам о ДТП необходимо помнить, что происшествие является неожиданным событием для них. Способы установления свидетелей ДТП разнообразны, их эффективность зависит от активной ра-

боты сотрудников следственно-оперативной группы на месте происшествия.

В качестве свидетелей по делам о ДТП могут быть допрошены:

— лица, присутствовавшие при ДТП: находившиеся в автомобиле, участвовавшие в ДТП, находившиеся на улице (дороге) в момент происшествия;

— врачи бригады скорой медицинской помощи, прибывшей на место ДТП, и сотрудники медицинских учреждений, в которые были доставлены пострадавшие;

— лица, участвующие в осмотре места ДТП и транспортного средства;

— родственники и знакомые водителя и потерпевшего⁹;

— работники автохозяйств и дорожных служб и др.

Содержание их допросов зависит от обстоятельств, подлежащих выяснению по конкретному уголовному делу.

Обычно дорожное происшествие привлекает внимание многих людей, оказавшихся вблизи места столкновения автомашин, наездов, опрокидывания транспортных средств и т. д. Эта особенность должна использоваться для установления очевидцев дорожного происшествия. Нужно учитывать, что при несвоевременном прибытии работников ГИБДД или следователя на место происшествия среди собравшихся может уже не оказаться очевидцев ДТП, а их установление в процессе расследования станет сложной задачей.

При обнаружении очевидцев следователю необходимо выяснить, о каких обстоятельствах ДТП они могут дать показания. При этом нужно учитывать, что не всякий человек, назвавший себя очевидцем дорожного происшествия, может действительно являться свидетелем, показания которого будут полезными для установления обстоятельств расследуемого события.

Проведенные исследования показали, что из числа установленных очевидцев события только 16,1% допрошенных лиц смогли сообщить сведения, раскрывающие механизм дорожного происшествия, 55,5% свидетелей видели лишь конечную фазу события, а 28,4% оказались на месте происшествия после наступления финальных последствий и не могли ничего сообщить об обстоятельствах ДТП.

Некоторые лица могут рассказать не соответствующую действительности собственную интерпретацию происшедшего, что-либо вооб-

⁹ Калюжный А. Н., Калюжный Ю. Н. Особенности проведения расследования по делам о ДТП. Орел, 2010. С. 77.

разить. Установить эту ошибку или раскрыть недобросовестность свидетеля лучше сразу на месте ДТП. Тем самым будет предотвращено возникновение противоречий в системе доказательств и конфронтации между свидетелями ДТП.

Свидетели ДТП понимают смысл происходящего на дороге не сразу. Причина наблюдаемых ими фактов воссоздается их сознанием и ретроспективным пониманием наблюдаемых ими событий на основе прошлого жизненного опыта. Как правило, созерцательная оценка увиденного при значительном опыте наблюдателя и малосодержательном воспринятом сигнале преувеличивается. Наоборот, содержательный сигнал, воспринятый ощущением, при незначительном опыте свидетеля не вызовет у него понимания явления.

Отмеченные особенности формирования показаний свидетелей-очевидцев ДТП осложняют их допрос. Следователю нужно оказать допрашиваемым необходимую помощь в их мыслительной репродуктивной деятельности. Задача состоит в том, чтобы свидетель вспомнил и воспроизвел чувственные наглядные образы фактов и явлений, которые он непосредственно воспринимал. В этом могут помочь конкретные вопросы, ответы на которые осознавались бы допрашиваемым как выполнение элементарной задачи: вспомнить и сообщить следователю только то, что он непосредственно видел (воспринимал зрением, слухом и другими ощущениями) в конкретный момент наблюдения дорожного происшествия.

Допросы необходимо провести как можно быстрее после происшествия, когда впечатление о нем еще не искажено под влиянием различных факторов. При этом необходимо помнить, что упущенное при первоначальных допросах не всегда удастся восполнить в процессе дальнейшего расследования. Правильным будет уже при первоначальном допросе очевидца или участника ДТП уточнить и проверить их показания всеми имеющимися средствами, не откладывая эти действия на длительное время.

Следует иметь в виду, что редко человек видит во всех деталях развивающиеся события и действия их участников. Обычно присутствующие реагируют на звук резкого торможения, сигнала, удара, после того как ДТП уже произошло. Кроме того, для восприятия свидетелем происшедшего имеет значение его местонахождение относительно дорожной ситуации, что и необходимо выяснить в начале допроса.

Подготовка к допросу по данным видам преступления включает: определение круга обстоятельств, подлежащих установлению при до-

просе свидетеля; ознакомление с правилами дорожного движения, автотехнической терминологией; сбор сведений о личности свидетеля; составление плана допроса.

При планировании допроса необходимо помнить, что ДТП происходят неожиданно и скоротечно. Внимание свидетелей акцентировано главным образом на последствиях ДТП, а не на обстоятельствах, которые привели к нему. Свидетели дают показания не обо всем происшествии, а только об отдельных его моментах, которые видели непосредственно.

Перед допросом следователю целесообразно спланировать его тактику: определить последовательность вопросов; понять, заинтересован ли свидетель в исходе дела (родственник, знакомый потерпевшего); выяснить, каковы его знания правил дорожного движения.

Свидетели быстротечных событий, таких как ДТП, восполняют пробелы своего восприятия образами, сложившимися от рассказов других лиц об этом происшествии. Поэтому чем быстрее допросить свидетеля по ДТП, тем больше шансов на то, что ему удастся отделить собственные наблюдения от сведений, ставших известными от других.

На формирование показаний свидетелей оказывает влияние их субъективная оценка случившегося, что необходимо учитывать при выборе тактики допроса. Условно свидетелей можно разделить на три группы¹⁰.

Свидетели первой группы сохраняют нейтральное отношение к водителю и потерпевшему. Они охотно дают показания, отвечают на уточняющие вопросы. Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение водителя в предотвращении вредных последствий, считая возникновение ДТП результатом противоправных действий потерпевшего. Нередко источником их осведомленности является рассказ водителя об обстоятельствах случившегося. Свидетели третьей группы связывают причину ДТП только с действиями водителя. Они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия.

В начале допроса необходимо выяснить отношение свидетеля к делу, узнать, в каких отношениях он состоит с водителем и потерпевшим. Затем свидетелю следует предложить рассказать все известное ему по факту ДТП, предупредив о том, что он должен рассказать

¹⁰ Зуев П. М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. М., 1990. С. 35.

только то, что видел сам, а не знает с чьих-либо слов. Требуется выяснить, где находился свидетель в момент ДТП и чем занимался. В начале допроса необходимо получить сведения о состоянии здоровья свидетеля (зрение, слух, наличие каких-либо заболеваний), его самочувствие в день происшествия; употреблял ли он алкоголь, лекарственные препараты, наркотические средства. В случае обнаружения противоречий нужно задать дополнительные и уточняющие вопросы. Достоверность показаний свидетеля проверяется путем постановки контрольных вопросов, а при необходимости экспериментальным путем. В ходе допроса свидетель должен составить и подписать схему места происшествия.

Вопросы, которые задают свидетелю по делам о ДТП, делятся на 4 группы¹¹:

1. Вопросы направлены на выяснение условий, при которых свидетель наблюдал происшествие, и возможности объективно воспринимать и правильно излагать увиденное.

В рамках данной группы задаются следующие вопросы:

— С какого места Вы наблюдали происшествие, каким образом там оказались (откуда и куда направлялись)?

— Какое расстояние отделяло Вас от аварии?

— Какое было состояние погоды, освещение на участке дороги? Какое состояние было у проезжей части?

— Каким образом регулировалось движение на данном участке дороге? Работали ли светофорные объекты?

— Не было ли у Вас помех для наблюдения места ДТП?

2. Вопросы направлены на выяснение поведения пешеходов на дороге, положения их в момент наезда и после него.

Это могут быть следующие вопросы:

— В каком направлении начал движение потерпевший, как он двигался (бежал, останавливался, его темп и направление движения)? На какой сигнал светофора он вышел на дорогу?

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

— Смотрел ли пешеход в направлении приближающегося транспортного средства?

— В каком месте произошел наезд, столкновение?

¹¹ *Расследование дорожно-транспортных происшествий* : учебное пособие. М., 2014. С. 121.

- Какой частью автомобиль совершил наезд?
- Куда и как упал потерпевший после удара, был ли он перемещен автомобилем, на какое расстояние и в каком направлении?
- Имел ли место переезд потерпевшего колесами транспортного средства (если да, то через какие части тела)?
- Перемещали ли пострадавшего до приезда сотрудников полиции, «скорой помощи»?

3. Вопросы направлены на выявление действий водителя и характера движения транспортного средства:

- Каковы были скорость и направление движения автомобиля?
- Каков был характер движения транспортного средства (прямое, с отклонением влево или вправо)?
- Какова была марка, цвет и государственный номер автомобиля?
- Кто находился в автомобиле в момент ДТП?
- Какие меры принимал водитель для предотвращения ДТП (торможение, подача звукового сигнала, маневрирование)?
- Каковы были действия водителя после остановки?
- Кто и как вызывал сотрудников полиции и «скорую помощь»?
- Выходил ли водитель из автомобиля, что он говорил и делал? Оказывал ли помощь пострадавшему?

— В каком состоянии находились водитель и пассажиры автомобиля (если в нетрезвом, то что на это указывало)?

— Перемещалось ли транспортное средство с места остановки? Для каких целей и кем?

- Где находились транспортное средство и пешеход после ДТП?
- Кто первым прибыл на место происшествия?

4. Вопросы направлены на выяснение характера движения других транспортных средств:

- Следовали ли в момент происшествия в попутном или во встречном направлении другие транспортные средства?
- Каковы были их скорость, марка, цвет, государственный номер?
- Не создавали ли помехи для движения автомобиля данные транспортные средства, не изменяли ли они направления движения?

Приведенный перечень не является исчерпывающим и зависит от конкретных обстоятельств ДТП.

Если свидетели затрудняются в своих показаниях, целесообразно предложить им нарисовать участок дороги, где произошло ДТП, обозначив при этом место нахождения транспортного средства, потерпевших и различных следов. Можно также предъявить свидетеле-

лю уже готовую план-схему ДТП, что будет способствовать четкому определению местонахождения свидетеля, уяснению, какие именно обстоятельства произошедшего он мог видеть. План-схема помогает воспроизведению забытых обстоятельств дела. С тактической точки зрения прежде чем предъявить свидетелю план места происшествия, целесообразно до начала фиксации в свободной беседе выяснить, что именно может сказать свидетель о произошедшем. При этом необходимо предоставить в распоряжение свидетеля масштабные макеты транспортных средств, пешеходов и других объектов, размещение которых на плане позволяет внести в допрос элементы моделирования для конкретизации показаний. Для активизации воспоминаний следователю необходимо использовать определенные приемы. Положительный результат дает проведение допроса свидетеля на месте происшествия.

Допрос потерпевшего. Допрос потерпевшего при расследовании ДТП необходимо проводить в кратчайшие сроки после происшествия. Если потерпевший был доставлен в больницу, то допрос следует проводить с учетом его состояния здоровья и с разрешения лечащего врача. Допрос потерпевшего требует тщательной подготовки, большого внимания и чуткости. Показания потерпевших в редких случаях могут полностью воспроизвести обстоятельства наезда или столкновения. Однако в рамках допроса они могут сообщить существенные детали, важные для уяснения обстоятельств происшествия; показать, с какой стороны улицы он переходил дорогу; назвать известных ему лиц, являющихся свидетелями ДТП, и др.

Прежде всего потерпевшего следует допросить о его здоровье и выяснить следующие факты:

- каково состояние зрения и слуха потерпевшего;
- не имелось ли физических недостатков, которые ограничивали возможности его передвижения.

Содержание вопросов зависит от вида и характера ДТП.

При наездах на пешеходов необходимо выяснять у потерпевшего:

- где и когда случилось происшествие;
- в каком состоянии находился потерпевший (состояние здоровья, употребление спиртных напитков); откуда, куда и с кем передвигался;
- какая была погода и состояние проезжей части;
- в каком месте проезжей части потерпевший переходил дорогу (наличие светофоров, дорожных знаков);

- видел или слышал потерпевший приближение автомобиля;
- как двигалось транспортное средство, были ли включены световые приборы на нем;
- какой частью автомобиля был совершен наезд и в каком положении находился потерпевший;
- каковы были действия водителя и потерпевшего после совершения ДТП, что говорил водитель потерпевшему;
- кто был свидетелем ДТП, кто из них известен потерпевшему;
- какие телесные повреждения он получил в результате наезда, где и какое время находился на лечении, какой вред ему причинен.

Если было совершено столкновение, опрокидывание, наезд на неподвижные препятствия, у потерпевшего также выясняется:

- место расположения потерпевшего в автомобиле;
- состояние водителя и его действия при управлении транспортным средством;
- степень загрузки транспортного средства;
- наличие на месте происшествия пешеходов;
- месторасположение других пассажиров и их действия во время ДТП и после него.

В ситуации, когда водитель на транспортном средстве скрылся с места происшествия, у потерпевшего выясняются следующие факты:

- останавливалось ли транспортное средство и подходил ли к нему водитель;
- какие действия производил водитель и в каком направлении он уехал;
- какие отличительные признаки автомобиля запомнил потерпевший и какие приметы внешности водителя может назвать.

Уточняющими вопросами потерпевшему при совершении наезда могут быть следующие:

- Знаете ли Вы правила дорожного движения?
- Как Вы себя чувствуете и можете ли говорить?
- Какие предметы, ценности Вы имели при себе, опишите их количественные и качественные признаки?
- Почему Вы вышли на дорогу именно в этом месте?
- Когда, в какой момент Вы оценили ситуацию, опасную для Вас?
- Какие меры Вы предприняли для предотвращения происшествия (остановились, побежали, изменили направление и т. д.)?
- В каком положении Вы находились после контакта с транспортным средством?

- Что происходило после того, как Вы упали?
- Кто оказывал Вам помощь, где и при каких обстоятельствах?
- Как Вы оцениваете сложившуюся ситуацию в целом?¹²

Факторами, формирующими показания потерпевшего, являются оценка потерпевшим своего поведения перед происшествием, а также анализ поведения водителя. Если поведение потерпевшего было неправомерным, то в его показаниях преобладают сведения о том, что правила нарушил водитель, а не он. В данной ситуации необходимо использовать тактические приемы, применяемые при допросе лиц, дающих ложные показания.

Если потерпевший не усматривает в своих действиях нарушений, он, как правило, дает правдивые показания по факту ДТП. Эти обстоятельства необходимо учитывать при избрании тактики допроса для получения объективных показаний относительно обстоятельств происшествия. Целесообразно, чтобы при допросе потерпевший сам нарисовал схему места происшествия. Схема должна быть удостоверена подписью допрашиваемого и приобщена к допросу.

Допрос подозреваемого (обвиняемого). Основная задача следователя при допросе — получить сведения, позволяющие проверить причастность подозреваемого (обвиняемого) к расследуемому событию.

Допрос включает три стадии: подготовку, непосредственное проведение, фиксацию полученных результатов.

Подготовка к допросу подозреваемого (обвиняемого) имеет целью предупреждение возможной конфликтной ситуации, определение способов противодействия, выбора психического воздействия на допрашиваемого.

Подготовка к допросу включает следующие элементы:

1. Анализ материалов уголовного дела (первоначального материала) и определение предмета допроса. Предмет допроса определяется исходя из обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному уголовному делу, и степени осведомленности о них допрашиваемого лица. Предмет допроса будет отражать состав совершенного преступления. Следователь до допроса должен ознакомиться с протоколом осмотра места происшествия, протоколом медицинского освидетельствования лица.

¹² Ищенко Е. П., Корма В. Д. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. М., 2014. С. 184.

2. Изучение личности допрашиваемого.

Допрос подозреваемого по делам о ДТП характеризуется психологическими факторами¹³:

- у подозреваемого ярко выражена оборонительная доминанта;
- к следователю допрашиваемый относится с предубеждением и настороженностью;
- подозреваемый стремится получить информацию об осведомленности лица, осуществляющего расследование;
- допрашиваемый находится в состоянии повышенного возбуждения и растерянности.

При допросе обвиняемого необходимо учитывать ряд психологических особенностей этих лиц:

- большая заинтересованность в исходе дела, активно-оборонительная позиция;
- состояние подавленности, психической депрессии, вызванное страхом перед наказанием;
- повышенная психическая напряженность;
- негативное отношение к свидетелям обвинения;
- отсутствие намерения к добровольному признанию;
- повышенный самоконтроль, обостренное внимание к наиболее опасным обстоятельствам.

Обвиняемому следует разъяснить, что ложная позиция может повредить ему, а от правдивости показаний зависит судьба невиновных людей, на которых может пасть ложное подозрение.

В процессе изучения личности необходимо проанализировать материалы уголовного дела, получить данные ОРМ, указывающие на возможную линию поведения допрашиваемого, его намерения.

3. Определение времени допроса.

В ходе первого допроса задержанные психологически не готовы к выдвижению ложной версии своего поведения, поэтому вынуждены признать свою вину в совершении ДТП, сотрудничать с правоохранительными органами. Лица, ранее привлекавшиеся к уголовной ответственности, склонны к даче ложных показаний, в связи с чем их не следует допрашивать сразу. Необходимо провести подготовительные мероприятия: допросить свидетелей и потерпевших; изучить материалы уголовного дела (первичного материала); ознакомиться с обстоятельствами задержания и др.

¹³ Порубов Н. И. Тактика допроса на предварительном следствии. М., 1998. С. 114–115.

Планирование допроса способствует его правильной организации, повышению эффективности, достижению целей и задач допроса.

Достаточно распространенное явление — привлечение к расследованию преступлений, связанных с ДТП, переводчиков, педагогов, защитников. Данное обстоятельство требует тщательной подготовки следователя к допросу подозреваемого (обвиняемого). К допросу могут быть также привлечены специалисты, компетенция которых позволит изобличить виновных в преступлении.

Эффективным тактическим приемом проверки полученных доказательств является детальный допрос с сопоставлением полученных показаний с другими материалами дела. Следует как можно быстрее допросить лиц, на которых ссылается подозреваемый. Основным источником информации о ДТП служит допрос водителя.

Предмет доказывания по делам о ДТП и вопросы, подлежащие выяснению в ходе допросов подозреваемых, можно разделить на следующие группы:

- о личности водителя и особенностях транспортного средства;
- о дорожных условиях и дорожной обстановке;
- об обстоятельствах совершения ДТП;
- о действиях водителя после ДТП.

При изучении личности водителя, кроме биографических данных, необходимо выяснить, каков его водительский стаж, квалификация, привлекался ли он к ответственности в административном порядке за совершение ДТП, имеет ли судимости. Данная информация поможет определить тактику допроса, сформулировать уточняющие вопросы и выявить необходимость проведения иных процессуальных действий. Следователь должен помнить, что водитель является лицом, заинтересованным в исходе дела. Достоверность показаний водителя проверяется путем допроса свидетелей, потерпевших, проведения следственного эксперимента и назначения экспертиз.

В рамках изучения личности водителя в начале допроса могут быть заданы вопросы:

- о состоянии его здоровья (зрение, слух, наличие заболеваний, состоит ли на учете в психиатрическом или наркологическом диспансере);
- о его состоянии в день происшествия;
- употреблял ли перед происшествием спиртные напитки, наркотические средства, токсические, лекарственные препараты;
- когда и где получал водительское удостоверение;

— допускал ли ранее ДТП, нарушения правил дорожного движения и к какой ответственности привлекался¹⁴;

— сколько лет водит транспортное средство, были ли перерывы в вождении;

— сколько часов ежедневно проводит за рулем;

— сколько и как отдыхал водитель перед происшествием;

— как чувствовал себя непосредственно перед происшествием;

— были ли факторы психического и физического напряжения;

Далее необходимо перейти к выяснению обстоятельства самого ДТП.

Важное значение имеет информация о транспортном средстве, его техническом состоянии. Устанавливаются лица, ответственные за техническое состояние автомобиля. Выясняются следующие обстоятельства:

— кому принадлежит транспортное средство;

— застраховано ли транспортное средство, вид страховки;

— на основании каких документов водитель управлял транспортным средством;

— когда проводился государственный технический осмотр;

— каково было техническое состояние транспортного средства перед выездом;

— как давно эксплуатируется транспортное средство;

— правильно ли отрегулированы осветительные приборы;

— в каком состоянии находятся протекторы шин транспортного средства;

— кто и как проверял техническое состояние;

— когда и где осуществлялся последний ремонт транспортного средства;

— знал ли водитель о неисправности транспортного средства.

Во время допроса водителя обязательно выясняется информация о дорожной обстановке и дорожных условиях (видимость, освещенность, профиль, тип и состояние дорожного покрытия). Важно установить, по каким признакам водитель сделал вывод о состоянии проезжей части (по цвету покрытия, во время торможения и т. д.). Выяснению подлежат обустройство дороги и средства регулирования дорожного движения.

¹⁴ *Расследование дорожно-транспортных происшествий* / под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. М., 2003. С. 464.

После уточнения дорожной обстановки необходимо узнать обстоятельства совершения происшествия и его механизм.

Данную информацию можно получить только из совокупности показаний водителя, свидетелей, потерпевших и заключения специалиста. При выявлении обстоятельств ДТП необходимо установить точные данные о скорости движения транспортного средства, темпе движения пешеходов, расположении объектов обстановки места происшествия. Выясняются следующие обстоятельства:

- место и время совершения ДТП;
- погодные условия (осадки, туман, сумерки);
- дорожная обстановка непосредственно перед ДТП (состояние проезжей части, видимость и обзорность с рабочего места водителя, наличие дорожных знаков, дорожной разметки);
- освещенность участка дороги, какой свет фар был включен;
- скорость транспортного средства перед происшествием, характер движения транспортного средства.

Требуется установить:

- двигались ли транспортные средства в попутном и встречном направлениях (их расположение, дистанция, скорость);
- сколько было источников опасности;
- как реагировали на опасность водитель и пешеход.

Содержание допроса зависит от вида ДТП.

При наездах транспортных средств на пешеходов следует уделить внимание выяснению характера движения транспортного средства и пешехода, в каких условиях развивалось ДТП. Оценку показаний водителя необходимо сопоставить с показаниями свидетелей, потерпевшего и протоколом осмотра места происшествия. В рамках допроса необходимо выяснить механизм наезда. Устанавливаются следующие обстоятельства:

- на каком расстоянии водитель заметил пешехода, ограничивалась ли видимость каким-либо препятствием;
- как двигался пешеход (путь, темп, скорость, направление);
- в каком месте пешеход начал движение через проезжую часть;
- смотрел ли пешеход в направлении приближающегося транспортного средства;
- с какого момента и какие меры приняты водителем для предотвращения ДТП (какие сигналы подавал, как реагировал пешеход);
- когда начато торможение, применялось ли маневрирование;
- применялись ли меры экстренного торможения (с блокировкой колес, рывками, двигателем, с использованием ручного тормоза);

- было ли транспортное средство управляемым;
- где относительно границ проезжей части произошел наезд;
- какой частью транспортного средства был сбит пешеход, в каком положении он находился в момент первоначального контакта, куда отброшен;
- наезд произошел с торможением или без него;
- какие повреждения получило транспортное средство;
- перемещалось ли транспортное средство до прибытия сотрудников полиции;
- выходил ли водитель из машины после наезда;
- в каком состоянии находился потерпевший;
- каков характер повреждений у потерпевшего;
- кем и как была оказана помощь пострадавшему;
- имеются ли свидетели происшествия;
- отношение водителя к совершенному ДТП и наступившим последствиям;
- что делал водитель после происшествия.

Если водитель скрылся с места происшествия и был установлен позже, то следует выяснить, почему он не оказал помощь потерпевшему, пытался ли уничтожить следы происшествия, каким образом и с чьей помощью.

При столкновении транспортных средств. При выяснении обстоятельств столкновения транспортных средств в процессе допроса могут сложиться следующие ситуации:

- а) оба водителя дают правдивые показания;
- б) один из водителей дает правдивые показания, а другой ложные;
- в) оба водителя дают ложные показания.

Если оба водителя дают правдивые показания, то требуется выяснить:

- каковы были скорость и расположение транспортных средств перед столкновением;
- на каком расстоянии находились транспортные средства от какого-либо ориентира;
- когда водители обнаружили пересекающее путь их следования транспортное средство;
- какие объекты ограничивали возможность своевременного обнаружения транспортного средства;
- какие меры принимались каждым водителем по предотвращению столкновения;
- применялось ли торможение и на каком расстоянии от столкновения оно было осуществлено;

- какими частями столкнулись транспортные средства, было ли повторное соударение;
- где именно произошло столкновение;
- какие следы остались на месте столкновения;
- каким было расположение автотранспортных средств после столкновения;
- каков характер повреждений автотранспортных средств после столкновения;
- производился ли ремонт автотранспортного средства после происшествия.

При допросе водителей в других ситуациях важно установить, кто из допрашиваемых дает заведомо ложные показания. На это могут указывать такие обстоятельства, как несоответствие показаний водителя характеру и расположению следов на проезжей части и транспортных средствах, а также обстановке места происшествия; противоречия в показаниях относительно точно установленных обстоятельств; отсутствие подробного объяснения происшедшего.

Таким образом, трудности, возникшие в ходе допроса лиц, причастных к ДТП, обусловлены спецификой рассматриваемых составов преступлений и категорий допрашиваемых. Для эффективного проведения допроса необходим ряд подготовительных мероприятий, в том числе тщательный анализ материалов уголовного дела, предотвращение дачи заведомо ложных показаний, выбор тактики допроса, определение перечня вопросов, подлежащих установлению.

§ 3. Особенности тактики следственного эксперимента при расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства

Особенность следственного эксперимента по делам о ДТП состоит в том, что в подавляющем большинстве случаев они проводятся с использованием транспортных средств.

Цели проведения следственного эксперимента по делам о ДТП:

- проверка и уточнение собранных по делу доказательств;
- получение новых доказательств;
- проверка следственных версий;
- установление причин и условий, способствующих совершению преступлений.

Криминалистикой выработаны требования к условиям, в которых должен проводиться эксперимент:

- соблюдение такого же времени и уровня освещенности, как в момент ДТП;

- проведение эксперимента в том же месте, где происходило подлинное событие;

- использование в эксперименте подлинных или сходных предметов;

- проведение эксперимента в темпе, сходном с темпом подлинного события;

- учет изменившихся и не поддающихся реконструкции условий;

- соблюдение сходства звуковых условий;

- многократное повторение опытных действий;

- обеспечение достоверности фиксации результатов на каждом участке эксперимента и в целом;

- обеспечение возможности восприятия результатов эксперимента с помощью применяемых способов наблюдения и фиксации.

Вместе с тем, принимая решение о проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП, следователь должен учитывать, во-первых, что эксперимент проводится с использованием источников повышенной опасности или же в опасных для людей условиях, что обязывает его принимать исчерпывающие меры по обеспечению безопасности как участников следственного эксперимента, так и других людей, которые могут оказаться в зоне его проведения, во-вторых, что проведение следственного эксперимента на транспорте связано с материальными затратами, что не может не учитываться при определении задач, которые предлагается решить с помощью эксперимента.

Поэтому в стадии подготовки к следственному эксперименту необходимо определить:

- каким образом будут выполняться опыты, в какой последовательности, в каком ритме (скорости), какова их продолжительность;

- какие транспортные средства, их узлы и приборы будут использоваться на разных этапах эксперимента;

- какие меры безопасности, на каком этапе эксперимента должны соблюдаться;

- какие специалисты будут участвовать, какую помощь и на каких этапах они будут оказывать;

- каким образом будут учитываться изменившиеся и не поддающиеся реконструкции условия;

— каким образом будет осуществляться связь между участниками эксперимента, если опыты будут выполняться одновременно в разных местах.

Перед проведением эксперимента должна быть продумана его методика, чтобы полученные данные не могли бы быть подвергнуты сомнению. Рекомендуется методику эксперимента отрабатывать совместно со специалистами в тех областях, данные которых требуется получить или воспроизвести (например, автотехников, дорожников, светотехников и др.).

Следственный эксперимент нужно проводить на том же участке дороги, где произошло происшествие. Но в некоторых случаях возможно проведение экспериментов и в иных дорожных условиях, но при этом должна быть обеспечена безусловная сравнимость результатов эксперимента.

Наиболее распространенными в следственной практике видами следственных экспериментов являются:

1. Определение на месте происшествия расстояний между участниками происшествия или другими объектами в целях уточнения этих расстояний.

2. Определение траекторий движения транспортных средств или пешеходов, выявление направления движения, длины и формы траекторий.

3. Определение скорости движения транспортных средств по показаниям свидетелей.

4. Определение скорости движения пешеходов по показаниям свидетелей или самих участников происшествия.

5. Определение времени, затрачиваемого транспортным средством или пешеходом на преодоление траектории определенной формы и длины.

6. Определение момента открытия видимости на неподвижное препятствие с учетом помех, снижающих обзорность.

7. Определение момента и расстояния открытия взаимной видимости с учетом помех, снижающих обзорность:

- а) на поворотах дорог;

- б) на переломах продольного профиля дорог.

8. Определение момента и расстояния открытия видимости пешехода, передвигающегося через проезжую часть и направляющегося на полосу движения транспортного средства:

- а) из-за неподвижного (стоящего) объекта на проезжей части;

- б) из-за движущегося транспортного средства.

9. Определение механизма нанесения повреждений на машинах путем сопоставления машин.

10. Установление возможности причинения определенных телесных повреждений путем сопоставления машины и человека.

11. Установление влияния технического состояния отдельных агрегатов и механизмов на динамические качества и управляемость машины.

12. Определение различных эксплуатационных качеств конкретного транспортного средства в конкретных дорожных условиях.

Эксперименты, имеющие целью определить механизм или последовательность нанесения повреждений на машинах, следует проводить обязательно с участием специалиста, так как при этом выясняется и причина, изменившая направление движения, а это требует знания теоретической механики.

Все эксперименты, выявляющие отдельные динамические качества машин и их эксплуатационные свойства, также требуют участия специалиста, так как методика выполнения должна быть соотнесена с определенными техническими условиями.

При определении возможности получения тех или иных телесных повреждений путем сопоставления машин и человека необходимо участие специалиста-медика.

Проведению следственного эксперимента предшествует принятие следователем решения о проведении данного следственного действия.

До выезда на место проведения следственного эксперимента следователь должен:

1. Определить место и время проведения. Чтобы результаты следственного эксперимента были признаны положительными, он должен проводиться в то же время суток, при одинаковых погодных условиях и по возможности на том же самом месте¹⁵.

По общему правилу следственный эксперимент проводится непосредственно на месте ДТП. Исключение составляют следующие случаи:

а) проведение опытных мероприятий на месте ДТП небезопасно, поскольку связано с риском совершения нового ДТП;

б) невозможно доставить на место ДТП свидетеля или потерпевшего, с которыми по обстоятельствам дела необходимо проведение опытных действий;

в) место ДТП со временем изменилось.

Если место ДТП не имеет каких-либо особенностей, а результаты опытных действий не изменят доказательственного значения след-

¹⁵ Время суток, в течение которого проводятся опытные действия, в абсолютных значениях может и не совпадать, но должно быть максимально приближенным к времени происшествия по степени освещенности.

ственного эксперимента, его проведение допустимо в другом аналогичном месте (на участке дороги, во дворе жилого дома и т. д.).

Особую сложность при проведении следственных экспериментов по делам о ДТП представляет воспроизведение погодных условий и атмосферных осадков. Этому требуется уделять внимание при расследовании ДТП в осенне-зимний и зимне-весенний периоды. Волокита с возбуждением уголовного дела, некачественное проведение следственных действий приводят к невозможности проведения опытных действий в соответствующее моменту ДТП время года. Воссоздание дорожной обстановки в условиях тумана и снегопада считается практически невозможным¹⁶.

2. Определить состав участников следственного эксперимента. Количество и состав участников устанавливаются следователем и зависят от характера предполагаемых действий.

Для проведения следственного эксперимента привлекаются свидетели, потерпевшие, подозреваемые, обвиняемые. Если участие названных лиц невозможно либо им в участии отказано, следователь обязан привлечь к производству следственного эксперимента статистов для воспроизведения опытных действий (управления транспортным средством, пересечения проезжей части в качестве пешехода и т. д.) любых участников дорожного движения. Необходимым условием проведения следственного эксперимента является привлечение специалистов, сотрудников ГИБДД, понятых. Понятые могут быть допрошены в качестве свидетелей по некоторым обстоятельствам следственного действия. Число понятых может варьироваться в зависимости от содержания проводимых опытов, но должно быть не менее двух.

При подборе статистов необходимо соблюдать определенные правила. Так, статист должен соответствовать потерпевшему по возрасту, росту, телосложению, физическому состоянию¹⁷.

3. Определить содержание, последовательность и возможные варианты проведения опытов в ходе следственного эксперимента. Поскольку проведение экспериментальных действий всегда подразумевает конкретный алгоритм их производства, целесообразно подготовить план предстоящего следственного действия, в котором следует отразить воз-

¹⁶ *Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий* : учебное пособие / С. Н. Путивка [и др.]. Волгоград, 2006. С. 104.

¹⁷ *Шурухнов Н. Г. Криминалистика. М., 2003. С. 345.*

возможный вариант развития опытных действий, их характер, последовательность и условия проведения. Необходимо обеспечить неоднократность проведения опытных действий по каждому проверяемому событию.

4. Подготовить технические средства, необходимые для проведения следственного эксперимента. Условно их можно разделить на следующие группы:

- а) технические средства обязательного характера, предназначенные для воссоздания и измерения результатов проводимых опытов;
- б) транспортные средства, участвующие в ДТП, а в случае невозможности аналогичные им, с учетом модели, марки и даже цвета;
- в) средства фиксации хода и результатов следственного эксперимента (фото- и видеоаппаратура);
- г) средства, обеспечивающие наглядность и достоверность проводимых опытов (манекены, светоотражающие жилеты, мел и т. д.);
- д) технические средства вспомогательного характера (транспортные средства подразделений ГИБДД, временные дорожные знаки, средства связи и т. д.).

5. Выясняет, какие были изменения в обстановке ДТП, принимает решение о необходимости реконструкции и воссоздания отдельных условий обстановки.

На рабочем этапе следователь выполняет ряд следующих действий:

- 1) организует оцепление и охрану места проведения эксперимента силами сотрудников ГИБДД;
- 2) приглашает участников следственного эксперимента (понятых, статистов, иных лиц), разъясняет им права, обязанности, ответственность и порядок производства следственного эксперимента;
- 3) определяет место расположения каждого участника, осуществляет расстановку транспортных средств;
- 4) обеспечивает максимальную безопасность каждого участника следственного эксперимента.

Затем следователь предлагает каждому участнику занять определенные для них места. По сигналу следователя участники совершают необходимые действия несколько раз. Результаты фиксируются как в процессе опытных действий, так и по их окончании в соответствующем протоколе. К протоколу прилагаются схемы, графики, таблицы.

Для фиксации динамических стадий следственного эксперимента могут вычерчиваться схемы применительно к каждой ста-

дии. Фото- и видеосъемка применяется для обзорной фиксации места проведения эксперимента, узловой съемки основных мест опытных действий.

Рассмотрим особенности проведения некоторых следственных экспериментов при расследовании ДТП.

Следственный эксперимент по определению скорости движения транспортного средства

Скорость движения транспортного средства определяется по показаниям свидетелей. Определение скорости, с которой двигался автомобиль в момент ДТП, по показаниям очевидцев в большинстве случаев является субъективным и не может рассматриваться в качестве достоверного. Данное опытное действие проводится в случаях, когда ТС, начиная с попадания в опасную зону и до столкновения, двигалось с неравномерной скоростью. Установление скорости транспортного средства в момент совершения ДТП имеет решающее значение при оценке виновности водителя.

Необходимо иметь в виду, что традиционно скорость транспортного средства определяется по следам торможения (юзу). Однако современное оснащение автомобилей антиблокировочными системами торможения (АВС) и системами стабилизации движения (ESP), мокрый или покрытый снегом и льдом асфальт, непринятие мер водителем к экстренной остановке автомобиля до и после наезда — все эти факторы препятствуют точному установлению скорости автомобиля в момент ДТП. В данной ситуации определение скорости транспортного средства возможно путем зрительного восприятия при нахождении в кабине автомобиля либо с помощью специальных технических средств, применяемых в деятельности подразделений ГИБДД. Для проведения контрольных заездов должно использоваться то же самое ТС, что и в момент совершения ДТП. Если оно повреждено, необходимо подобрать аналогичную модель (вплоть до комплектации, срока эксплуатации, цвета). Протяженность участка определяется с учетом предполагаемой скорости транспортного средства и может составлять 20, 40, 100 м.

С соблюдением мер безопасности водитель по команде следователя начинает движение и с исходного положения с заданной скоростью преодолевает контрольный отрезок. Время преодоления контрольного участка замеряется с помощью секундомера. При достижении транспортным средством контрольной точки 1 («Старт») включается секундомер, а при достижении точки 2 («Финиш») секундомер выключается.

Скорость высчитывается по формуле:

$$V = S/T \times 3,6 ,$$

где V — скорость, км/ч; S — расстояние, м; T — время проезда контрольного участка, с; 3,6 — коэффициент, используемый для перевода скорости из м/с в км/ч.

При этом свидетель должен наблюдать за движением автомобиля с того же места, на котором он находился в момент ДТП, так как это влияет на определение скорости.

Установление скорости транспортного средства возможно и при нахождении в салоне автомобиля путем наблюдения за показаниями спидометра. Подобная ситуация имеет место в случаях, когда свидетель ДТП находился в салоне автомобиля или когда водитель заявляет, что во время движения не смотрел на спидометр, но скорость может определить приблизительно, полагаясь на свой водительский опыт¹⁸. Для определения скорости движения транспортного средства в ходе эксперимента целесообразно использование технических средств по определению и фиксации скоростного режима, например, приборов типа «ВИЗИР 2М», «Барьер».

Для этого автомобиль, скорость которого необходимо установить, несколько раз преодолевает контрольный участок, после чего полученные показания отражаются в протоколе. Контрольных измерений в данном случае должно быть не менее трех.

В последнее время широкое распространение получило определение скорости автомобиля по видеозаписи в рамках следственного эксперимента. При просмотре видеозаписи устанавливается время с момента появления транспортного средства в кадре и до его выхода из кадра. Затем аналогичное ТС за указанное время на месте проведения опытных действий преодолевает заданный участок дороги. Полученные показания фиксируются и заносятся в протокол¹⁹.

Следственный эксперимент по определению величины тормозного пути (контрольное торможение)

Следственный эксперимент по определению величины контрольного торможения проводится при необходимости оценить эффективность тормозной системы автомобиля или установить величину тормозного

¹⁸ Абрамочкин В. В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Руза, 2012. С. 40.

¹⁹ Расследование дорожно-транспортных происшествий / В. В. Бульжкин [и др.]. М., 2014. С. 134.

пути (замедления) транспортного средства при конкретных условиях. Полученные результаты являются основой для назначения и производства автотехнической экспертизы. В практической деятельности следственных подразделений эксперимент по определению величины тормозного пути (замедления) проводится довольно редко. Связано это прежде всего с оснащением современных автомобилей системой типа ABS, препятствующей блокировке колес в момент торможения, вследствие чего определить величину тормозного пути или замедления в момент ДТП практически невозможно.

Обязательным условием является сходство обстановки проведения эксперимента с обстановкой ДТП (мокрый или грязный асфальт, наледь на дорожном полотне и т. д.). Если ТС, совершившее ДТП, непригодно для производства эксперимента, то подбирается аналогичное.

Эксперимент проходит в два этапа. На первом осуществляется сверка показаний спидометра с фактической скоростью движения. Для этого автомобиль с постоянной скоростью (например, 40 км/ч) преодолевает контрольный участок, равный 100 м. В данном случае (для скорости 40 км/ч) время, затраченное на проезд контрольного участка, должно составлять 9 с.

На втором этапе ТС разгоняется до скорости, близкой к скорости движения во время ДТП, после чего применяется экстренное торможение. При торможении все колеса должны затормаживаться одновременно, автомобиль должен двигаться прямолинейно. На месте замеряется длина тормозного пути от его начала до оси задних колес, а также расстояние между осями автомобиля, полученные сведения отражаются в протоколе. Для определения величины замедления транспортного средства используется деселерометр: при торможении автомобиля маятник прибора под действием силы инерции отклоняется, что фиксируется стрелкой-дублиром. Величина замедления измеряется в м/с² и является основным параметром экспертного расчета тормозной эффективности автомобиля.

Следственный эксперимент по определению темпа движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста)

Следственный эксперимент по определению темпа движения пешехода, велосипедиста проводится в случаях, когда необходимо установить, имел ли водитель техническую возможность предотвратить наезд на потерпевшего. На практике такая ситуация возникает, когда требуется оценить действия водителя, совершившего наезд на пешехода, ве-

лосипедиста, пересекавших проезжую часть в неустановленном месте. Как правило, водитель транспортного средства заявляет об отсутствии у него возможности предотвратить наезд в силу внезапного появления потерпевшего на проезжей части. Поэтому в рамках следственного эксперимента необходимо определить темп движения пешехода, велосипедиста.

Целесообразнее всего проводить эксперимент в том месте, где произошло ДТП, а если это не имеет существенного значения, местом проведения следственного действия может быть аналогичный участок проезжей части дороги. В случае необходимости следует провести реконструкцию данного участка (установить недостающие дорожные знаки, проверить освещенность и т. д.). Особое внимание уделяется подбору статистов. Если сам потерпевший не может участвовать в эксперименте (например, не выздоровел после ДТП), статист должен иметь внешнее сходство с пострадавшим в ДТП по комплекции, возрасту, одежде, обуви. Данные о статисте обязательно заносятся в протокол следственного действия.

Далее необходимо установить траекторию движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста). Без предварительного определения маршрута перемещения пешехода результаты эксперимента не могут быть достаточно объективными. При этом надо учитывать, что маршрут движения пешехода к месту наезда не всегда оказывается прямолинейным, может преодолеваться в изменяющемся темпе, с кратковременными остановками и даже движением в обратном направлении. Мелом на месте следственного эксперимента обозначается траектория движения статиста. Время преодоления данного участка определяется на отрезке с момента выхода на проезжую часть до наезда либо с момента возникновения опасной ситуации для движения до наезда. В зависимости от темпа движения потерпевшего контрольный участок может быть 5 или 10 м. По команде следователя статист начинает движение, при этом его темп корректируется участниками и очевидцами ДТП. Для осуществления замеров достаточно выполнения трех контрольных проходов. Полученные результаты фиксируются с точностью до 0,1 с, затем выводится среднее значение.

В случае изменения пешеходом темпа или направления своего движения при пересечении проезжей части в момент, предшествующий ДТП, в ходе следственного эксперимента возможна фиксация в декартовой системе координат всей траектории движения пешехода и установление его темпа по указанной методике на каждом участке.

Следует заметить, что на практике складывается ситуация, когда следователи не проводят следственные эксперименты и не делают соответствующие вычисления, а берут данные из экспертных таблиц, что недопустимо.

Следственный эксперимент по определению видимости с рабочего места водителя

Применительно к расследованию ДТП производство данного следственного действия сводится к определению возможности обнаружения из кабины водителя препятствия на расстоянии, необходимом для предотвращения аварийной ситуации. Здесь возможны два варианта: объект опасности может быть либо виден с места водителя, либо не виден совсем. Иными словами, устанавливается максимальная дистанция, с которой водителю видны и могут быть им опознаны предметы дорожной обстановки.

Потребность в проведении данного вида эксперимента возникает, если опытным путем необходимо установить указанное расстояние. Как правило, водители отрицают свою вину, ссылаясь на неожиданность появления пешехода на проезжей части. В подобной ситуации перед назначением автотехнической экспертизы для решения вопроса о наличии или отсутствии в действиях водителя технической возможности предотвратить наезд в условиях, ограничивающих видимость, необходимо установить расстояние, с которого водитель имел возможность увидеть пешехода.

В данном случае эксперимент должен проходить в несколько этапов. Прежде всего, надо установить скорость автомобиля и темп движения пешехода. Вычисляется расстояние, пройденное ими за 1 с, моделируется процесс взаимного перемещения транспортного средства и пешехода в пространстве. Для этого в противоположные стороны направления движения транспортного средства и пешехода, в зависимости от конструктивных особенностей проезжей части, отмеряется 5 и более контрольных участков, каждый из которых будет соответствовать расстоянию, пройденному ими за 1 с.

Отправной точкой отсчета будет место наезда, которое устанавливается из показаний участников ДТП и очевидцев, содержания протокола осмотра места происшествия. Транспортное средство и пешеход располагаются на наибольшем расстоянии от места наезда. Участники эксперимента с рабочего места водителя определяют, виден или нет пешеход, появившийся из-за препятствия. Если увидеть его не представляется возможным, ТС и пешеход перемещаются на один контрольный

участок ближе к месту наезда. Эксперимент продолжается до тех пор, пока не будет установлено расстояние, с которого водитель должен был увидеть пешехода. Полученные результаты измеряются рулеткой и заносятся в протокол следственного эксперимента.

Следственный эксперимент по определению общей и конкретной видимости

Методика проведения данного следственного эксперимента зависит от обстоятельств дела, установленных в процессе расследования. Чтобы объективно ответить на вопрос о правильности выбора скорости движения, в ряде случаев необходимо устанавливать общую и (или) конкретную видимость.

Общая видимость — это максимальное расстояние от передней части транспортного средства по направлению его движения, на котором с рабочего места водителя различаются элементы дороги, позволяющие вести ТС по полосе, установленной правилами²⁰. Сюда следует отнести дорожные знаки, линии дорожной разметки, бордюры, тротуары, обочины, разделительные полосы. Определение общей видимости необходимо при ДТП в ночное время, в условиях тумана, сильного дождя.

Конкретная видимость — это расстояние от передней части транспортного средства, на котором с рабочего места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам.

Следственный эксперимент по определению общей и конкретной видимости, как правило, проводится в ночное время, а также в неблагоприятных метеорологических условиях (туман, дождь, снег). Целесообразно опытные действия по установлению общей и конкретной видимости проводить в рамках одного следственного действия.

Чтобы определить общую видимость на месте ДТП, необходимо установить расстояние, на которое просматривается проезжая часть. Расстояние определяется по видимости дорожных столбиков ограждения проезжей части либо, при их отсутствии, путем наблюдения за статистом со световозвращателем, движущимся от транспортного средства. В тот момент, когда он пропадает из поля видимости, подается звуковой сигнал, статист останавливается. Полученное расстояние замеряется.

Эксперимент по определению видимости конкретного объекта более сложен, поскольку здесь расстояние зависит от многих факторов:

²⁰ Кривицкий А. М., Шапоров Ю. И., Фальковский В. В. Использование специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий. Минск, 2004. С. 78.

контрастности препятствий, погодных условий, наличия или отсутствия света фар (дальнего или ближнего) встречного транспортного средства, их регулировки. Исходя из данных условий, можно выделить следующие виды экспериментов.

1. *Определение видимости неподвижного препятствия при отсутствии света фар встречных машин и наезд на него без торможения.* На месте наезда фиксируется объект, по цвету, форме и размерам соответствующий объекту наезда. ТС, которое совершило наезд (либо аналогичное ТС), устанавливается на таком удалении, с которого препятствие не видно из кабины автомобиля. Затем запускается двигатель, включается ближний или дальний свет фар, автомобиль начинает движение к месту наезда со скоростью, не превышающей 3–4 км/ч. В тот момент, когда препятствие становится различимым, ТС останавливается, полученное расстояние замеряется, данные заносятся в протокол.

2. *Эксперимент по определению видимости из кабины водителя при наезде без торможения на движущееся препятствие в условиях отсутствия света фар встречного транспортного средства.* Производство данного эксперимента объединяет в себе несколько экспериментов, рассмотренных выше. Прежде чем приступить к его проведению, необходимо установить скорость транспортного средства, темп движения пешехода, велосипедиста, их траекторию. Эксперимент проводится по аналогии с экспериментом по определению видимости с рабочего места водителя.

Таким образом, следственный эксперимент при расследовании ДТП имеет важное доказательственное значение. Проводятся различные виды следственных экспериментов. Подготовке, проведению и оценке результатов присуща определенная специфика. Результаты следственного эксперимента имеют значение для построения и выдвижения новых версий в ходе расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

§ 4. Экспертиза и ее роль в расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

По делам о ДТП наиболее частым видом экспертиз являются: автотехническая, техническая дорожная, светотехническая, судебно-медицинская, судебно-биологическая, трасологическая.

Объектами исследования автотехнической экспертизы являются:

- следы транспортных средств и различные предметы, например, декоративные молдинги, облицовочная решетка радиатора, осколки стекол внешних осветительных приборов, поврежденные детали, относящиеся к ходовой или рулевой системе транспортного средства, и т. п.;

- обстановка места происшествия, реконструкции, воспроизводящие обстановку дорожного происшествия, объясняющие механизм, обстоятельства и технические причины совершения транспортного преступления.

Процесс назначения автотехнической экспертизы, в частности, формулирования соответствующих вопросов эксперту, вызывает определенные сложности у практических работников. В первую очередь это связано с обилием разного рода технологических особенностей, сопутствующих ДТП.

Судебная автотехническая экспертиза компетентна устанавливать:

- техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;

- характер их неисправности, полученной в результате происшествия;

- возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения;

- причины и время возникновения неисправности транспортных средств;

- причинную связь между указанными неисправностями и дорожным происшествием;

- механизм происшествия;

- скорость движения транспортных средств перед происшествием;

- тормозной и остановочный пути при данной скорости, состоянии и профиле дорожного полотна;

- причины заноса и опрокидывания;

- техническую возможность предотвращения происшествия;

- соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов.

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

щими данными. Следователь должен хорошо разобраться в протоколах и схемах осмотра места ДТП и транспортного средства.

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

В некоторых случаях нужно произвести следственные эксперименты, результаты которых могут быть использованы также и экспертизой. С помощью таких экспериментов определяют:

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

Подготовка к назначению экспертизы заканчивается вынесением постановления. В постановлении о назначении автотехнической экспертизы должны указываться технические данные, на основании которых эксперты выполняют расчеты и нужный анализ. Обязательно указываются:

- время и место наезда;
- характеристика дороги и элементов;
- организация движения на данном участке дороги;
- световая обстановка, обзорность с места водителя, дальность видимости силуэта;
- состояние погоды в момент наезда;
- скорость движения транспортных средств и пешеходов (если она устанавливается следственным путем), время движения пешехода от момента возникновения опасной обстановки до наезда;
- размещение транспортных средств, следов и предметов обстановки на месте происшествия в разные моменты события, в частности расстояние, пройденное транспортным средством от места наезда до остановки;
- данные о техническом состоянии транспорта до и после наезда;
- сведения о водителе, его квалификация, стаж работы, на каком часу работы произошло происшествие;
- информация о пострадавших (возраст, пол), в каком состоянии находились участники происшествия.

Вопросы должны быть ясными, понятными, непосредственно относящимися к данному происшествию. Их нельзя связывать с юридической оценкой обстоятельств и установлением вины участников.

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

— Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии?

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

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

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

— Какова причина разрушения отдельных деталей (технически неправильные эксплуатация и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушения технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачественность деталей, усталость металла и т. д.) и время их возникновения: в момент происшествия, до него или после него?

— Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживание и эксплуатацию транспорта, обнаружить неисправности и разрушение деталей, узлов и механизмов во время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию и во время работы?

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

— Какой ремонт (капитальный, текущий) должен быть произведен для устранения полученных повреждений?

Вопросы, относящиеся к установлению механизма происшествия, возможности предотвращения последнего, также необходимо ставить, исходя из конкретных обстоятельств.

Примерный перечень подобных вопросов:

— Какова скорость движения транспортного средства по одному или нескольким перечисленным данным: по следам непосред-

ственного торможения — юза; величине пути движения накатом (движение без торможения при нейтральном положении рычага переключения без передач); следам бокового скольжения при заносе, величине радиуса поворота следов или дороги перед опрокидыванием или заносом; по следам бокового скольжения и углам направления их перед столкновением и после него; по показаниям водителя о том, на каком расстоянии он начал реагировать на опасность, на каком расстоянии до непосредственного места происшествия нажал на педаль тормоза и др.?

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

— Есть ли причинная связь между превышением скорости движения и происшествием?

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

— Какова длина пути непосредственного торможения — юза, тормозного пути (с момента нажатия на педаль тормоза до остановки), остановочного пути (с момента начала реакции водителя на опасность до остановки) при установленной скорости движения и конкретных дорожных условиях?

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

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

— Принял ли водитель необходимые меры для предотвращения происшествия?

— Соответствуют ли с технической точки зрения механизму происшествия показания участников и свидетелей о моменте появления опасности?

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

— Можно ли производить обгон транспортного средства в данной дорожной обстановке?

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

— Отвечают ли требованиям безопасности движения продольный или поперечный уклон пути и радиус поворота дороги?

— Можно ли было предотвратить данное происшествие, учитывая возможности торможения, устойчивость, управляемость, маневренность и другие эксплуатационные качества транспортных средств, а также расстояние, позволяющее обнаружить опасность?

— Какими пунктами Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации, Правил техники безопасности и других нормативных документов должны были руководствоваться водители, пешеходы, инженерно-технические и другие работники, ответственные за эксплуатацию, ремонт и обслуживание транспортных средств, и др.

Выводы судебной автотехнической экспертизы касаются важнейших вопросов исследования ДТП. В частности, они устанавливают, соответствовали или нет действия участников происшествия правилам и нормативным документам, либо указывают, как те должны были поступать в сложившейся обстановке. Однако некоторые следователи часто воспринимают эти выводы не критически, как нечто непреложное и предопределяющее правовую оценку действий лица. Эксперт в пределах своей компетенции устанавливает механизм и причины происшествия.

Оценивая заключение автотехнического эксперта, следователю необходимо обратить внимание на следующие основные моменты: все ли поставленные им вопросы разрешены экспертом и не вышел ли он за пределы своей компетенции; имеется ли достаточное научно-техническое обоснование выводов, нет ли противоречий между ними; какие вопросы разрешены экспертом по своей инициативе; соответствуют ли выводы остальным доказательствам по делу; как произведены расчеты.

Практика расследования ДТП показывает, что причины происшествий, связанные с состоянием дороги и ее освещением в темное время суток приборами искусственного освещения, в ходе экспертизы или совсем не выясняются или выясняются поверхностно, несмотря на то что эти факторы могут являться в ряде случаев основной причиной происшествия.

Поэтому рекомендуется, когда есть основания предполагать, что на возникновение происшествия повлияло состояние дороги или ее освещение, назначать техническую дорожную и светотехническую экспертизы.

Специалистов такого профиля в экспертных учреждениях Министерства юстиции и МВД нет, но найти их не представляет труда: инженеры-дорожники работают в управлении дороги или соответствующих отделах

администраций, светотехники имеются в отделах администраций, ведающих установкой и эксплуатацией уличного освещения.

Примерный перечень вопросов, которые могут быть поставлены перед *дорожно-технической экспертизой*:

1. Соответствует ли техническим условиям данный участок дороги согласно «Техническими правилам ремонта и содержания автомобильных дорог» и «Правилами дорожного движения» или иными нормативными документами?

2. Было ли организовано содержание данного участка дороги в соответствии с «Техническими правилами ремонта и содержания автомобильных дорог» и «Правилам дорожного движения» или иными нормативными документами?

3. Обеспечивается ли расчетная дальность видимости на данном участке дороги?

4. Установлены ли дорожными (или иными) организациями дорожные знаки, информирующие водителей об участках, имеющих отклонение от технических условий?

Перед *светотехнической экспертизой* могут быть поставлены такие вопросы:

1. Соответствует ли техническим нормам освещение дороги на данном участке?

2. Какие нарушения правил эксплуатации осветительных приборов зафиксированы осмотром на день происшествия?

Примерный перечень вопросов, ставящихся перед *судебно-медицинской экспертизой*:

1. Какова причина смерти пострадавшего?

2. Какова давность наступления смерти?

3. Какие следы (повреждения) имеются на одежде и теле у пострадавшего, каковы их происхождение и степень тяжести?

4. Не являются ли телесные повреждения, обнаруженные на трупе, автомобильной травмой, если да, то какими именно частями машины они могли быть причинены?

5. В каком положении находился пострадавший в момент соприкосновения с транспортным средством?

6. Свидетельствует ли что-то о том, что имели место два наезда разными транспортными средствами?

7. Не было ли у пострадавшего заболевания каких-либо органов или физических недостатков, оказывающих влияние на способность ориентироваться?

8. Не употреблял ли пострадавший алкогольные напитки или наркотические вещества перед происшествием?

Примерный перечень вопросов, разрешаемых трасологической экспертизой (*при исследовании следов транспортных средств*):

1. Каким видом транспорта оставлены следы, обнаруженные на месте происшествия?

2. Пригодны ли следы транспортного средства для идентификации колеса транспортного средства?

3. В каком направлении двигалось транспортное средство?

4. Какова последовательность оставления следов транспортных средств?

5. Транспортном каких типов, видов и марок оставлены следы?

6. Какова модель шины, оставившей след на месте происшествия?

7. Не данным ли транспортным средством оставлены следы, обнаруженные на месте происшествия?

8. Не составляет ли обломок детали транспортного средства, обнаруженный на месте происшествия, единого целого с конкретной деталью конкретного транспортного средства?

9. Частями фарного рассеивателя какой марки, модели являются осколки, обнаруженные на месте происшествия?

В последнее время многие вопросы, связанные с исследованием вещественных доказательств по делам о ДТП, в экспертной практике изучаются комплексно, экспертами нескольких специальностей: например, экспертом-криминалистом и судебно-медицинским экспертом, специалистами в области криминалистической экспертизы материалов, веществ и изделий и почвоведческой экспертизы и т. п. В ряде случаев решение отдельных задач (например, установление факта наезда на пешехода транспортным средством) требует привлечения специалистов автотехнической, судебно-медицинской, трасологической, биологической, металловедческой экспертиз и т. д.

При проведении комплексной экспертизы в различных экспертных учреждениях (разных ведомств) в постановлении о назначении судебной экспертизы следует указать, каким экспертным учреждениям поручается производство экспертизы и какое из них будет ведущим, т. е. координирующим очередность (последовательность) определенных видов экспертных исследований.

В случае производства самостоятельных судебных экспертиз, объединяемых в дальнейшем одним интеграционным выводом (например, при установлении механизма происшествия в целом) эксперта ведуще-

го экспертного учреждения, рекомендуется придерживаться определенной последовательности направления материалов на разные виды экспертных исследований.

Труп, части тела человека с его выделениями изымают и направляют в бюро судебно-медицинской экспертизы, а микрочастицы волокон, лакокрасочных покрытий, стекла, почвы, металла и т. п. — в судебно-экспертные учреждения МВД России или Минюста России.

Если изъятия не производилось, то вместе с постановлением о назначении экспертизы по факту контактного взаимодействия детали, части транспортного средства, одежду и т. п. следует сначала направить на криминалистическую экспертизу материалов, веществ и изделий в судебно-экспертные учреждения МВД России или Минюста России вместе с находящимися на них микрообъектами.

После изъятия микрообъектов, подлежащих криминалистическим исследованиям в судебно-экспертных учреждениях Минюста России или МВД России, объекты-носители направляются на судебно-медицинскую экспертизу. Для этого в постановлении о назначении комплексной экспертизы дается указание сотрудникам экспертных учреждений Минюста России или МВД России.

Помимо постановления о назначении экспертизы, в адрес экспертного учреждения (системы Минюста России или МВД России) направляются следующие документы: протоколы осмотра места происшествия, осмотра и изъятия вещественных доказательств (одежды, транспортных средств или их деталей и частей и т. п.); показания свидетелей (очевидцев) об обстоятельствах происшедшего события; данные первоначального осмотра трупа; акт судебно-медицинской экспертизы (последние два документа направляются в адрес экспертных учреждений Минюста России или МВД России); заключения других экспертиз (если они проводились). На экспертизу представляются также вещественные доказательства (одежда, обувь, детали или части транспортных средств, сами транспортные средства, кусочки лакокрасочного покрытия, стекла, почвы и т. д.), изъятые с мест происшествий, необходимые образцы и протоколы их изъятия. В случаях изъятия образцов почвы, лакокрасочного покрытия представляются схемы с точным указанием мест получения образцов на дороге, участках местности, транспортном средстве.

На разрешение комплексной экспертизы при раскрытии и расследовании ДТП могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Каково взаиморасположение пешехода и частей транспортного средства в момент совершения ДТП?

2. Имелись ли какие-либо особенности функционального состояния пешехода во время ДТП?

3. Каковы были поза и двигательная реакция потерпевшего в момент взаимодействия с частями транспортного средства?

4. Каковы признаки, характеризующие действия водителя транспортного средства в момент ДТП (по повреждениям на теле пешехода)?

Кроме того, ставятся вопросы, позволяющие исследовать потерпевших и транспортные средства, например:

— Имеются ли на потерпевшем травмы, возникшие вне связи с конкретным ДТП?

— Кто находился на месте водителя в момент совершения ДТП?

— Каково происхождение деформаций и следов на частях транспортного средства при отсутствии потерпевших, если есть основания полагать, что повреждения транспортного средства возникли в результате контакта с телом человека и т. п.

При производстве комплексных исследований могут решаться и другие вопросы, не связанные с потерпевшим:

— Каков угол взаимного расположения транспортных средств в момент столкновения по всем повреждениям, которые имеются на представленных на экспертизу транспортных средствах?

— Где находится точное место столкновения транспортных средств, исходя из тех следов, которые зафиксированы в протоколе осмотра места происшествия, на фотографиях и схемах, представленных на экспертизу?

— Каков механизм опрокидывания транспортного средства, представленного на экспертизу, исходя из результатов осмотра места происшествия?

— Не унесены ли частицы почвы, изъятые с конкретного транспортного средства, с участка дороги, где произошло ДТП?

— Не принадлежат ли кусочки лакокрасочного покрытия, обнаруженные на одежде потерпевшего, конкретному транспортному средству; и др.?

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА I. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	5
§ 1. Классификация аварийной дорожной обстановки и видов дорожно-транспортных происшествий	5
§ 2. Особенности возбуждения уголовного дела и обстоятельства, подлежащие установлению по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	14
§ 3. Действия следователя в типичных ситуациях, складывающихся при расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	28
ГЛАВА II. ТАКТИКА ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ . . .	37
§ 1. Тактические особенности осмотра места дорожно- транспортных происшествий и транспортных средств	37
§ 2. Установление и исследование обстоятельств дорожно- транспортного происшествия при допросе его участников и свидетелей	99
§ 3. Особенности тактики следственного эксперимента при расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства	113
§ 4. Экспертиза и ее роль в расследовании нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	125

Учебное издание

РАССЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Редактор О. В. Арефьева

Корректор М. В. Виноградова

Технический редактор Н. М. Серова

ИД № 03160 от 02 ноября 2000 г.

Подписано в печать 09.06.2017. Формат 60×84/16. Бумага офсетная № 1.

Усл. печ. л. 7,9. Уч.-изд. л. 7,1. Тираж 220 экз. Заказ № 122.

Редакционно-издательский отдел

Отделение полиграфической и оперативной печати

644092, г. Омск, пр-т Комарова, д. 7