

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«УФИМСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

**РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Курс лекций

Уфа 2026

УДК 343.985.4.7:343.346(470)(042.4)
ББК 67.523.13(2Рос)я73-2
Р24

*Рекомендован к опубликованию
редакционно-издательским отделом Уфимского ЮИ МВД России*

Рецензенты:

кандидат юридических наук А. Ш. Габдрахманов
(Казанский юридический институт МВД России);
кандидат юридических наук, доцент В. Н. Чаплыгина
(Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова)

Коллектив авторов:

А. Ю. Самойлов – кандидат юридических наук, доцент;
В. Р. Ахметгалеев – б/с, б/з;
И. Х. Еркеев – б/с, б/з;
С. А. Рябчиков – б/с, б/з;
Д. А. Деньмухамедов – б/с, б/з

Р24 **Расследование дорожно-транспортных преступлений : курс лекций / А. Ю. Самойлов, В. Р. Ахметгалеев, И. Х. Еркеев [и др.]. – Уфа : Уфимский ЮИ МВД России, 2026. – 160 с. – Текст : непосредственный.**

В курсе лекций обосновывается необходимость решения задач, связанных с криминалистическим обеспечением деятельности органов внутренних дел при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Предназначен для профессорско-преподавательского состава, обучающихся образовательных организаций МВД России.

УДК 343.985.4.7:343.346(470)(042.4)
ББК 67.523.13(2Рос)я73-2

© Коллектив авторов, 2026
© Уфимский ЮИ МВД России, 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА I. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	6
ГЛАВА II. ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛЕДОВАТЕЛЯ НА ЭТАПЕ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПО ФАКТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ.....	33
ГЛАВА III. ОСМОТР МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПО ДЕЛАМ, СВЯЗАННЫМ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ.....	52
ГЛАВА IV. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ.....	87
ГЛАВА V. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА ПОСЛЕДУЮЩЕМ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПАХ.....	135
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	145
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	148
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	154

ВВЕДЕНИЕ

Дорожно-транспортные преступления (далее – ДТП), связанные с противоправными действиями, являются одной из наиболее частых и острых социальных проблем нашего времени. Они влекут за собой не только существенные экономические потери, но и наносят непоправимый вред жизни и здоровью людей.

Высокие темпы автомобилизации создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, обусловленные резким осложнением состояния в данном направлении и ростом дорожно-транспортного травматизма. Вышеуказанное обосновывается острой необходимостью решения задач, связанных с повышением безопасности дорожного движения в России. Увеличение числа совершаемых дорожно-транспортных происшествий как в мире, так и в нашей стране требует более детального исследования криминалистической методики данных происшествий с учетом накопленного опыта и теоретических знаний в этой сфере.

Наиболее частыми видами ДТП являются столкновения транспортных средств (далее – ТС), наезд на пешехода, съезд с дороги. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались наезд на гужевой транспорт, наезд на пешехода, наезд на стоящее ТС и съезд с дороги.

ДТП отличаются специфичностью механизма расследования, что вызвано необходимостью формирования практических навыков расследования, основанных на анализе следственных ситуаций, возникающих на первоначальном этапе. В последние годы наблюдается значительное увеличение объемов дорожного движения, что, в свою очередь, приводит к росту числа дорожно-транспортных происшествий. По данным Всемирной организации здравоохранения ДТП являются одной из основных причин смертности и травматизма среди населения, что делает изучение данной темы крайне важным.

Экономический анализ дорожно-транспортной аварийности демонстрирует значительные издержки, связанные с утратой трудоспособности, медицинскими расходами и материальным ущербом, что в совокупности оказывает существенное давление на национальную экономику.

Систематические изменения в законодательстве, касающиеся регулирования дорожного движения и ответственности за ДТП, требуют от специалистов постоянного обновления знаний. Расследование ДТП осложняется наличием ряда проблем, таких как недостаточность доказательственной базы, сложности в установлении круга лиц, причастных к совершению противоправных действий.

В целом актуальность темы определяется не только статистическими данными, но и необходимостью повышения уровня правовой осведомленности, улучшения методов расследования и обеспечения безопасности граждан в условиях растущего транспортного потока.

Цель нашего курса – предоставить обучающимся глубокие знания о правовых основах и специфике расследования ДТП, а также развить навыки, необходимые для эффективной работы следователя в данной области. В ходе лекций мы подробно рассмотрим ключевые аспекты, начиная от правовых норм, регулирующих данную сферу, и заканчивая практическими методами расследования.

В данном курсе лекций рассмотрены:

1. Правовые основы и особенности расследования ДТП, включающие изучение законодательства, регулирующего ДТП, а также особенностей квалификации данных преступлений.

2. Планирование и организация деятельности следователя на этапе возбуждения уголовного дела по факту ДТП.

3. Осмотр места происшествия по делам, связанным с ДТП. Методики и подходы к проведению следственного действия.

4. Организация и производство расследования ДТП на первоначальном этапе. Анализ действий следователя в первые часы и дни после ДТП, включая сбор доказательственной информации.

5. Производство расследования ДТП на последующем и заключительном этапах. Методы анализа собранных данных, составление заключений и подготовки материалов для передачи в суд.

Каждая лекция будет сопровождаться практическими примерами, что позволит лучше усвоить материал и подготовиться к реальным ситуациям, с которыми могут столкнуться специалисты в области расследования ДТП.

Мы надеемся, что данный курс станет полезным инструментом в вашей профессиональной деятельности и поможет стать квалифицированными специалистами в области уголовного права и судебного следствия.

ГЛАВА I. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

План лекции:

1. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с ДТП.
2. Общие положения методики расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.
3. Методика расследования отдельных видов ДТП.

В лекции запланировано изучение методики расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Для понимания предлагаемых для изучения сегодня вопросов слушатели уже должны хорошо знать основные положения безопасности дорожного движения и основные причины дорожно-транспортных происшествий. Задачами лекции являются изучение своеобразия криминалистической характеристики ДТП. Нами будут изучены виды ДТП, общие, частные и индивидуальные взаимообусловленные черты криминалистической характеристики.

Вопросы, рассматриваемые в лекции, невозможно полностью уяснить без знания уголовно-правовой и криминалистической характеристики ДТП. Только на основе полученных ранее знаний можно в дальнейшем полностью усвоить вопросы, рассматриваемые в последующих лекциях, где будут анализироваться возникающие следственные ситуации.

Актуальность изучаемой темы состоит в том, что в период реформирования экономики и социальной сферы Россия нуждается в совершенствовании методики расследования отдельных видов ДТП, связанных с интенсивным ростом автомобилизации, а также с коренным повышением технического уровня, формированием новых и развитием имеющихся автодорог, обеспечивающих гарантированную безопасность движения. Теоретическая ценность лекции состоит в том, что в ней обозначены те вопросы, которые не нашли полного решения в методике расследования отдельных видов ДТП, что дает возможность найти свое решение. В то же время в лекции подробно излагаются основные положения методики расследования автодорожных преступлений и слушатели, усвоившие тему, могут с достаточной полнотой овладеть практической методикой расследования ДТП, применяемой в следственной практике.

Вопрос № 1.

Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с ДТП

В соответствии со ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации¹ (далее – УК РФ) уголовная ответственность установлена за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС,

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) или эксплуатации ТС, повлекшее по неосторожности причинение соответствующих общественно опасных последствий: тяжкий вред здоровью человека либо смерть человека, либо смерть двух или более лиц. При этом следователь обязан установить тип ТС и признаки, характеризующие происшествие как ДТП; полный перечень нарушенных виновными предписаний правил безопасности движения или эксплуатации механического ТС; как объективные, так и субъективные признаки совершенного преступления; конкретизировать характер и тяжесть наступивших последствий, причинно-следственную связь между ними и нарушенными правилами.

Согласно закону выделяются две группы механических ТС:

- 1) автомобиль, трамвай;
- 2) другое механическое ТС:

– тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины;

– ТС, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации (далее – РФ) о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» предусмотрены категории, включающие подкатегории ТС, на управление которыми предоставляется специальное право. При этом необходимо иметь в виду, что тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, которые имеют автономный двигатель и способны самостоятельно перемещаться в пространстве, должны осуществлять именно транспортные функции, т. е. должно иметь место движение как таковое, а не выполнение определенных работ. Это равным образом относится и к автомобильному транспорту.

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации ТС, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» разъяснено, что «лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным механическим транспортным средствам и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации ТС, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 статьи 268 УК РФ».

Необходимо учитывать, что ТС не является орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, предусмотренного ст. 264 либо 264.1 УК РФ и не может быть принудительно безвозмездно изъято и обращено в собственность государства на основании обвинительного приговора.

Отмечая бланкетный характер ст. 264 УК РФ, где для уяснения сути нарушения необходимо обращаться к нормативным правовым актам, регламентирующим безаварийное функционирование ТС. Сфера дорожного

движения регламентирована ПДД, устанавливающими единый порядок дорожного движения. Эксплуатация ТС регламентирована Основными положениями по допуску ТС к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения и иными правилами (инструкциями, наставлениями, указаниями) технической эксплуатации для отдельных видов ТС, учитывающих их специфику¹.

В ходе расследования уголовного дела данной категории необходимо установить нарушение каких конкретно пунктов ПДД или правил эксплуатации ТС лицом, управлявшим ТС, повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Наиболее распространенными причинами ДТП, относящимся к действиям водителей ТС, являются превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, неправильный выбор дистанции и бокового интервала, управление ТС в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Среди причин ДТП, относящихся к состоянию ТС, доминируют несоблюдение норм эффективности торможения рабочей тормозной системы, превышение установленных значений суммарного люфта в рулевом управлении.

В ходе предварительного расследования и судебного разбирательства необходимо определить техническую возможность предотвращения ДТП и причинно-следственную связь между действиями водителя, нарушающим ПДД, и наступившими последствиями. Особую сложность в выявлении причинно-следственной связи между деянием и последствием представляют преступления о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины, то есть, когда оба водителя нарушают ПДД².

Криминалистическая характеристика преступлений призвана отражать сущность преступления как системного явления объективной действительности, его структуру и закономерные связи между составляющими ее элементами. Познание этих закономерностей является первым и необходимым условием разработки и формирования криминалистических методик расследования преступлений³.

Базовыми элементами структуры криминалистической характеристики ДТП являются: механизм ДТП; обстановка совершения преступления

¹ О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») : постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Шатилов С. Н., Шарапов, Р. Д., Паутова Т. А. Особенности квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. Методические рекомендации. Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России : Волгоградская академия МВД России : Следственный департамент МВД России, 2017. С. 31–35.

³ Бессонов А. А. Криминалистическая характеристика преступлений, совершенных по неосторожности // Актуальные проблемы российского права. 2016. С. 151–158.

(время, место, условия, способствовавшие совершению преступления); механизм слеодообразования; сведения о лице, совершившем преступление; сведения о личности потерпевшего.

Механизм дорожно-транспортного происшествия представляет собой ключевой элемент в комплексном исследовании доказательственной информации. Правоохранительным органам необходимо тщательно изучить предпосылки инцидента, детально анализировать динамику развития аварийной ситуации.

В своих исследованиях В. Н. Герасимов предложил концептуальную модель, включающую три взаимосвязанные стадии развития дорожно-транспортной аварии:

1. *Подготовительная стадия.* На этапе дорожного движения возникают различные факторы, способные нарушить штатный режим транспортировки. Такие обстоятельства можно классифицировать на:

а) *внешние причины* (поведение участников движения, метеорологические условия, состояние дорожного покрытия);

б) *внутренние факторы* (техническое состояние ТС, психоэмоциональное напряжение водителя, физиологические особенности управляющего).

Задача следователя – идентифицировать первопричину потенциальной аварийной ситуации, проанализировать момент трансформации штатного режима в критический.

2. *Аварийная стадия.* Она включает следующие последовательные этапы:

- предконтактный период;
- непосредственное столкновение;
- послеконтактное взаимодействие.

Основной акцент расследования – сбор и системный анализ материальных следов, реконструкция хронологии происшествия.

3. *Заключительная стадия* включает:

- фиксацию действий участников после аварии;
- оценку мероприятий по минимизации последствий;
- установление попыток сокрытия обстоятельств.

Комплексный подход к исследованию механизма дорожно-транспортного происшествия дает возможность максимально точно установить обстоятельства и причины инцидента. Принципиальная особенность расследования – последовательный и системный анализ всех взаимосвязанных элементов, что дает возможность реконструировать объективную картину произошедшего.

Помимо технических аспектов следователь обязан учитывать человеческий фактор, психологические особенности участников движения, их поведенческие характеристики в критических ситуациях.

Таким образом, профессиональное расследование ДТП – это многогранный, комплексный процесс, требующий глубоких специальных знаний и аналитических навыков.

Мы разделяем мнение А. А. Бессонова, «что способ совершения преступления является подсистемой преступной деятельности и в этом качестве входит в механизм преступления. Последний является более широким понятием, чем способ преступления, и охватывает его, но не сводится к нему, поскольку способ характеризует лишь образ действий преступника»¹.

Согласимся с мнениями А. Н. Дудниченко и В. А. Антонова, которые отмечают, что механизм ДТП воплощается в соответствующих способах преступления (наезд, опрокидывание, столкновение и т. д.), а также отражается во взаимосвязях с другими участниками события и в типичных условиях окружающей среды, формирующей обстановку преступления².

Способ преступления в силу своеобразия ДТП чаще всего рассматривается с позиций особенностей поведения в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. Способ сокрытия факта дорожно-транспортного происшествия или своего участия в нем, а иногда и способ маскировки его под другое преступление являются самостоятельными элементами указанной характеристики³.

Неустановленные лица, совершившие ДТП – это самостоятельный элемент криминалистической характеристики. Выбор способа их установления зависит от интеллектуальных, этических, психологических, профессиональных и иных свойств личности, ее поведенческих установок. Сокрытие самого факта и следов преступления является умышленным противодействием расследованию, во время которого человек оказывает воздействие на следы, прямо или косвенно указывающие на него как на преступника и на его вину в совершении уголовно наказуемого деяния⁴.

В качестве способов совершения ДТП выступает комплекс действий (бездействий), приведших к ДТП и повлекших за собой последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью, либо причинения смерти одному или

¹ Бессонов А. А. Основы криминалистического учения об исследовании и использовании криминалистической характеристики преступлений : монография. Москва : Юрлитинформ, 2016. С. 49.

² Дудниченко А. Н., Антонов В. А. Структура криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений : дискуссионные вопросы формирования // Юрист-правовед. 2021. № 2. С. 165–167.

³ Шапкин А. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 5. С. 239–240.

⁴ Варданыан А. В., Васюков В. Ф., Коновалов Н. А. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена. Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2018. С. 12.

нескольким лицам, отражающихся в окружающей среде в виде идеальных и материальных следов, ТС и участников ДТП.

Нарушение правил безопасности дорожного движения или неправильная эксплуатация ТС могут стать причиной различных происшествий, среди которых:

столкновение – ситуация, когда движущиеся автомобили сталкиваются друг с другом, включая случаи с внезапно остановившимися машинами (например, на светофоре, в пробке или из-за технической неполадки), а также с подвижным составом железной дороги, включая случаи, когда поезд сталкивается с оставленным на путях автомобилем;

опрокидывание – происшествие, при котором ТС переворачивается;

наезд на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп;

наезд на препятствие – столкновение автомобиля с неподвижным объектом;

наезд на пешехода – автомобиль наехал на человека или человек столкнулся с движущимся автомобилем. Также сюда включаются инциденты, где пешеход пострадал от предметов, перевозимых транспортом (например, бревен, кирпичей);

наезд на велосипедиста – автомобиль наехал на велосипедиста или тот сам столкнулся с машиной;

наезд на грузовой транспорт – столкновение с упряжными животными или повозками, которые они транспортируют;

падение пассажира – случай, когда пассажир выпадает из ТС;

иные виды ДТП.

Определение вида ДТП способствует определению способа его совершения преступления, установлению развития его механизма. На наш взгляд, способ совершения преступления в механизме ДТП характеризуется комплексом действий по его совершению и сокрытию.

Расследование ДТП по факту наезда ТС на пешехода чаще всего характеризуется активным противодействием расследованию. Как до, так и в процессе подобных ДТП на проезжей части могут отображаться следы торможения, отброса и перемещения ТС, осыпи фрагментов битого стекла, пластика, реже следы сдвига обуви пешехода или шин велосипеда. Указанные следы, особенно при осадках в виде дождя или снега крайне недолговечны, а их уничтожение или иное изменение возможно в течение незначительного промежутка времени. Кроме того, при указанном способе ДТП ТС, совершившее наезд, как правило получает механические повреждения, не исключающие возможности дальнейшей эксплуатации. Водитель при подобных ДТП не получает телесных повреждений вовсе, либо получает незначительные. Совокупность указанных факторов провоцирует большинство водителей и иных связанных с ними лиц к осуществлению противодействия расследованию как в форме сокрытия следов ДТП, так и осуществления противодействия расследованию иными способами.

Так, К. С. П., находясь за рулем технически исправного автомобиля, приближалась к пешеходному переходу, обозначенному соответствующими знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход». Она имела возможность своевременно обнаружить переход, однако, нарушив п. 10.1 и 14.1 ПДД, не предприняла необходимых мер для снижения скорости и остановки. Продолжая движение, она не предоставила преимущество малолетней А. М. Т., которая пересекала проезжую часть по пешеходному переходу. Наезд произошел на расстоянии 3 м от правого края дороги, в результате чего ребенку был причинен тяжкий вред здоровью.

Из показаний К. С. П. следует, что ДТП произошло вне пешеходного перехода. Действия К. С. П. соответствовали ПДД. Наезд был в значительной степени спровоцирован потерпевшей, нарушившей п. 4.5 ПДД. К. С. П. могла бы завершить проезд, если бы ребенок-пешеход двигался шагом, как того требует п. 14.1 ПДД, что исключило бы столкновение.

В ходе судебного разбирательства было установлено, что водитель нарушил ПДД, что привело к причинению тяжкого вреда здоровью несовершеннолетней потерпевшей по неосторожности. Аргументы защиты, пытавшейся возложить ответственность на саму пострадавшую, были признаны неубедительными и несостоятельными.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездами или иными видами аварий, нередко выдвигаются версии о том, что подозреваемый в момент инцидента не находился за рулем ТС. Например, в случае с А. Р. Р., который, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нарушил ПДД и совершил наезд на пешехода, что привело к его гибели. Однако в апелляционном суде А. Р. Р. заявил, что не был водителем машины, совершившей наезд, а ранее признал свою вину лишь под давлением свидетеля.

Наезд на неподвижный объект, будь то припаркованное ТС, прицеп или иное препятствие, относится к категории ДТП, при которых движущийся автомобиль сталкивается с неподвижным объектом. Такие происшествия чаще всего происходят в сложных погодных условиях, таких как туман, снегопад или дождь, а также в ночное время или при плохом состоянии дорожного покрытия (например, обледенение или неровности). Виновные водители нередко пытаются избежать ответственности, ссылаясь на эти неблагоприятные факторы, искажая данные о скорости движения, дистанции и других параметрах. Кроме того, в подобных случаях часто выдвигаются версии о технических неисправностях ТС.

К ДТП, совершенным иными способами и повлекшим тяжкие последствия для здоровья или жизни людей, относятся наезды на гужевой транспорт; падение груза или предметов, отброшенных колесом автомобиля; наезды на лиц, не являющихся участниками дорожного движения; столкновения с внезапно возникшими препятствиями; падение пассажиров из движущегося ТС или внутри него из-за резкого изменения скорости или

направления движения. Такие инциденты составляют небольшую долю в общей структуре подобных преступлений.

Причины, обуславливающие совершение ДТП, выступают важным элементом их механизма. Как следствие, сведения о них входят в криминалистическую характеристику этих преступлений.

Рассмотрение ДТП как сложного явления показывает, что условия и причины ДТП обуславливаются действиями водителей и других участников движения, а также состоянием ТС и дорожными условиями (такими как качество дороги, наличие регулировочных средств и другие параметры, в которых происходило движение).

Среди основных причин дорожно-транспортных происшествий можно выделить следующие:

- утрата контроля над ТС, особенно из-за воздействия алкоголя или наркотиков;
- превышение установленного скоростного режима;
- нарушение правил обгона в местах с ограниченной видимостью;
- неправильная оценка приоритетности проезда;
- невыполнение требований к маневрированию;
- несоблюдение безопасного расстояния между автомобилями и боковых интервалов, необходимых для обеспечения безопасности;
- другие факторы.

Указанные причины напрямую связаны с поведением водителя. Повторяющиеся нарушения ПДД могут говорить о склонности к противоправным действиям. Этот вывод подкрепляется тем, что многие серьезные ДТП с трагическими последствиями часто происходят в идеальных условиях: хорошая погода, чистая дорога, исправное ТС. Следовательно, влияние внешних факторов на такие происшествия невелико.

Также причинами ДТП могут выступать дефекты проектирования дорог и улиц; недостаток освещения ночью; неудовлетворительное состояние дорожного полотна; несовершенство средств регулирования, включая дорожные знаки; неисправности элементов ТС. Не только ошибки и халатность водителей, но и состояние дорог играют существенную роль в возникновении аварий, и это необходимо учитывать при их расследовании. Ключевым фактором, способствующим возникновению ДТП, является изменчивость дорожной среды, которая формируется под влиянием комплексного взаимодействия участников движения – как водителей, так и пешеходов.

С механизмом ДТП тесно связана такая составляющая криминалистической характеристики, как окружающая обстановка при совершении ДТП. Как верно отмечает В. Н. Герасимов, «обстановка совершения преступления в структуре криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий представляется в виде сложной системы взаимообусловленных, неравноценных, но находящихся в непосредственном соподчинении явлений и процессов, объектов, событий и иных факторов,

влияющих на характер события в данном месте, в данное время, при данных условиях и с участием данных объектов»¹.

Обстановка, складывающаяся на месте дорожно-транспортного происшествия, характеризуется своей многогранностью и сложной структурой, включающей в себя как статические, так и динамические составляющие. Статические элементы, в свою очередь, подразделяются на постоянные и временные. К постоянным относятся такие факторы, как конструктивные особенности дорожного полотна, технические средства организации движения (дорожная разметка, ограждения, островки безопасности), а также близлежащие здания и сооружения. Временные элементы представляют собой условия, которые сохраняют свою стабильность в течение ограниченного промежутка времени: текущее состояние дорожного покрытия, наличие ремонтных работ, временные знаки или ограждения и тому подобное.

Особое внимание при анализе обстановки уделяется динамическим элементам, которые изменяются в процессе движения или появляются непосредственно перед происшествием. К ним относятся плотность транспортного потока, расположение автомобилей и других объектов на дороге, их перемещение до и в момент аварии, а также действия участников дорожного движения. Эти факторы играют ключевую роль в понимании того, как развивалась ситуация, приведшая к ДТП.

Тщательный анализ обстановки на месте происшествия проводится с целью восстановления полной картины событий, определения механизма аварии и выявления возможных попыток скрыть следы преступления. Это позволяет установить истинные причины инцидента, определить степень вины участников и принять обоснованные решения в рамках расследования. Кроме того, такой анализ помогает выявить недостатки в организации дорожного движения или инфраструктуре, которые могли способствовать возникновению аварии, и разработать меры по их устранению в будущем. Таким образом, изучение всех элементов обстановки ДТП является важным этапом в процессе расследования, позволяющим не только установить факты, но и предотвратить подобные происшествия в дальнейшем.

Наряду с характеристикой обстановки ДТП необходимо выяснение сведений о свойствах личности участников дорожного движения, которые имеют важное значение в объяснении их поведения во время движения. Применительно к составу преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, субъект специальный – лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим ТС, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. При этом им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом ТС и получивший соответствующее

¹ Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений : (Некоторые теоретические проблемы и практика) : учебное пособие. Москва : МГУ им. М. В. Ломоносова : Издательство МГУ, 1988. С. 42.

удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее ТС: лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов ПДД; лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом ТС; лицо, обучающее вождению на учебном ТС с двойным управлением (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25). Важно отметить, что субъект по данной категории уголовных дел специфичен. При расследовании ДТП часто возникает закономерный вопрос: с чем связано отклонение водителя от требований ПДД, нередко ведущих к ДТП, грозящих ему травмой или даже гибелью, различными административными и уголовными санкциями.

Выделяют несколько типов личности водителей, совершающих ДТП:

1. Водители, неспособные быстро и правильно оценивать критические ситуации и принимать обоснованные решения для минимизации потерь.
2. Водители, характеризующиеся чрезмерной уверенностью в себе и недооценивающие возможные последствия своих действий.
3. Водители с временными психофизическими отклонениями.
4. Водители, проявляющие легкомысленность, слабо развитое чувство предосторожности и недостаточную способность прогнозировать последствия своих поступков.

Существуют и другие подходы к классификации водителей, совершивших ДТП, основанные на их индивидуальных особенностях. Важно подчеркнуть, что степень социальной деформации личности у этой группы преступников весьма широка: некоторые из них близки к законопослушным гражданам, тогда как другие практически неотличимы от умышленных правонарушителей.

При расследовании ДТП следователь должен обращать внимание на наличие у водителя разрешения на управление ТС, опыт вождения и наличие предыдущих нарушений ПДД. Особое внимание уделяется наличию (или отсутствию) признаков алкогольного или наркотического опьянения у подозреваемого.

Возраст водителя не является решающим фактором. Хотя реакция на опасные ситуации замедляется с годами, этот фактор не играет ключевой роли в возникновении ДТП. Опыт вождения позволяет водителю независимо от возраста адекватно оценивать обстановку и вовремя избегать опасных ситуаций.

Личность пострадавшего. Исследование данного аспекта необходимо для оценки поведения жертвы до, во время и после возникновения аварийной ситуации.

Потерпевшие зачастую стремятся исказить обстоятельства ДТП, переложить вину на водителя, его совершившего. При проведении как следственных, так и иных процессуальных действий следователь должен располагать как можно большей информацией о личности потерпевшего, грамотно применять приемы установления психологического контакта, а также

иные тактические приемы и комбинации, разрабатываемые и применяемые в зависимости от конкретной следственной ситуации. Поведение потерпевшего может иметь существенное значение при определении меры наказания и должно быть достоверно установлено в ходе предварительного расследования.

Так, Д. С. К., управляя трактором, в нарушение п. 2.7 ПДД, регламентирующей запрет на управление ТС в состоянии алкогольного опьянения, п. 19.1 ПДД о необходимости включения в темное время суток фар дальнего или ближнего света, п. 22.8 ПДД, запрещающего перевозку людей вне кабины трактора, осуществлял перевозку Ш. М. П., который во время движения трактора, не удержавшись на его навеске, упал на дорогу, получил при этом телесные повреждения и впоследствии скончался в больнице. Приговором суда первой инстанции водитель был признан виновным в совершении преступления в соответствии ч. 4 ст. 264 УК РФ и осужден к 3 годам 6 месяцам, с лишением права управления ТС на 2 года.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда Республики Башкортостан, рассмотрев в кассационном порядке указанный приговор, отметила, что падение Ш. М. П. с трактора произошло не только в виду нарушения Д. С. К. ПДД, но и из-за грубой неосторожности самого потерпевшего, который, находясь в состоянии алкогольного опьянения, пренебрегая правилами собственной безопасности, добровольно осуществлял поездку на тракторе, а именно на месте, не предназначенном для перевозки пассажиров. При таких обстоятельствах судебная коллегия признала наличие в действиях Д. С. К. смягчающего наказание обстоятельства – грубой неосторожности самого потерпевшего, что повлекло смягчение назначенного осужденному наказания¹.

Неотъемлемым элементом криминалистической характеристики ДТП является механизм следообразования. Особенности механизма ДТП обуславливают образование следов, характерных именно для этого вида преступлений, что нами и учитывалось при их классификации.

Большая часть следов, оставшихся на месте происшествия, связана с ТС. Следы, оставшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия, можно разделить на две основные категории: *объемные* (вдавленные) и *поверхностные*. *Поверхностные* следы, в свою очередь, делятся на два типа: *следы наслоения* и *следы отслоения*. Следы наслоения возникают в результате переноса частиц грязи, пыли или других веществ, отделившихся от шины на поверхность дороги. Следы отслоения, напротив, образуются, когда выступающие элементы протектора удаляют слой грунта или другого материала с дорожного покрытия. Среди следов наслоения выделяют позитивные

¹ Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Республики Башкортостан от 21 июля 2011 г. по делу на приговор Караидельского районного суда Республики Башкортостан от 4 мая 2011 г. // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 01.03.2025).

(оставленные частицами, находящимися на выступах протектора) и негативные (образованные веществами, которые находились в углублениях протектора).

На месте аварии можно обнаружить три основных типа следов шин: *отпечатки, следы скольжения и следы проскальзывания*. Отпечаток появляется, когда протектор шины оставляет четкий отиск на поверхности дороги при движении колеса без проскальзывания. Такие следы имеют выраженную структуру как вдоль, так и поперек. Кроме того, отпечатки могут оставлять не только шины, но и другие выступающие части ТС. Следы скольжения представляют собой полосы, которые остаются на дорожном покрытии от шин, когда колеса заблокированы и не вращаются, а автомобиль продолжает движение. Следы проскальзывания, в свою очередь, возникают при частичной блокировке колес, когда шины одновременно вращаются и скользят.

Помимо следов шин, на месте ДТП могут быть обнаружены и другие важные улики: осколки стекла (от фар, лобовых или боковых окон автомобиля), отдельные детали ТС (например, капоты, ободки фар, подфарники), а также отломанные элементы. Также могут присутствовать частицы краски, отколовшиеся от автомобиля, или следы предметов, перевозимых в машине. Личные вещи водителя или пассажиров, участвовавших в аварии, также могут стать важными доказательствами. Кроме того, на месте происшествия часто обнаруживаются частицы почвы, осыпавшиеся с колес, крыльев или подкрылков автомобиля. Все обнаруженные следы и предметы должны быть тщательно зафиксированы, изъяты и упакованы в соответствии с криминалистическими требованиями. В дальнейшем они становятся объектами экспертиз, включая идентификационные и диагностические исследования. Результаты таких экспертиз помогают восстановить детали происшествия, определить участие ТС в ДТП и установить степень вины лиц, причастных к аварии. Это позволяет сформировать объективную картину случившегося и принять обоснованные решения в рамках расследования.

При расследовании уголовных дел о ДТП важно учитывать, что такие происшествия обычно возникают под воздействием нескольких факторов одновременно. Например, столкновение автомобилей могло произойти потому, что один водитель превысил допустимую скорость и нарушил правила обгона, а второй – правила маневра или перестроения; внезапный выход пешехода на дорогу из-за стоящих машин; несоблюдение пассажирами правил посадки и высадки и так далее.

Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации ТС, представляет собой комплексную систему данных, необходимых для эффективного расследования таких правонарушений.

Обстоятельства совершения преступления включают в себя внешние и внутренние факторы, способствующие совершению правонарушения. Внешние обстоятельства связаны с условиями окружающей среды (погод-

ные условия, состояние дорог), а внутренние – с состоянием ТС и водителями (техническое состояние автомобиля, физическое и психологическое состояние водителя). Таким образом, криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации ТС, служит важной информационной основой как для осуществления процесса расследования таких деяний, так и для разработки теоретических рекомендаций по их расследованию.

Криминалистическая характеристика ДТП включает в себя анализ механизма преступления. Под механизмом ДТП понимается последовательность событий и процессов, приводящих к последствиям на взаимодействующих объектах до аварии, во время и после. Эта последовательность делится на три этапа:

1. *Предаварийный этап* – когда в дорожной обстановке начинают появляться факторы, угрожающие безопасному движению. Водитель должен принять меры для предотвращения инцидента. Эти факторы могут быть внешними (поведение пешеходов, погодные условия) и внутренними (неисправность автомобиля, ухудшение физического состояния водителя).

2. *Этап аварийной ситуации* – момент, когда нарушается нормальное функционирование системы дорожного движения, и водитель теряет контроль над ситуацией частично или полностью.

3. *Послеаварийный этап* – события, происходящие сразу после происшествия, включая действия участников и других лиц, оказавшихся вовлеченными в инцидент.

Вопрос № 2.

Общие положения методики расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

Специфические особенности расследования ДТП можно условно разделить на две большие группы: общие и индивидуальные.

Общие особенности расследования ДТП:

I. Поиск, сбор, фиксация вещественных доказательств:

1. Определение границ обследования места ДТП.
2. Обнаружение вещественных доказательств, оставленных на придорожных объектах.
3. Изъятие, правильная упаковка вещественных доказательств.

II. Технические познания:

1. Осмотр ТС, выявление неисправностей.
2. Выяснение механизма повреждений.
3. Сопоставление повреждений с придорожными объектами.
4. Правильность постановки вопросов перед автотехнической экспертизой.

III. Знание и правильное применение ПДД:

1. Установление, в зоне действия каких дорожных знаков совершено ДТП.

2. Выяснение нарушений требований знаков и ПДД.

3. Установление причинной связи между нарушением – ПДД и ДТП.

IV. Механизм ДТП:

1. Правильность восприятия обстановки водителем.

2. Правильность оценки обстановки.

3. Правильность принятого решения.

V. Причины и условия ДТП:

1. Нарушение водителем ПДД.

2. Нарушение пешеходом ПДД.

3. Внезапные помехи на пути движения: отказ системы управления, тормозов и т. д., неопытность водителя, несоблюдение дистанции и интервала, другие нетипичные (редкие) случаи.

Рассмотрим подробнее общие черты всех видов ДТП. Они включают поиск, сбор и фиксацию вещественных доказательств, наличие технических знаний и правильное использование ПДД. Эти общие аспекты играют важную роль в практике следствия, позволяя следователям на начальной стадии понять, что именно произошло, где и каким образом.

Первая особенность – способность следователя точно определять границы поиска вещественных доказательств. Процесс поиска вещественных доказательств подразумевает своевременное выявление следов, которые могли остаться вне зоны происшествия, на придорожных объектах. Несмотря на сложность обнаружения этих следов из-за их возможного разброса на большое расстояние, они могут дать важные подсказки о событиях, произошедших во время ДТП. Например, следы на бордюре могут свидетельствовать о том, что водитель потерял управление задолго до самого происшествия, возможно, пытаясь избежать аварии.

Сбор вещественных доказательств требует правильной упаковки и хранения найденных объектов, чтобы они сохранили свою значимость по истечении времени. Например, недалеко от места ДТП была найдена гайка, однако она была плохо упакована при изъятии, отсутствовала информация о месте находки, дате и подписаны понятыми. Впоследствии выяснилось, что авария произошла из-за поломки гайки рулевого управления, но водитель отрицал это, утверждая, что неисправность возникла во время самой аварии. Недостаточная сохранность гайки привела к утрате ключевого доказательства, что существенно затруднило предъявление обвинения водителю и дальнейшее расследование инцидента.

Вещественные доказательства, даже если они не дают полной картины произошедшего, помогают следователю формулировать ключевые вопросы для допроса свидетелей, подтверждать или опровергать показания участников ДТП. Когда отсутствуют надежные свидетели, вещественные доказательства позволяют исключить невозможные сценарии и рассматривать наиболее вероятные версии механизма ДТП.

Вторая особенность – технические знания. Следователи должны обладать базовыми знаниями о различных марках автомобилей, их техническом состоянии и возможных неисправностях, влияющих на безопасность движения.

Основные технические неисправности включают:

1. Неисправности тормозов.
2. Поломки деталей рулевого механизма и привода.
3. Повреждения шин.

Например, проблемы с рулевым управлением могут привести к тому, что автомобиль станет неуправляемым, что грозит серьезными последствиями, такими как резкое изменение курса, съезд с дороги или столкновение с другим ТС.

Повреждение шины любого колеса может вызвать резкое изменение траектории движения автомобиля.

Другие возможные неисправности включают:

1. Поломку отдельных деталей.
2. Проблемы с поворотниками и стоп-сигналами.
3. Неисправность стеклоочистителей.
4. Грязные фары.
5. Разбитые или отсутствующие зеркала заднего вида и прочее.

Обладание техническими знаниями помогает следователю лучше разобраться в причинах и механизме происшествия.

Третья особенность – знание и правильное применение ПДД к конкретному случаю ДТП. ПДД являются важным инструментом для установления связи между нарушением правил и наступившими последствиями.

Вопрос № 3.

Методика расследования отдельных видов ДТП

При всей схожести ДТП каждому случаю присущи индивидуальные особенности, определяющие методику расследования ДТП.

Столкновение ТС может происходить в семи типичных сценариях:

1. *Встречное столкновение.* Автомобили движутся прямо навстречу друг другу и сталкиваются фронтальными частями.

2. *Заднее столкновение.* Одно ТС врежется в заднюю часть другого, который остановился или движется медленно. Могут быть разные вариации данного сценария.

3. *Угловое столкновение.* Одно ТС ударяется в угол другого, при этом длина контакта между поверхностями автомобилей превышает 15 см.

4. *Боковое столкновение.* Автомобили сталкиваются боковыми сторонами, при этом длина контактной поверхности меньше 15 см.

5. *Перекрестное столкновение.* ТС сталкиваются под прямым углом.

6. *Столкновение нескольких ТС.* Столкновение с участием трех и более автомобилей.

7. Столкновения автотягачей с прицепами и полуприцепами. Специфический сценарий столкновения, связанный с тяжелыми грузовыми автомобилями.

I. Особенности расследования столкновений двух ТС

Тип столкновения определяется по характеру повреждений, что дает представление о положении автомобилей в момент удара. Перед столкновением каждое ТС двигалось своим маршрутом. После столкновения автомобили могут переместиться и развернуться в положения, отличные от тех, в которых они находились в момент удара. Положение автомобилей в момент происшествия помогает выяснить, кто из водителей начал маневр первым или кто непосредственно нанес удар.

1. *Лобовые столкновения* – явление нечастое, поскольку водители инстинктивно стараются избежать прямого удара. Тем не менее, такие аварии случаются и обладают рядом специфических характеристик.

В случае подобных столкновений, когда масса и скорость ТС не равны, автомобиль с меньшей массой или меньшей скоростью будет отброшен назад от точки удара. При этом характерном столкновении, как правило, не происходит вращения автомобилей, а разброс обломков ограничивается относительно небольшой площадью дорожного полотна. Ключевым аспектом при расследовании лобового столкновения является установление места его возникновения (рис. 1).



Рис. 1. Встречное столкновение

2. *Заднее столкновение*. После такого рода столкновений автомобили могут остановиться в сцепленном состоянии, если это произошло во время движения, или разъединиться, если один из автомобилей стоял. Один автомобиль получит повреждения сзади, другой – спереди. Повреждения на одном автомобиле будут соответствовать повреждениям на другом. (рис. 2).



Рис. 2. Заднее столкновение автомобилей, при котором оба автомобиля передвигаются с места столкновения

3. *Угловое столкновение* является наиболее распространенным ДТП и имеет свои особенности (рис. 3).



Рис. 3. Угловое столкновение

При таком столкновении автомобили после удара обычно разворачиваются, оставляя следы шин. Если столкновение произошло левыми углами, машины могут начать вращаться против часовой стрелки и отскочить друг от друга. При контакте правыми углами автомобили обычно вращаются по часовой стрелке. Площадь разброса обломков и деталей зависит от площади соприкосновения автомобилей, их масс, скоростей и состояния дорожного покрытия. Следовательно необходимо установить, на каком участке дороги произошло столкновение, так как обломки, осколки стекла, разлившиеся масла

и грязь могут оказаться разбросанными на значительной территории. Однако стоит учесть, что точное место столкновения определить сложно, ведь после удара оба автомобиля могут переместиться в сторону своей полосы движения. (рис. 4).

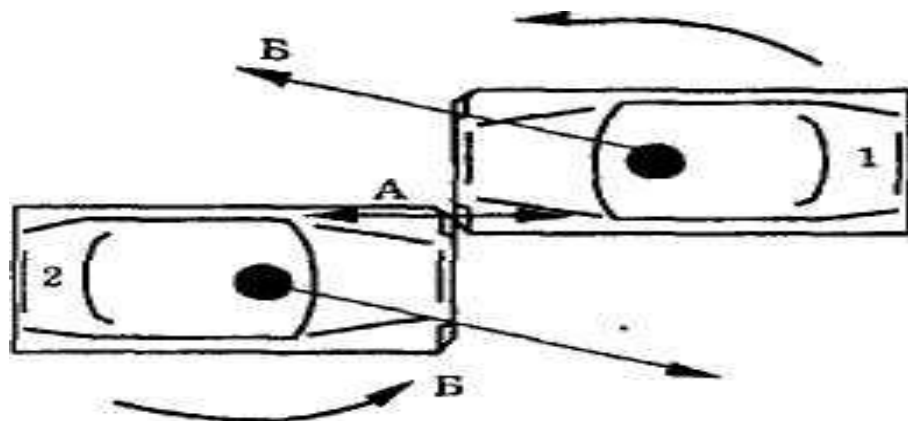


Рис. 4. Перемещение автомобилей при угловом столкновении (А – линия столкновения; Б – направления перемещений автомобилей после столкновения и направление вращения автомобилей после удара)

4. *Боковое столкновение*, как и угловое, является самым распространенным и потому требующим тщательного знания его особенностей. При боковом столкновении повреждения автомобилей обычно незначительны и автомобили останавливают сами водители. При боковом столкновении автомобили не вращаются. Достоверными фактами, указывающими на место столкновения, являются куски грязи, отвалившейся от крыльев, осколки стекла и следы скольжения шин. Характер царапин и вмятин боковин кузова, их направление могут указывать направления движения ТС.

Автомобили не перемещаются на противоположную сторону дороги и нахождение автомобилей на той или иной полосе указывает полосу дороги, на которой произошло ДТП.

Оба выехали на перекресток с постоянной скоростью (без торможения).

Один выехал на перекресток с постоянной скоростью, а другой тормозил.

Оба выехали на перекресток и тормозили.

5. *Перекрестное столкновение* характеризуется тем, что следы торможения свидетельствуют о движении автомобилей. У одного автомобиля вмятины будут в передней части, у другого – в боковой. Следы скольжения шин после столкновения будут отражать скорость движения автомобилей.

При рассмотрении перекрестного столкновения следовательно необходимо решить, какой из автомобилей въехал первым на перекресток. В этом случае могут иметь место три варианта (рис. 5).

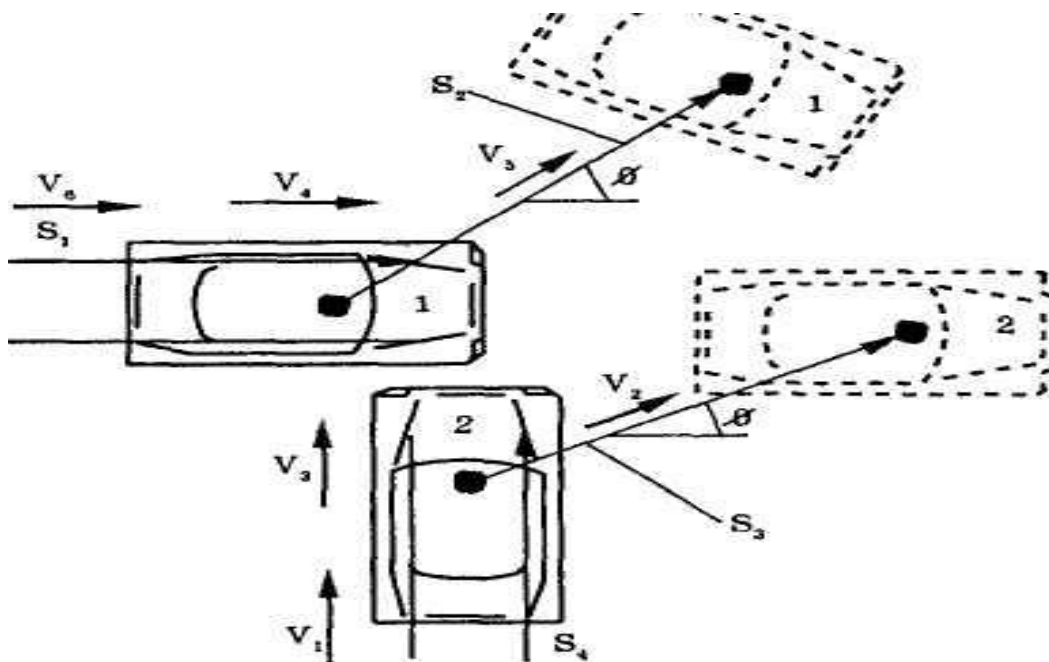


Рис. 5. Перекрестное столкновение с перемещением центров тяжести столкнувшихся автомобилей

6. *Особенности расследования столкновений нескольких ТС.* Основная цель расследования данного дорожно-транспортного происшествия заключается в детальном изучении следов скольжения, вмятин, а также перемещенных элементов с одного ТС на другое. Важным этапом является идентификация автомобилей, оставивших эти следы, что позволяет восстановить ход событий и установить обстоятельства аварии. Для эффективного проведения расследования следователю необходимо учитывать ряд ключевых моментов:

Характеристика следов скольжения. Эти следы напрямую зависят от модели шин, степени их износа и нагрузки на ТС. В результате ширина и форма отпечатков могут значительно различаться. Такие особенности позволяют сопоставить следы с конкретными шинами автомобилей, участвовавших в ДТП, и определить, какое ТС оставило тот или иной отпечаток.

Анализ пересечения следов. Если следы скольжения от шин одного автомобиля накладываются на следы другого, тщательное исследование места их пересечения помогает установить, какие из следов появились позже. Это позволяет определить последовательность движения ТС в момент столкновения. Подобный анализ применяется и к повреждениям на кузовах автомобилей, что дает возможность восстановить механизм аварии.

Изучение вмятин и перемещенных элементов. Вмятины на автомобилях, а также части, перемещенные с одного ТС на другое, могут служить важными доказательствами. Их анализ помогает установить, как именно произошло столкновение, с какой силой и под каким углом.

Учет дополнительных факторов. При расследовании также важно учитывать состояние дорожного покрытия, погодные условия на момент аварии

и другие внешние факторы, которые могли повлиять на характер следов и повреждений.

Такой подход к изучению следов и повреждений позволяет не только идентифицировать участников ДТП, но и восстановить полную картину происшествия. Это способствует установлению истинных причин аварии и определению степени вины каждого из участников.

При столкновениях нескольких ТС формируются множественные линии столкновения – каждая пара автомобилей образует отдельную линию. Новые повреждения располагаются поблизости от старых, искажая их посредством деформации и смещения металла в местах вмятин. Например, крыло автомобиля было вдавлено спереди при первом столкновении. Последующий удар мог вдавить крыло сбоку, делая первую вмятину ребристой, тогда как вторая остается неизменной.

Анализ переноса краски помогает определить, какой автомобиль участвовал в каждом конкретном столкновении. Для этого следователь должен:

1. Тщательно исследовать все повреждения и царапины, чтобы обнаружить краску, перенесенную с другого автомобиля.
2. Делать измерения и схемы вмятин и царапин, отмечая цвет обнаруженной краски и расположение мест ее появления.

Это позволяет восстановить хронологию столкновений.

7. *Особенности расследования ДТП с участием автомобилей-тягачей и автопоездов.* Расследование ДТП с участием тягачей с прицепами и полуприцепами имеет свои уникальные характеристики и в целом участие в аварии автомобилей-тягачей и автопоездов представляет собой сложный и многоступенчатый процесс, требующий особого подхода и внимания к деталям. Такие ТС отличаются большими размерами, массой и сложностью конструкции, что существенно влияет на характер и последствия аварий. У водителей грузовиков шансы выжить в авариях значительно выше, поскольку кабина тягача расположена выше, чем у легковых автомобилей. Она защищает водителя от сжатия дверями или деформированными элементами кабины, так как удары обычно приходятся в нижнюю часть ТС. Кроме того, водители грузовиков реже получают травмы от разлетевшихся стекол. При столкновении автомобиля-тягача с легковым автомобилем ввиду разности веса легковой автомобиль останавливается, а тягач продолжает по инерции движение вперед, отодвигая легковой автомобиль назад и деформируя его кузов. Водитель легкового автомобиля получает больше травм, чем водитель тягача. Также важно учитывать, что грузовые автомобили оснащены специальными системами защиты, такими как усиленная рама и бамперы, способные поглощать энергию удара и снижать риск серьезных повреждений. Эти системы помогают минимизировать ущерб и защитить пассажиров в случае аварии. Однако несмотря на повышенную безопасность грузовых ТС, аварии с участием грузовиков часто приводят к тяжелым последствиям для участников дорожного движения. Поэтому водителям всех категорий ТС рекомендуется соблюдать ПДД, проявлять осторожность и внимание на дороге, особенно при движении рядом с крупногабаритными ТС.

Складывание тягача с прицепом происходит и при боковом, и угловом столкновении (рис. 6).

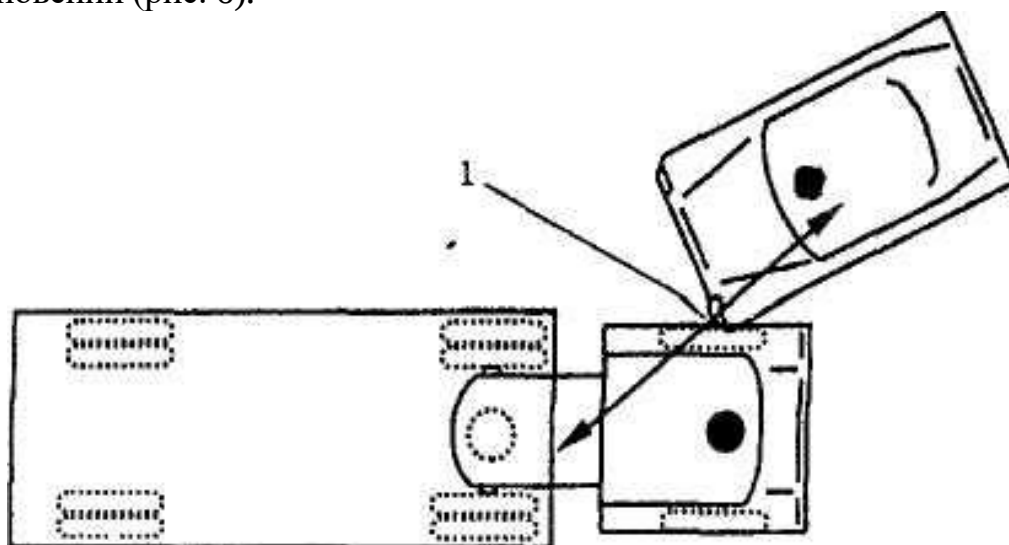


Рис. 6. Линия столкновения (1) в результате бокового удара автомобиля в автомобиль-тягач автопоезда

Легковой автомобиль и тягач с прицепом или полуприцепом будут иметь две точки столкновения (рис.7).

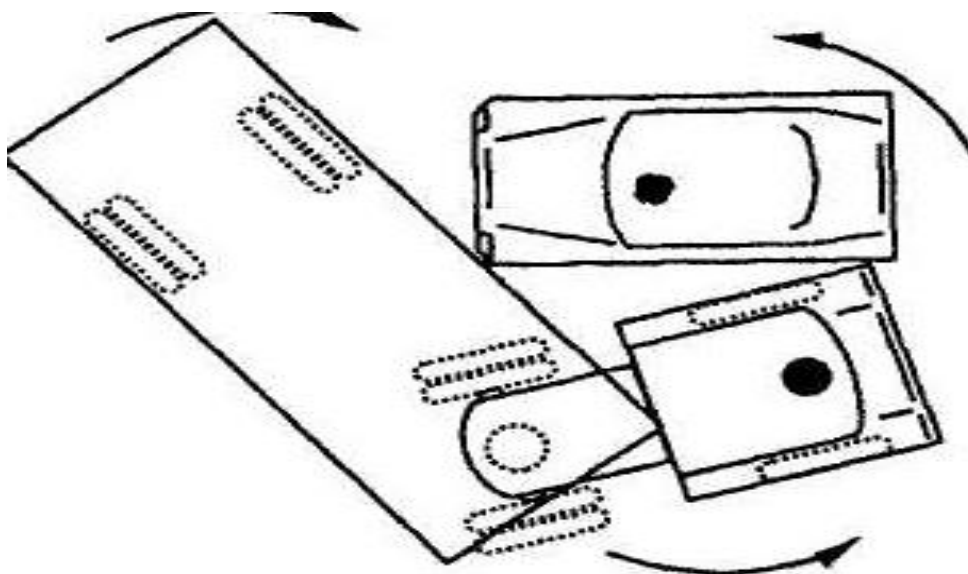


Рис. 7. Вращение полуприцепа, вызванное поворотом автомобиля-тягача, в результате чего произошло второе столкновение с автомобилем

Поэтому следователь должен тщательно осмотреть после столкновения автомобиль-тягач, прицеп, полуприцеп, легковой автомобиль и другие ТС, которые могли участвовать в ДТП, так как складывание тягача может вызвать два самостоятельных столкновения при одном ДТП (рис. 8).

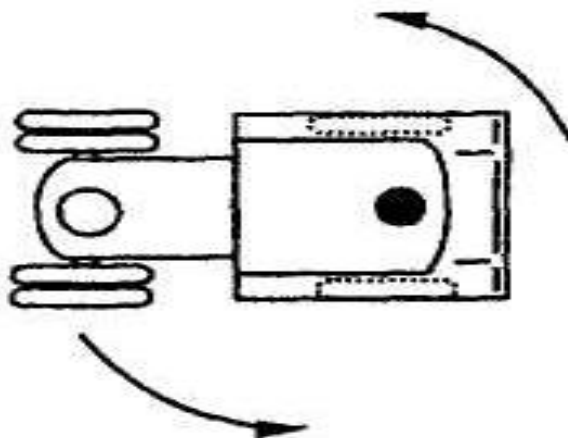


Рис. 8. Последующее вращение автомобиля-тягача после столкновения

II. Особенности расследования опрокидывания ТС

Опрокидывание легко распознать среди других видов ДТП по характерным повреждениям, следам на дороге и за ее пределами. Оно может произойти в следующих случаях:

- при заносе на скользкой дороге;
- при заносе на крутом повороте;
- из-за технической неисправности.

Особенностью всех опрокидываний является значительное количество повреждений, площадь которых гораздо больше, чем при серьезных столкновениях. Следует помнить, что при опрокидывании металл деформируется в разных направлениях, в отличие от столкновений, где деформация происходит преимущественно в одном направлении.

Если опрокидывание произошло в результате столкновения, на автомобилях остаются характерные повреждения, а на месте происшествия можно увидеть осыпавшуюся грязь, осколки стекла, следы торможения и другие признаки. Площадь разброса следов велика. При опрокидывании после столкновения повреждается передняя и боковая часть автомобиля, крышка двигателя. В иных случаях такие повреждения отсутствуют.

Когда автомобиль опрокидывается из-за заноса на скользкой поверхности, на дорожном покрытии остаются характерные следы юза. Эти отметины могут появляться на участках с различным уровнем сцепления, что позволяет специалистам оценить условия, в которых произошло происшествие. Следы контакта машины с дорогой после опрокидывания помогают восстановить траекторию движения до момента аварии. Кроме того, отметины удара на асфальте или грунте указывают на точку, где началось само опрокидывание. Широкое рассеивание мелких деталей, осколков стекла, грязи и других элементов может дать представление о том, как именно развивался процесс

опрокидывания. Длина следов, оставленных шинами, позволяет экспертам приблизительно определить скорость ТС перед случившимся.

Опрокидывание на крутых поворотах часто становится результатом ошибок водителя, связанных с выбором скорости движения. Когда автомобиль движется слишком быстро для данных условий, он может уйти в занос, оказавшись на встречной полосе или вылетев на обочину. В таких случаях водители обычно пытаются вернуть машину на правильную траекторию, однако их действия зачастую приводят к потере контроля над управлением. Паническое торможение лишь усугубляет ситуацию, увеличивая риск переворота. Особенно это актуально на дорогах с неровным покрытием или резкими перепадами высот.

Важно отметить, что опрокидывание может быть вызвано не только действиями водителя, но и особенностями загрузки ТС. Например, неравномерное распределение груза внутри кузова создает дисбаланс, который значительно снижает устойчивость автомобиля. Особую опасность представляют случаи частичной загрузки, такие как транспортировка жидкостей в автоцистернах. Колебания жидкости внутри цистерны могут привести к резкому смещению центра тяжести, что существенно повышает вероятность опрокидывания.

Технические проблемы с автомобилем также являются одной из распространенных причин подобных происшествий. К примеру, внезапный отрыв переднего колеса может стать критическим фактором, нарушающим управляемость машины. Аналогичная ситуация возникает при поломке рулевого механизма, например, при обрыве пальца рулевой тяги. Неисправности тормозной системы тоже способны спровоцировать опрокидывание, особенно если одно из передних колес или одна сторона блокируется раньше остальных. Это создает эффект заноса, который водитель не всегда успевает компенсировать. Еще одной серьезной проблемой может стать выход из строя одной из шаровых опор передней подвески. Такая поломка может быть вызвана естественным износом, усталостью металла или даже заводским дефектом, что делает регулярную диагностику автомобиля особенно важной.

Таким образом, причины опрокидывания автомобилей могут быть самыми разнообразными: от ошибок водителя и неблагоприятных погодных условий до технических неисправностей и особенностей конструкции ТС. Для минимизации рисков важно соблюдать правила безопасного вождения, регулярно проводить техническое обслуживание автомобиля и учитывать его загрузку при движении по сложным участкам дороги.

III. Особенности расследования наездов

Расследование наездов на пешеходов требует оперативного осмотра места, фиксации следов (торможения, крови, биологических материалов, осколков), установления точного места столкновения и оценки действий

всех участников. Ключевыми являются поиск скрывшегося транспорта, допросы свидетелей и проведение автотехнической экспертизы для определения скорости и возможности предотвращения наезда.

Наезды на пешеходов обычно происходят в следующих ситуациях:

- при выходе пешехода из-за передней части автомобиля;
- при выходе пешехода из-за задней части автомобиля;
- при переходе дороги в неположенном месте или перед приближающимся ТС;
- при неожиданном появлении пешехода на проезжей части из-за препятствия, расположенного возле дороги.

Многие случаи наезда на пешеходов происходят из-за грубых нарушений ПДД, допускаемых пешеходами. Поэтому особое внимание должно уделяться действиям пешеходов при юридическом рассмотрении таких происшествий. Это важно, чтобы избежать неблагоприятных последствий, таких как уклонение от ответственности виновных в смерти людей или необоснованное уголовное преследование.

Нарушения, допущенные пешеходами, часто связаны с невнимательностью, рассеянностью, беспечностью или неверием в то, что нарушение ПДД приведет к серьезным последствиям. Некоторые пешеходы могут находиться в состоянии алкогольного или иного опьянения. Все это приводит к созданию аварийной ситуации, в которой водитель теряет возможность нормально контролировать свое ТС.

При оценке действий водителя, совершившего наезд на пешехода, следователь должен учитывать следующие аспекты:

- время и место, когда водитель заметил аварийную ситуацию;
- своевременные и эффективные действия по предотвращению ДТП;
- отсутствие или задержка принятия мер по предотвращению ДТП;
- состояние водителя в момент ДТП;
- реакция водителя на последствия.

Иногда могут проводиться следственные эксперименты, результаты которых используются для проведения экспертизы.

Особый акцент делается на детском травматизме. Чаще всего страдают дети в возрасте от 7 до 10 лет. В этом возрасте дети еще не способны объективно оценивать дорожную обстановку и ее опасность. Их поведение на дороге обычно непредсказуемо: они могут внезапно выбегать на проезжую часть, останавливаться или менять направление движения.

Наезды на детей можно разделить на три типичные ситуации:

- дети находятся в поле зрения водителя на достаточном расстоянии;
- внезапное появление детей в поле зрения водителя (особенно если ДТП предшествовало появлению на дороге каких-либо предметов, привлекающих внимание детей);
- наезды на детей в зоне действия знака «Дети».

При осмотре места происшествия необходимо тщательно фиксировать и измерять ширину проезжей части, а также объекты, находящиеся за обочиной: газон, кустарник, его высоту, расстояние от проезжей части, деревья и другие объекты, ограничивающие обзорность водителя. Также проверяется наличие или отсутствие дорожного знака «Дети» и его видимость с места водителя. Если знак присутствует, то измеряется расстояние от него до места наезда. Если знака нет, то проверку рекомендуется начинать на значительном удалении от места наезда, так как зона действия знака может составлять до 1 км. Желательно фотографировать этот знак с места водителя. Иногда водитель утверждает, что не отвлекался от управления и не видел знак «Дети». Однако при осмотре в присутствии понятых может выясняться, что знак хорошо виден даже издали. В таких случаях целесообразно проводить контрольное торможение и следственный эксперимент.

Чтобы уточнить указанные обстоятельства, особенно если в районе ДТП не было знака «Дети», требуется проведение следственного эксперимента. Его результаты служат основой для назначения автотехнической экспертизы, которая определяет возможность предотвращения наезда в конкретной ситуации и момент возникновения опасности. Если ДТП произошло летом или осенью, а эксперимент проводится в другое время года, то опытные действия по определению скорости и времени движения пешехода выполняются в помещении (например, в зале учреждения, где пол и покрытие имитируют реальные условия места происшествия). Например, автомобиль едет в зоне действия знака «Дети». В противоположном направлении стоит автобус или трамвай, но детей не видно. Затем из-за стоящего ТС появляется ребенок и перебегает дорогу слева направо по направлению движения автомобиля. Водитель замечает ребенка, начинает тормозить, но все равно наезжает на него. Ребенок успел пройти небольшое расстояние перед наездом (примерно 1–3 м).

Необходимо назначить автотехническую экспертизу, и эксперт, как правило, делает вывод о том, что предотвратить наезд в данной ситуации было возможно лишь при соблюдении водителем требований дорожного знака «Дети»: опасность для водителя возникла, когда он находился на расстоянии остановочного пути от препятствия или объекта, ограничивающих видимость и обзорность. В таких обстоятельствах, когда водитель увидел или должен был заметить знак «Дети», ответственность за наезд всегда лежит на водителе. Например, дети играют неподалеку от дороги (знак «Дети» отсутствует), и один из них, не глядя по сторонам, выбегает на проезжую часть, где происходит наезд. В таких ситуациях водители оправдываются тем, что видели издали играющих детей и сигнализировали им звуком. Однако такие сигналы не устраняют угрозу для водителя, и опасность возникает с момента обнаружения детей, находящихся у дороги. Видимость играющих детей создает риск для водителя, даже если сигнал подан заранее.

Если ребенок пересечет проезжую часть, затем вернется назад через бордюр и снова окажется на дороге, где произойдет наезд, то опасность для водителя возникает с момента, когда ребенок сначала вышел на проезжую часть. В случае взрослого пешехода угроза возникает, когда пешеход меняет направление движения и выходит на проезжую часть. Что касается ребенка, опасность начинается с первого шага на проезжую часть. Например, перед зданием – заснеженная площадка, а за углом – ледяная горка, откуда дети спускаются на площадку. Горку с площадки не видно. По ней медленно движется машина. Примерно в 10–15 м от угла водитель замечает, как из-за угла на санках выезжает мальчик и убегает за здание. Водитель продолжает движение, и вскоре, когда он находится в 2–3 м от угла, оттуда появляется второй мальчик на санках и попадает под машину, погибая. В этот момент водитель не имел возможности предотвратить наезд. Тем не менее, опасность для водителя возникла ранее: когда появился первый мальчик, водитель должен был ожидать, что могут появиться и другие дети. В итоге водитель был осужден.

Таким образом, при всей схожести каждому ДТП присущи индивидуальные особенности, определяющие методику расследования вида ДТП. Удельный вес ДТП, происходящих не по вине водителей, весьма значителен и поэтому требует особого внимания от следователя при юридической оценке их действий. В противном случае это влечет неблагоприятные последствия (уклонение от ответственности лиц, виновных в гибели людей, необоснованное привлечение к уголовной ответственности и т. п.). Так, например, нарушения, допускаемые пешеходами, совершаются в определенном, четко обозначенном процессе, – в дорожном движении. Они связаны с созданием аварийной ситуации, при которой водитель лишается возможности нормально управлять ТС.

Завершая рассмотрение запланированных на лекцию вопросов необходимо сделать выводы по лекции в целом. Сегодня мы ознакомились с основными вопросами методики расследования и методиками расследования отдельных видов преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и рассмотрели: 1. Криминалистическую характеристику преступлений, связанных с ДТП. 2. Общие положения методики расследования. 3. Методику расследования отдельных видов ДТП.

В данной лекции изучена криминалистическая характеристика, далее начинается подробное изучение методики расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Необходимо подчеркнуть, что самое важное при расследовании – установить точный механизм происшествия. При всей схожести происшествий каждое имеет свои особенности, которые наиболее ярко проявляются при расследовании столкновений нескольких ТС. Особые трудности вызывают при расследовании факты авто-транспортных преступлений, связанных с особыми условиями их совершения. Только на основе полученных знаний можно в дальнейшем полностью

усвоить вопросы, рассматриваемые в последующих лекциях. Исследование правовых основ и особенностей расследования дорожно-транспортных преступлений представляет собой важный шаг в понимании сложных процессов, происходящих в современной правоохранительной системе. При дальнейшем изучении темы нам предстоит сделать углубленное изучение существующих методик расследования ДТП, выявление актуальных проблем и разработку рекомендаций по повышению эффективности этого процесса. Получить целостное представление о правовом регулировании и особенностях расследования ДТП, включая анализ нормативных оснований, криминалистических характеристик, проанализировать правовые нормы, регламентирующие порядок расследования ДТП.

ГЛАВА II. ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛЕДОВАТЕЛЯ НА ЭТАПЕ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПО ФАКТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

План лекции:

1. Способы получения следователем информации о ДТП.
2. Особенности проверки информации о дорожно-транспортном происшествии.
3. Порядок возбуждения уголовного дела по факту совершения ДТП.
4. Взаимодействие с органами дознания при розыске скрывшегося водителя и транспорта. Использование криминалистических учетов.

Вопрос № 1.

Способы получения следователем информации о ДТП

Первоначальный этап расследования ДТП характеризуется правильным рассмотрением и оценкой сложившейся следственной ситуации. Поиск эффективных методов расследования таких преступлений позволяет выявить связь между складывающимися обстоятельствами и результатами расследования. Организационное и управленческое обеспечение расследования на данном этапе играет значительную роль в решении ключевых задач расследования.

Расследование преступлений осуществляется в уникальных условиях времени, места, окружающей среды, взаимодействий с различными процессами реальности, поведения участников уголовного процесса и влияния иных факторов, которые могут оставаться неизвестными для следователя. Эти сложные взаимоотношения формируют уникальную среду, в которой работает следователь и другие участники процесса доказывания.

Эта среда называется следственной ситуацией. Она включает совокупность условий, в которых проходит расследование. Эти условия могут зависеть от множества факторов, таких как недостаточная информация о деталях преступления (например, о личности преступника), наличие фактов внутреннего противодействия, недостаточность ресурсов для качественного расследования и многое другое.

Классификация следственных ситуаций основывалась на стадиях расследования. Они делятся на начальные, промежуточные и конечные этапы расследования.

Начальные ситуации характеризуются наличием на месте происшествия водителя, ТС и потерпевшего, либо наличием достоверной информации о них, хотя на самом деле они могут отсутствовать (например, если водитель увез потерпевшего в медицинское учреждение).

Промежуточные ситуации возникают на последующем этапе расследования, когда присутствуют потерпевший и ТС, но отсутствует водитель ТС.

Заключительные ситуации соответствуют финальному этапу расследования, когда завершается предварительное расследование, и следователь получает информацию о результатах ДТП.

Примеры следственных ситуаций:

1. Водитель, ТС и потерпевший находятся на месте происшествия, либо если их там нет, но есть достоверные сведения о них.
2. На месте происшествия находится потерпевший, но водитель и ТС отсутствуют, и нет точной информации о них.
3. На месте происшествия есть потерпевший и ТС, но водителя нет.
4. Водители, ТС находятся на месте, но возникает необходимость проведения специальных, дополнительных и уточняющих действий по установления лица, которое было за рулем ТС в момент ДТП.

Виды ситуаций, при которых возникает необходимость проведения специальных, дополнительных и уточняющих действий по установления лица, которое было за рулем ТС в момент ДТП:

- на месте ДТП два человека, один из которых погиб. Оставшийся в живых поясняет, что за рулем был погибший;
- на месте ДТП два человека, получивших травмы (возможно, доставленных в больницу). Оба утверждают, что были за рулем. Либо оба утверждают, что за рулем не были;
- в машине было несколько человек. Их показания о том, кто находился за рулем в момент ДТП, противоречат друг-другу;
- в машине отец, находящийся в нетрезвом виде и его трезвый сын (либо сын приезжает на место аварии после нее). Вину за ДТП берет на себя сын;
- в машине жена и муж (либо муж приезжает на место аварии после нее). Муж утверждает, что за рулем был он, хотя есть показания о возможной причастности к ДТП жены;
- в машине было два человека, которые выпали из машины и погибли на месте аварии;
- в машине было два человека, которые выпали из машины и получили такие травмы, которые не позволяют им вспомнить обстоятельства ДТП;
- приехав на место ДТП, следователь видит труп одного человека, но получает некие сведения о том, что кто-то скрылся с места ДТП после аварии;
- приехав на место ДТП, следователь видит труп одного человека, но личность его не установлена, документов на машину нет, а у машины другой собственник;

– на месте ДТП находится несколько человек, которые в силу своей национальности похожи друг на друга (например, несколько лиц цыганской национальности одного возраста).

Важно учитывать, что большинство ДТП происходит в городских районах, а в сельской местности и небольших населенных пунктах их количество заметно ниже. В большинстве случаев ДТП происходят вне населенных пунктов.

Получение криминалистически значимой информации варьируется в зависимости от тяжести последствий ДТП. При первой группе информации о происшествии получить сложнее, так как погибший участник не может предоставить показаний. Вторая группа предоставляет информацию через выжившего потерпевшего, но его показания требуют проверки, так как они могут быть искажены или неточными. Наконец, третья группа ДТП создает широкий спектр следов, которые помогают раскрыть важные детали происшествия.

Анализируя последствия ДТП, можно выделить две группы: первая – когда в результате ДТП наступает смерть одного или нескольких человек и вторая – когда наступают тяжелые телесные повреждения потерпевших.

Первичная группа происшествий, самая распространенная, часто включает столкновения ТС. Благодаря присутствию участников происшествия и оперативному уведомлению правоохранительных органов, расследование таких ситуаций начинается быстро и ограничивается стандартным набором действий: осмотром места ДТП, опросом свидетелей, назначением судебной медицинской экспертизы, допросом потерпевшего и водителя. Например, 12 ноября около 17:35 ч. Т. С. Н., управляя технически исправным автомобилем марки «Шкода», двигался со стороны улицы в темное время суток по мокрому асфальту с включенным светом фар и при уличном освещении со скоростью 65 км/ч. Подъезжая к нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному видимыми знаками «Пешеходный переход», Т. С. Н. имел хорошую видимость и ясный обзор, но не снизил скорость и не остановился, что привело к наезду на пешехода С. Р. Д., который переходил проезжую часть. В результате этого Т. С. Н. нанес тяжелый ущерб здоровью последнего. После инцидента Т. С. Н. скрылся с места ДТП.

Следовательно, характер и последовательность следственных действий, направленных на разрешение ситуации, имели свои особенности. Сразу после осмотра места происшествия целесообразно допросить потерпевшего и свидетелей. Параллельно назначаются экспертизы: судебно-медицинская, трасологическая и криминалистическая. Помимо этого, проводится розыск скрывшегося ТС. Для поиска водителя используют базу данных учета ТС в Госавтоинспекции; систему «Автопоиск»; следы пальцев рук, оставленные водителем на деталях автомобиля; проверку дактилоскопических учетов. Дополнительно задействуются стандартные методы розыска. После допроса

установленного водителя рекомендуется проверить его на алкогольное опьянение, предложить для опознания потерпевшему, свидетелям-очевидцам и организовать очные ставки.

Например, Л. С. Г., около 18:00 ч., управляя ему принадлежащим технически исправным автомобилем марки «Рено», находясь в состоянии алкогольного опьянения (в связи с чем не имел возможности оценивать реальную дорожную обстановку), направляясь в темное время суток, с включенным светом фар при наличии пасмурной погоды и сухого, асфальтированного дорожного покрытия, являющейся дорогой с двусторонним движением, имеющей по одной полосе движения в каждом направлении, со скоростью около 75 км/ч, не соответствующей дорожным и метеорологическим условиям, а также превышающей максимально разрешенную в населенных пунктах скорость 60 км/ч, отвлекся от управления автомобилем, утратил контроль за расположением управляемого им ТС на проезжей части. В связи с чем, а также по причине алкогольного опьянения, частично выехал на правую по ходу своего движения обочину, где в 28 м от ближнего к автодороге, в 0,1 м и в 0,4 м от ближнего края проезжей части соответственно, совершил наезд на идущих в попутном ему направлении пешеходов Б. Р. Д. и С. Р. Е., в результате чего обоим пешеходам был причинен тяжкий вред здоровью. После совершения дорожно-транспортного происшествия, Л. С. Г., покинул место нарушения им ПДД, оставив автомобиль на месте совершения преступления, скрылся.

В подобных случаях, когда виновник аварии скрылся с места преступления, пострадавший и очевидцы могут это видеть. Поэтому уже на стадии осмотра места инцидента нужно незамедлительно организовать поиск автомобиля. После завершения осмотра необходимо опросить владельца ТС (или того, кто управлял им) об обстоятельствах случившегося. Затем следует взять показания у пострадавшего и свидетелей, а также провести процедуру опознания установленного водителя. При назначении судебно-медицинского освидетельствования следует учитывать, что в некоторых ситуациях (например, при столкновении машин) экспертиза может быть проведена и в отношении подозреваемого водителя. Цель – установить характер его возможных травм, полученных при ударе о детали автомобиля, и подтвердить, что именно он находился за рулем.

Основными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий, сопровождающихся значительными человеческими жертвами или травмами, являются:

1. Несоответствие скорости движения условиям дороги. Водители часто выбирают скорость, несоответствующую погодным условиям, состоянию дорожного покрытия или интенсивному движению. Например, превышение установленных ограничений скорости может привести к потере контроля над автомобилем и последующим столкновению.

2. *Недостаточный учет дорожных условий.* Водители могут игнорировать предупреждающие знаки, дорожные разметки или ограничения, установленные на определенных участках дороги, что увеличивает вероятность ДТП.

3. *Низкая видимость и освещение.* Освещение дороги может быть недостаточным, что снижает видимость препятствий и других участников движения, повышая риск столкновения.

4. *Отсутствие должного соблюдения ПДД.* Нарушение правил, таких как игнорирование запрещенного обгона, выезд на встречную полосу или использование неправильных маневров, значительно повышает вероятность ДТП.

5. *Неправильный выбор маршрута.* Водители могут выбирать маршруты, несоответствующие реальной обстановке, что ведет к попаданию в зоны повышенной опасности, например, узкие участки дороги или районы с высокой плотностью движения.

6. *Неисправность ТС.* Проблемы с техническим состоянием автомобиля, такие как неисправность тормозной системы, рулевого управления или освещения, могут сделать автомобиль менее управляемым и увеличить вероятность аварии.

7. *Фактор человеческого поведения.* Недостаточно внимательные или утомленные водители склонны допускать ошибки, что повышает риск ДТП.

8. *Климатические и метеорологические условия.* Сложные погодные условия, такие как дождь, снег, туман, гололед, мокрый асфальт или сильный ветер, создают дополнительную сложность для управления автомобилем, увеличивая вероятность потери контроля над машиной.

9. *Алкогольное или наркотическое опьянение.* Алкоголь или наркотики снижают реакцию водителей, ухудшая восприятие и координацию движений, что резко повышает вероятность ДТП.

Эти факторы в совокупности делают дорожно-транспортные происшествия с тяжелыми последствиями особенно вероятными, и их профилактика требует повышенного внимания со стороны водителей, соблюдения ПДД и регулярного обслуживания ТС.

Также в практике расследования ДТП встречаются случаи, когда на этапе доследственной проверки в распоряжении следователя есть лишь сведения о последствиях происшествия. При этом зачастую неизвестны ни время, ни место совершения правонарушения, ни личность виновного. Способы получения необходимой информации в таких ситуациях весьма специфичны. Это особенно характерно для случаев наезда автомобиля на пешехода. Сразу после осмотра места обнаружения тела и опроса нашедших его лиц назначается судебно-медицинская экспертиза, которая позволяет установить причину смерти (автотравма) и траекторию перемещения тела после наезда. Параллельно с этим необходимо развернуть комплекс поисковых мероприятий.

Глубокое понимание типичных следственных ситуаций и умение их анализировать значительно расширяют арсенал тактических и методических приемов, которыми может воспользоваться следователь. Это, в свою очередь, повышает эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий. Основная часть сообщений о ДТП (более 80 %) поступает в органы внутренних дел от участников событий. Это объясняется требованиями ПДД, согласно которым водители, должностные лица и организации, ответственные за эксплуатацию ТС, обязаны информировать правоохранительные органы о произошедших авариях. Сообщения могут быть как устными, так и письменными и направляются в дежурные части органов внутренних дел или Госавтоинспекции.

Однако не обо всех происшествиях становится известно из заявлений участников. Некоторые ДТП выявляются сотрудниками Госавтоинспекции в ходе патрулирования, проверок автопарков или проведения других мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Учет и регистрация таких сообщений регулируются специальными правилами учета ДТП, а сроки их рассмотрения определяются положениями Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ). Эффективность и законность рассмотрения заявлений во многом зависят от того, насколько грамотно организована система реагирования на такие сигналы. Руководителям органов внутренних дел и соответствующих служб отводится ключевая роль в создании и поддержании корректного функционирования этой системы.

Организация системы реагирования на сообщения о ДТП сопряжена с рядом сложностей. Во-первых, высокая нагрузка на дежурные части затрудняет своевременную обработку всех поступающих данных. Во-вторых, на месте происшествия или при первичном анализе материалов бывает сложно провести четкую границу между ДТП, которое квалифицируется как преступление, и теми случаями, которые не требуют уголовного преследования. Это связано с необходимостью установления степени тяжести травм, технического состояния ТС и анализа механизма самого происшествия. Как правило, без проведения специальных экспертиз и возбуждения уголовного дела такие вопросы остаются открытыми. В ряде случаев для точного определения характера ДТП требуются дополнительные следственные действия, такие как проведение следственных экспериментов, проверка показаний на месте и другие мероприятия.

Для успешного расследования ДТП и оперативного реагирования на сообщения о них в органах внутренних дел создана специализированная система реагирования на сигналы о подобных происшествиях. Ее структура зависит от уровня органа внутренних дел, в котором она реализуется. Система реагирования условно делится на три категории, каждая из которых имеет свои особенности в организации расследования ДТП.

В первую категорию входят органы внутренних дел крупных городов, в которых действуют специализированные дежурные части, инспекторы дознания и розыска Госавтоинспекции, а также отдельные следственные подразделения, занимающиеся расследованием.

Вторая категория охватывает городские отделы внутренних дел, в которых есть дежурные части и строевые подразделения Госавтоинспекции, но отсутствуют специализированные дежурные части и следственные подразделения, полностью ориентированные на расследование ДТП. В таких организациях работают группы инспекторов дознания и розыска Госавтоинспекции, которые берут на себя основную нагрузку по расследованию.

Третья категория представлена районными отделами внутренних дел, где сотрудники Госавтоинспекции входят в общий штат, а специализированных подразделений нет. В таких учреждениях могут работать один или несколько следователей, которые занимаются расследованием ДТП в рамках своих обязанностей.

Отдельного внимания заслуживают региональные управления внутренних дел, которые располагают значительными ресурсами и способны оперативно реагировать на ДТП с серьезными последствиями. Такие подразделения играют важную роль в координации действий нижестоящих органов и оказывают методическую поддержку в сложных случаях.

Вопрос № 2.

Особенности проверки информации о дорожно-транспортном происшествии

Исследователями справедливо отмечается, что грамотно спланированный алгоритм действий на первоначальном этапе расследования позволяет повысить его эффективность, организовать работу, которая приведет к поиску криминалистически значимой информации, и, как следствие, достоверных и допустимых доказательств в дальнейшем судебном рассмотрении уголовного дела по факту ДТП.

По своей сути, планирование расследования, собственно, по всем категориям расследования уголовных дел, является прикладным средством организации эффективного расследования.

Исходя из данного понимания планирования расследования, применительно к делам о ДТП, определим его прикладные задачи:

- сокращение времени на расследование, при условии планомерной и согласованной работы лиц, являющихся субъектами расследования;
- построение согласованного алгоритма такого взаимодействия указанных субъектов расследования – следователя, сотрудников Госавтоинспекции, специалистов, привлекаемых к расследованию.

Планирование на первоначальном этапе расследования ДТП базируется также на определенных принципах совместной деятельности, среди

них назовем принципы реальности планирования, индивидуального учета деятельности участников расследования, конкретность и динамичность. Полагаем, это наиболее основополагающие принципы планирования расследования, обуславливающие организацию данной работы наиболее эффективно.

Реальность планирования на первоначальном этапе расследования ДТП расследования определяет возможность выработки тех следственных версий, которые будут обоснованными и подкрепленными проведением ряда мероприятий по их проверке. К данному принципу реальности, на наш взгляд, следует отнести и сроки, в пределах которых проведение расследования ДТП на первоначальном его этапе будет наиболее результативным.

Принцип индивидуальности планирования расследования ДТП на первоначальном этапе обуславливает дифференцированный подход к анализу происшествия с учетом его обстоятельств, деталей, субъектного состава и последствий, а также картины происшествия и механизма ДТП. Индивидуализация плана расследования применительно к конкретному событию ДТП также способствует повышению эффективности расследования.

Принцип конкретности планирования на первоначальном этапе расследования ДТП определяет необходимость установления конкретных задач участникам расследования. При этом, как уже отмечалось, согласно принципу реальности планирования, данные задачи должны быть реализованы в реальные сроки и согласованно.

Принцип динамичности планирования указывает на то, что при соблюдении всеми участниками расследования плана делегированных им действий, их реализации в установленные сроки способствуют завершению первоначального этапа расследования с максимально-прикладными результатами. Участники расследования не должны мешать друг другу, опережать друг друга по производству своих, порученных им действий – работа по расследованию должна быть осуществлена во взаимодействии и с учетом общей картины плана расследования.

Отметим, что именно по расследованию рассматриваемых в работе дел, связанных с ДТП и имеющими признаки последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, следователю расследование в одиночку не провести. Восстребованными являются действия сотрудников Госавтоинспекции по сбору первоначальных данных о ДТП, обязательно необходимы специальные знания, поскольку по делам рассматриваемой категории множество вопросов имеют технический характер.

Результатом планирования на первоначальном этапе расследования ДТП является формирование следователем версий произошедшего и мероприятий по их проверке.

Основанием для возбуждения уголовного дела служит наличие достаточного количества данных, подтверждающих признаки преступления. Основной задачей на стадии возбуждения уголовного дела является сбор

материалов предварительной проверки заявления или сообщения, что позволит установить:

- нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации ТС;
- наступление общественно опасных последствий, предусмотренных законом;
- наличие причинно-следственной связи между нарушениями правил дорожного движения и наступившими последствиями.

Все сообщения о дорожно-транспортных происшествиях направляются в специализированную дежурную часть Госавтоинспекции, а если она отсутствует, то в дежурную часть органа внутренних дел на территории произошедшего происшествия. Оперативный дежурный направляет на место происшествия сотрудников Госавтоинспекции, чтобы они смогли определить, имело ли место административное правонарушение или уголовное преступление.

По прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник ДПС:

- обеспечивает обозначение и ограждение места дорожно-транспортного происшествия с целью предотвращения наезда на его участников, ТС, участвовавшие в ДТП, и участников ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия посредством размещения на проезжей части или обочине дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами, конусов, ограждающих лент, переносных дорожных знаков;
- устанавливает водителей, ТС которых участвовали в дорожно-транспортном происшествии, и других причастных к нему лиц; осуществляет проверку документов у участников дорожно-транспортного происшествия; обеспечивает присутствие указанных лиц на месте происшествия;
- выявляет свидетелей дорожно-транспортного происшествия и записывает их данные;
- принимает меры к сохранности вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, имеющих отношение к дорожно-транспортному происшествию;
- выясняет, если водитель на ТС скрылся с места дорожно-транспортного происшествия, вероятное направление его движения, марку, тип, государственный регистрационный знак, цвет, а также особые приметы ТС и водителя, полученные при осмотре места дорожно-транспортного происшествия и опросе свидетелей; данные о скрывшемся ТС и водителе сотрудник немедленно докладывает дежурному; в дальнейшем действует в соответствии с его указаниями;
- путем изучения места дорожно-транспортного происшествия, а также опроса его участников и свидетелей устанавливает причины и условия, способствовавшие его совершению, в том числе фиксирует наличие сопутствующих дорожных условий;

– при необходимости организует движение транспорта в объезд места дорожно-транспортного происшествия и проведения аварийно-спасательных работ, а при невозможности сделать это – фиксирует в присутствии двух понятых и участников дорожно-транспортного происшествия расположение ТС, следов дорожно-транспортного происшествия и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к удалению поврежденных ТС с проезжей части и возобновлению движения;

– в случае установления при оформлении дорожно-транспортного происшествия недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения, принимает меры к обозначению и ограждению опасных мест, передает информацию в дежурную часть и действует по указанию дежурного.

Если по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник Госавтоинспекции устанавливает наличие признаков преступления, предусмотренного ст. 264 или 268 УК РФ, он сообщает дежурному о необходимости прибытия следственно-оперативной группы для проведения необходимых процессуальных действий. По прибытии на место происшествия следственно-оперативной группы сотрудник Госавтоинспекции привлекается в ее работу и действует по указанию следователя.

В первую очередь следователь должен изучить информацию из рапорта сотрудника Дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, документы на автомобили и показания участников и свидетелей ДТП. Если объяснения не были получены до прибытия следственной группы, следует поручить опрос сотруднику Госавтоинспекции.

Основной этап расследования – осмотр места ДТП. Во время этого процесса составляется схема места происшествия и проводится фотосъемка. Следователь может привлечь сотрудников Госавтоинспекции для помощи в составлении схемы, а сам следователь или специалист-криминалист могут сделать фотоснимки.

После завершения осмотра места ДТП следователь должен отправить тело в морг для проведения судебно-медицинской экспертизы. В направлении указывается необходимость установить причину смерти, обстоятельства ДТП и ключевые вопросы, на которые нужно ответить во время экспертизы.

Если пострадавший жив и доставлен в больницу, то необходимо получить справку с диагнозом и объяснение лечащего врача. В объяснении врача должно быть отражено, что диагноз является окончательным и соответствует медицинским критериям квалифицирующих признаков в отношении тяжкого вреда здоровью, указанных в приказе от 24 апреля 2008 г. № 194н Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации «Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека». В этом случае справка

о диагнозе может являться документом, подтверждающим наступление последствий, необходимых для привлечения к уголовной ответственности. Если же врач говорит, что первоначальный диагноз вызывает сомнения и может быть уточнен в ходе лечения, тяжесть вреда, причиненного здоровью пострадавшего, зависит от длительности его нахождения в лечебном учреждении, целесообразно принять решение об отказе в возбуждении уголовного дела до окончания лечения. После выздоровления пострадавшего из медицинского учреждения истребуются рентгеновские снимки, амбулаторные и стационарные карты, которые направляются на судебно-медицинское освидетельствование. По его результатам принимается окончательное решение о возбуждении, либо отказе в возбуждении уголовного дела.

Последние изменения в ст. 264 УК РФ определили состояние алкогольного опьянения как квалифицирующий и особо квалифицирующий признаки, в зависимости от наступивших последствий. Это повлекло необходимость установления наличия либо отсутствия состояния алкогольного опьянения у водителя, совершившего ДТП.

Это может сделать сотрудник Госавтоинспекции, находящийся на месте происшествия, поскольку освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения входят в перечень проводимых ими административных процедур.

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения осуществляется сотрудником в присутствии двух понятых с использованием технического средства измерения, обеспечивающего запись результатов исследования на бумажном носителе и разрешенного к применению Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения и социального развития, поверенного в установленном порядке Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии, тип которого внесен в Государственный реестр утвержденных типов средств измерений. В случае превышения предельно допустимой концентрации абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе (0,15 и более мг на один литр), выявленного в результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, составляется акт освидетельствования установленной формы, который подписывается сотрудником, освидетельствованным и понятыми.

При несогласии освидетельствованного с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения в акте освидетельствования делается соответствующая запись, после чего осуществляется направление лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

В процессуальном порядке наличие у водителя состояния алкогольного опьянения может быть закреплено только при проведении судебно-медицинского исследования. Обнаружив у водителя запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке, следователь составляет отношение о направлении на судебно-медицинское исследование.

В случае установления проведенным исследованием состояния алкогольного опьянения после возбуждения уголовного дела проводиться соответствующая экспертиза.

Установление признаков алкогольного опьянения путем проведения освидетельствования является проблематичным, поскольку визуальное определение состояния опьянения может быть затруднительным и не всегда точным. Алкогольное опьянение является внутренним состоянием организма, которое может проявляться внешне через запах алкоголя, следы инъекций и другие косвенные признаки, но для его точного определения и оценки степени опьянения может понадобиться специализированное медицинское обследование. Использование оборудования для анализа дыхания или мочи может дать лишь приблизительные результаты, и окончательное подтверждение факта опьянения требует применения дополнительных лабораторных тестов. Участие врача-нарколога в процедуре освидетельствования не заменяет полноценную медицинскую экспертизу, а служит вспомогательным элементом подготовки к проведению более подробного анализа.

Нередко для принятия законного и обоснованного решения о возбуждении уголовного дела о преступлении, связанном с нарушением ПДД и эксплуатации ТС, необходимо провести не только судебно-медицинское, но и автотехническое исследование. Например, по факту наезда водителем Ш. на малолетнего пешехода Б. в отделе по ДТП Главного следственного управления было возбуждено уголовное дело № 745590 по ч. 2 ст. 264 УК РФ. В ходе расследования был проведен следственный эксперимент и автотехническая экспертиза, которыми установлено, что пешеход перебежал дорогу в неустановленном месте, и водитель Ш., даже заметив опасность в момент его выхода на проезжую часть, не располагал технической возможностью предотвратить наезд¹. Уголовное дело было прекращено, однако этого можно было бы избежать, проведя автотехническое исследование при проверке сообщения о преступлении.

Таким образом, данные, указывающие на признаки преступления, связанного с нарушением ПДД и эксплуатации ТС, должны быть отражены в следующих документах:

- рапорт сотрудника ДПС Госавтоинспекции, первым прибывшим на место происшествия;
- справка о дорожно-транспортном происшествии;
- протокол осмотра места происшествия, фототаблица и схема к нему;
- акт судебно-медицинского исследования трупа, либо справка о диагнозе лица, пострадавшего в ДТП и объяснение врача;
- акт освидетельствования водителя на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;

¹ Уголовное дело № 745590 // Архив ГСУ Челябинской области.

- объяснения участников и очевидцев ДТП;
- справка об автотехническом исследовании.

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

- приказ о приеме водителя на работу в автотранспортное предприятие;
- приказ о закреплении за ним автомобиля и его должностных обязанностях;
- путевой лист, на основании которого ему разрешен выезд в день ДТП;
- приказ по автотранспортному предприятию о назначении лица, ответственного за ремонт ТС и выпуск их в эксплуатацию, его должностные обязанности;
- журнал учета выезда ТС с территории предприятия;
- объяснение лица, ответственного за ремонт ТС и выпуск их в эксплуатацию;
- акт автотехнического исследования для установления причинной связи произошедшего ДТП с недоброкачественным ремонтом ТС, либо технической неисправности, которая имела место при выпуске его в эксплуатацию.

Основным способом проверки сообщения о преступлении, связанном с нарушением ПДД и эксплуатации ТС, является производство осмотра места происшествия, от качества которого напрямую зависит не только законность возбуждения уголовного дела, но и его судебная перспектива. Осмотр места происшествия должен производиться следственно-оперативной группой. Руководителем группы является следователь, который определяет комплекс действий в зависимости от сложившейся ситуации.

Для успешной работы следственно-оперативная группа должна быть оснащена: транспортом, осветительными приборами, диктофоном, мегафоном, специальными ограждениями для места происшествия, табличками с номерами для обозначения найденных предметов, средствами первой помощи, инструментами для сбора улик (пробирки, скальпели, ножницы, марля, пакеты), рулеткой длиной не менее 20 м., чертежными принадлежностями и миллиметровой бумагой для создания схемы ДТП, мелом для разметки дороги и автомобиля, а также фонариком.

В состав следственно-оперативной группы входят: следователь, сотрудник оперативного отдела, криминалист.

Кроме того, к работе следственно-оперативной группы на месте ДТП привлекаются сотрудники Госавтоинспекции, участковый уполномоченный, врач, автотехник, специалист по дорожным покрытиям.

Вопрос № 3.

Порядок возбуждения уголовного дела по факту совершения ДТП

Стадия возбуждения уголовного дела имеет свои особенности применительно к ДТП. Особенную значимость приобретает начальная фаза сбора доказательств, поскольку материальные следы ДТП могут быстро деградировать или полностью исчезнуть под воздействием природных процессов или из-за вмешательства сторон, не заинтересованных в раскрытии истинной картины происшествия.

Наиболее актуальны два повода для возбуждения уголовного дела, предусмотренные ст. 140 УПК РФ:

- заявление о преступлении от свидетеля ДТП (п. 1 ч. 1 ст. 140 УПК РФ).

- рапорт сотрудников Госавтоинспекции о выявлении признаков преступления (п. 3 ч. 1 ст. 140 и ст. 143 УПК РФ).

Реже встречаются другие поводы:

- явка водителя с признанием вины (пункт 2 ч. 1 ст. 140 УПК РФ);
- постановление прокурора о передаче материалов в орган предварительного расследования для решения вопроса о привлечении к уголовной ответственности (п. 4 ч. 1 ст. 140 УПК РФ).

Обычно заявление или рапорт содержат начальную информацию о ДТП и его последствиях, что позволяет рассматривать их как повод для возбуждения уголовного дела. В большинстве случаев признаки преступления можно выявить через анализ поступлений и сопутствующего материала. Тем не менее до возбуждения уголовного дела обычно проводится дополнительная проверка, включающая фиксацию показаний свидетелей, осмотр места происшествия, что разрешено до возбуждения уголовного дела. Цель проверки на этом этапе – подтвердить наличие признаков преступления или опровергнуть их существование.

Для возбуждения уголовного дела достаточно наличие отдельных элементов состава преступления, а именно признаков, указывающих на них. Речь идет не о любых признаках, а о существенных, к числу которых можно отнести:

1. Признаки дорожно-транспортного происшествия, описанные в правилах учета ДТП.

2. Нанесение потерпевшему тяжелого вреда здоровью или смерть.

3. Связь этих последствий с участием в дорожном движении хотя бы одного ТС.

Хотя вышеуказанных обстоятельств достаточно для возбуждения уголовного дела, они не позволяют окончательно квалифицировать деяние

как ДТП. Полноценная квалификация требует подтверждения полного набора признаков состава преступления: нарушения правил безопасности движения и эксплуатации ТС; причинной связи между нарушением и последствиями в виде тяжких телесных повреждений или смерти потерпевшего; наличия признаков субъекта преступления, соответствующего возрасту уголовной ответственности и осознавшего свою вину в отношении нарушений и последствий. Эти обстоятельства обычно уточняются на дальнейших этапах уголовного процесса. На стадии возбуждения уголовного дела существует лишь предположение о наличии всех этих составляющих, что объясняет упоминание в ст. 140 УПК РФ о признаках преступления, а не о признаках состава преступления.

Материалы, полученные в ходе проверки сообщения о преступлении, анализируются для определения наличия оснований для возбуждения уголовного дела или установления обстоятельств, которые могут исключить необходимость производства по делу. При оценке представленных материалов следователь обязан подходить к ним с осторожностью, учитывая, что они могли быть собраны вне рамок официальной процедуры и не сопровождались необходимыми гарантиями достоверности. Например, при опросе свидетелей не упоминается о возможной ответственности за предоставление ложных показаний, а сам опрос может проходить в неблагоприятных условиях (например, на месте происшествия, под влиянием эмоционального стресса, вызванного увиденным ДТП). Несмотря на эти недостатки, указанные документы задают направление и структуру дальнейшего расследования.

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации ТС, уголовное дело возбуждается, как правило, в отношении конкретного лица (за исключением случаев, когда водитель, нарушивший правила, не установлен). В постановлении необходимо указать: дату и точное время совершения преступления; фамилию и инициалы водителя; модель и государственный номер автомобиля, на котором совершено ДТП; направление движения автомобиля; действия водителя, в результате которых произошло ДТП; какие именно пункты ПДД нарушены этими действиями; последствия, наступившие в результате ДТП.

В случае большого числа погибших и пострадавших уголовное дело может быть возбуждено немедленно после осмотра места происшествия, если обнаружены признаки преступления, связанного с нарушением ПДД и эксплуатации ТС. Однако таких случаев немедленного возбуждения уголовного дела лучше избегать. Большинство таких дел впоследствии прекращаются из-за отсутствия состава преступления.

Процесс возбуждения уголовного дела по факту ДТП включает несколько важных аспектов:

1. Основания для возбуждения уголовного дела. Основным основанием для возбуждения уголовного дела является наличие признаков преступления,

таких как: ДТП, в результате которого пострадали люди или погибли, нарушение ПДД и эксплуатации ТС, причинная связь между этими событиями и наступившей общественной опасностью.

2. *Источники информации.* Источниками информации могут служить различные виды сообщений, включая заявления свидетелей, отчеты сотрудников Госавтоинспекции, жалобы пострадавших, а также прямые указания от прокуратуры или других компетентных органов.

3. *Проверка доказательств.* На начальной стадии расследования важную роль играет проверка собранных доказательств, которая включает в себя осмотр места ДТП, опрос свидетелей, изучение документов и материалов, касающихся происшествия.

4. *Формализация выводов.* Собранные доказательства и проведенный анализ формируют основу для принятия решения о возбуждении уголовного дела. Этот процесс может включать составление протокола осмотра места ДТП, подготовку заключения экспертов, а также выработку рекомендаций по дальнейшему ведению расследования.

5. *Принятие решения.* На основании собранных доказательств и проведенной их оценки принимается решение о возбуждении уголовного дела. Решение оформляется соответствующим документом, таким как постановление о возбуждении уголовного дела, и направляется в ОВД или прокуратуру.

Таким образом, процесс возбуждения уголовного дела по факту ДТП включает сбор доказательств, их оценку, а также официальное оформление принятого решения, что является важной частью обеспечения законности и справедливости в обществе.

Вопрос № 4.

Взаимодействие с органами дознания при розыске скрывшегося водителя и транспорта.

Использование криминалистических учетов

Важнейшей составляющей расследования ДТП является розыск водителей, скрывшихся с места ДТП, разработка и внедрение плана «Перехват». Этот план создается и хранится в дежурной части каждого отдела органа внутренних дела (далее – ОВД), который отвечает за территорию происшествия. Он предназначен для координации усилий различных подразделений, таких как Госавтоинспекция, служба обеспечения общественного порядка, а также отделы уголовного розыска и специальные подразделения. Задача плана «Перехват» заключается в обнаружении и задержании скрывшегося водителя и его ТС.

Существует ряд факторов, способствующих уходу водителя с места ДТП:

1. Отсутствие сотрудников ОВД в непосредственной близости от места происшествия.

2. Совершенное ДТП на отдаленном участке дороги, где движение малоактивное.

3. Отсутствие идентификационной маркировки на ТС.

4. Возможность быстрого ухода с места ДТП при минимальных повреждениях.

Введение плана «Перехват» сопровождается привлечением сотрудников Госавтоинспекции, которые распределяются по различным направлениям: часть персонала размещается на основных транспортных развязках, другая группа занимается проведением поисковой операции, а третья патрулирует территорию поиска. Эти меры направлены на максимальное увеличение шансов нахождения и задержания водителя.

Эффективность плана «Перехват» во многом зависит от временных параметров: чем быстрее после ДТП начнется реализация плана, тем успешнее будет его выполнение. Как правило, продолжительность действия плана ограничена 1–2 часами, что обусловлено минимальной потребностью в длительном участии сотрудников.

Для розыска автомобилей и водителей, скрывшихся с места ДТП, в Госавтоинспекции создаются специализированные подразделения и группы, состоящие из 2–12 сотрудников, работающих круглосуточно. Их деятельность направлена на выявление информации о скрывшемся автомобиле и водителе через взаимодействие с очевидцами происшествия, использование возможностей видеонаблюдения, а также широкое применение информационных технологий и средств массовой коммуникации. В случаях ДТП с тяжелыми последствиями и смертями, розыск активно ведется с привлечением следственных органов и подразделений уголовного розыска.

Использование криминалистических учетов при расследовании ДТП играет важную роль в процессе идентификации преступников и установления связей между ними и совершенными ими преступлениями. Криминалистические учеты содержат данные о лицах, совершивших преступления, а также о характере и особенностях этих преступлений. Такие базы данных помогают быстро находить информацию о предыдущих правонарушениях, связывая ее с текущими случаями ДТП. Одним из важнейших направлений использования криминалистических учетов является дактилоскопическая регистрация следов рук, оставленных на месте ДТП. Использование криминалистических учетов значительно упрощает и ускоряет процесс расследования ДТП, обеспечивая быстрый доступ к необходимой информации о возможных правонарушителях и их действиях.

Совместная деятельность при проведении мероприятий по розыску скрывшегося водителя и транспорта является неотъемлемой частью расследования дорожно-транспортных происшествий. Взаимодействие между

ОВД и органами дознания обеспечивает эффективное распределение ресурсов и оперативное выполнение задач. Это особенно важно при сложных и многозадачных расследованиях ДТП, где требуется участие различных подразделений.

Современные информационные системы позволяют автоматизировать многие процессы поиска и обработки данных, что сокращает время и усилия, необходимые для успешного завершения расследования. Аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» представляет собой единую систему, состоящую из множества подключаемых модулей таких как: системы федерального, городского, а также локального видеонаблюдения; различные мониторинговые датчики; системы отслеживания динамических объектов; системы громкоговорителей и пр. «умные системы», которые позволяют фиксировать и анализировать данные о происходящих событиях в режиме реального времени в едином центре управления. Использование современных технологий, таких как биометрия, дактилоскопия и идентификационные программы, помогает повысить точность и надежность результатов, что положительно сказывается на общем успехе расследования. При проверке информации о ДТП необходимо собирать и анализировать большое количество информации. Аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» может помочь автоматизировать этот процесс, что в предполагаемом будущем поможет сократить время, затрачиваемое на сбор и анализ данных.

Взаимодействие с органами дознания и использование криминалистических учетов обеспечивают более эффективный и точный процесс розыска и задержания скрывшихся участников ДТП, улучшая качество и результативность расследования.

Таким образом, на этой лекции рассмотрены традиционные методы планирования, которые требуют адаптации к новым условиям, связанным с развитием информационных технологий и увеличением сложности дорожных ситуаций. Эти выводы расширяют существующие представления о методологии расследования ДТП, предлагая новые подходы к решению старых проблем. Организация и планирование работы следователя на стадии возбуждения уголовного дела по фактам ДТП представляет собой ключевой этап предварительного следствия. Деятельность следователя должна осуществляться оперативно и результативно, строго соблюдая предписанные законодательные процедуры и нормативные требования. При дальнейшем изучении темы будут рассмотрены особенности получения сведений о ДТП, при которых следователь обязан провести проверочные мероприятия для установления наличия признаков преступного деяния; осуществить всестороннюю оценку условий произошедшего, учитывая состояние дорожной инфраструктуры, метеорологические факторы, техническую

исправность ТС и действия водителей; установить основные приоритеты проведения расследований, среди которых выявление лица совершившего ДТП, обнаружение свидетелей и сбор доказательной базы; составить развернутый план осуществления необходимых мероприятий, предусматривающих осмотр места происшествия, проведение опросов участников и очевидцев, назначение соответствующих экспертиз и другие меры; осуществлять координацию взаимодействий с подразделениями органов дознания, прокуратуры и судом.

ГЛАВА III. ОСМОТР МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПО ДЕЛАМ, СВЯЗАННЫМ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ

План лекции:

1. Общий и детальный осмотр места происшествия.
2. Фиксация обстановки ДТП и результатов осмотра места происшествия.
3. Осмотр транспортных средств.

Актуальность рассматриваемой темы очевидна. Расследование ДТП не обходится без тщательного осмотра места происшествия, ведь это нередко единственный источник объективных доказательств. Без проведения такого осмотра практически невозможно определить степень вины участника аварии и передать дело в суд для дальнейшего рассмотрения.

Осмотр места ДТП считается основным следственным действием при расследовании подобных инцидентов. Эта процедура тесно связана с вопросами криминалистики и уголовного процесса, регулируемые ст. 176–177, а также ст. 164–170 УПК РФ.

Теоретическая ценность данной темы обусловлена тем, что вопросы, возникающие при осмотре места ДТП, наглядно иллюстрируют важность этого следственного действия в криминалистике. С практической точки зрения лекция охватывает весь спектр вопросов, связанных с подготовкой к осмотру места происшествия; описывает используемые технико-криминалистические средства и правовые основы их применения. Мы также подробно рассмотрим этапы осмотра, применяемые тактические приемы, способы фиксации процесса и результатов осмотра места происшествия. Эта лекция призвана углубленно изучить тему осмотра места ДТП, начиная с теоретических основ и заканчивая конкретными примерами и рекомендациями по проведению данного следственного действия.

Вопрос № 1.

Общий и детальный осмотр места происшествия

При расследовании дорожно-транспортных происшествий одной из первых и наиболее важных следственных действий является осмотр места происшествия. Его проведение имеет огромное значение, так как оно позволяет следователю воссоздать механизм случившегося ДТП и сохранить ключевые улики. Учитывая важность этого этапа, мы подчеркнем, что осмотр должен осуществляться опытным специалистом, имеющим квалификацию в расследовании ДТП, чтобы минимизировать риски утраты ценных доказательств. В противном случае результаты осмотра могут оказаться неполными или некачественными, что негативно скажется на дальнейшем расследовании.

Территориальные особенности осмотра места ДТП также вносят свою лепту в процесс его проведения. Осмотры ДТП, происходящие в местах с высоким уровнем трафика, представляют собой сложную задачу, так как такие места отличаются большой загруженностью, что накладывает требования по срочности и тщательности выполнения. Это означает, что проведение осмотра должно происходить в сжатые временные рамки, чтобы успеть зафиксировать все ключевые элементы происшествия до их уничтожения или изменения.

Помимо стандартных участников осмотра, таких как специалисты-автотехники, оперативные сотрудники и представители дорожной полиции, при необходимости могут быть привлечены и другие специалисты, что подчеркивает сложность и многослойность данного следственного действия. Все участники должны понимать свою роль и следовать установленным инструкциям, чтобы гарантировать высокое качество результата.

Итоги осмотра места ДТП играют большую роль в назначении и производстве судебных автотехнических экспертиз. Данные, зафиксированные в ходе осмотра, становятся отправной точкой для экспертов, которые будут изучать технические аспекты ДТП. Любые недочеты, допущенные в ходе осмотра, могут оказать негативное воздействие на результаты экспертизы, что ставит под сомнение точность выводов. Поэтому крайне важно, чтобы осмотр проводился профессионалом, который понимает всю сложность и важность данного действия. Только в этом случае можно рассчитывать на качественный результат, который станет основой для дальнейшего расследования ДТП.

Особенностью осмотра места происшествия при расследовании указанной категории уголовных дел является то, что при отсутствии погибших он проводится сотрудниками Госавтоинспекции, согласно п. 266 приказа МВД России № 664 от 23 августа 2017 г. «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (далее – Административный регламент). ДТП становится деянием, содержащим признаки преступления только после установления тяжкого вреда здоровью, либо смерти потерпевшего в его результате. До установления тяжести вреда здоровью путем судебно-медицинской экспертизы возбуждается административное производство по ст. 12.24 КоАП РФ.

Тактика осмотра места ДТП принципиально не отличается при производстве по административному правонарушению и по уголовным делам и ее особенности не являются предметом исследования данной работы, к тому же подробно раскрыта в п. 266–299, а процедура составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения п. 273–281 Административного регламента. Однако на отдельных особенностях, связанных с применением специальных знаний следует остановиться подробнее.

Задачи и порядок производства следственного действия регламентируется ст. 164–170 и ст. 176–177 УПК РФ. Мы полностью разделяем точку зрения Е. И. Крикунова, который «применительно к осмотру места ДТП в качестве его задач выделяет:

- выяснение обстановки, установление места и времени происшествия, а также его последствий;
- обнаружение, фиксация, изъятие следов и вещественных доказательств;
- фиксация визуальных повреждений ТС для установления технических причин и условий, повлекших происшествие;
- поиск ориентирующей информации о типе, марке, модели, особенностях и других данных о ТС, скрывшихся на месте ДТП, определение направления их движения после происшествия;
- установление причин происшествия и условий, способствовавших его совершению;
- построение и проверка версий об обстоятельствах происшествия»¹.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия является одним из самых важных и неотлагательных следственных действий, которое играет ключевую роль в восстановлении механизма произошедшего ДТП и сохранении ключевых улик. Чтобы добиться максимальной эффективности и избежать разрушения или изменения важных следов, необходимо соблюдать следующие принципы: законность, своевременность, полнота, систематичность, объективность, централизованное руководство осмотром, активность и использование научных методов и инструментов.

Осмотр места ДТП требует применения научно-обоснованных методов и техник для выявления и фиксации следов, необходимых для установления обстоятельств происшествия, его механизма и других значимых факторов, которые важны для расследования ДТП. Осмотр места ДТП состоит из трех этапов: подготовительного, рабочего и заключительного. Подготовительная стадия включает в себя мероприятия до прибытия на место происшествия и на месте ДТП, рабочая стадия охватывает обзорную и детальную фазы, а заключительная стадия завершает осмотр и фиксирует результаты.

Сразу после получения сообщения о ДТП, сотрудники полиции, в частности Госавтоинспекции, обязаны оказать первую помощь пострадавшим. Место ДТП должно быть огорожено специальными средствами, такими как ленты или барьеры, чтобы защитить следы и предметы, которые могут влиять

¹ Крикунов Ю. И. Проблемы осмотра места происшествия и назначения судебных экспертиз по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза» : дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 53; Мызников В. А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза» : дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 1996. С. 91.

на последующий ход расследования. Важно также защитить следы ТС, участвовавших в ДТП, от воздействий внешних факторов, таких как осадки, дождь и снег, предотвращая их перемещение или изменение положения.

Качество осмотра места ДТП во многом зависит от квалификации привлеченных специалистов, таких как эксперты-автотехники, криминалисты и другие специалисты, которые участвуют в следственном действии. Необходимо привлечь сотрудника уголовного розыска, если водитель скрылся с места ДТП. В некоторых случаях, для повышения качества осмотра, требуется привлечение специалистов с соответствующей квалификацией.

На месте ДТП часто остается множество материальных следов, таких как фрагменты ТС, следы жидкостей (масло, вода, тормозная жидкость и пр.) и другие вещественные доказательства, которые необходимо зафиксировать и изъять с применением научно-технических средств, таких как осветительное, оптическое и измерительное оборудование. Определение места столкновения ТС может основываться на таких факторах, как следы разбросов частей машин, разлитие жидкостей, следы скольжения шин и повреждения придорожных объектов (ограждения, деревья, столбы и осветительные устройства).

Некоторые следы ДТП могут располагаться на некотором удалении от места происшествия, что усложняет их обнаружение, поэтому следователю вместе со специалистом необходимо четко определить границы осмотра и поиска вещественных доказательств. Осмотр места ДТП может проводиться как в дневное, так и ночное время суток. В темное время суток осмотр должен осуществляться с использованием мобильных источников искусственного освещения, таких как фары, прожекторы и другие приборы, обеспечивающие необходимое освещение сцены ДТП. Важно различать старые следы, оставленные ранее, от новых следов, возникших в результате ДТП. Старые следы имеют наслоения пыли, грязи и другие характеристики износа, они более блеклые и стертые, в отличие от свежих следов, которые появились недавно и имеют четкую окраску и форму.

В целом соблюдение вышеперечисленных принципов и привлечение квалифицированных специалистов гарантирует качественную реализацию осмотра места ДТП, что, в свою очередь, оказывает прямое влияние на дальнейшую судебную экспертизу и итоговое расследование ДТП.

Оценка обстановки места происшествия осуществляется после установления фактических обстоятельств, относящихся к дорожной обстановке: интенсивность, равномерность и скорость движения транспорта на дороге или улице, где произошло происшествие, состояние дороги (напряженность пешеходного движения в определенное время суток), а также общее состояние дороги, ее ширины, рядности (полос) движения, наличие уклонов, подъемов, спусков, поворотов, вида покрытия¹. Тщательным образом исследуется

¹ Багдасарян Ю. Н. Криминалистический анализ механизма дорожно-транспортного преступления : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; судоустройство; прокурорский надзор; криминалистика» : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 1982. С. 103.

обзорность с места водителя. Она определяется не только освещенностью, состоянием погоды, профилем пути, наличием деревьев и т. п., но и расположением других автомобилей на проезжей части.

Иногда важные следы ДТП располагаются на некотором удалении от места происшествия, что делает их труднодоступными для обнаружения, поэтому следователю и специалисту необходимо сначала определить границы осмотра и поиска вещественных доказательств, чтобы эффективно организовать процесс их сохранения и фиксации. Определение границ осмотра места ДТП и поиск вещественных доказательств – это важнейший этап работы следователя, от которого зависит успешность дальнейшего расследования. Грамотно организованный осмотр позволяет сохранить и зафиксировать все важные улики, что существенно повышает шансы на раскрытие преступления и установление истины. Для правильного определения границ следователь должен немедленно прибыть на место происшествия и провести первичный осмотр, чтобы получить общее представление о ситуации, оценить масштаб происшествия, количество участников ДТП, характер повреждений ТС и наличие пострадавших. Границы осмотра должны охватывать всю территорию, на которой могли остаться следы аварии, учитывая возможные траектории движения ТС, места столкновения, следы торможения и другие факторы.

Осмотр дорожного покрытия во всех случаях проводится в ходе осмотра места происшествия при совершении ДТП, либо при обнаружении трупа с признаками повреждений, характерных для ДТП, и является составной частью первоначального следственного действия. При осмотре дороги могут быть обнаружены следы от колес автотранспорта, отдельные части от автомобилей, выпавший груз, вещи водителя, пассажиров, пострадавших и т. д. Особое внимание следует уделять изучению следов торможения¹.

Схема ДТП должна включать следующие элементы:

1. Фиксация дорожной обстановки, включая положение ближайших стационарных объектов, их координаты.
2. Местоположение ДТП относительно какого-то недвижимого объекта.
3. Замеры, предпочтительно проводящиеся от правой стороны проезжей части или обочины в направлении движения ТС.
4. Положение колес, начало и конец следов торможения, а также необходимые замеры.

В населенных пунктах можно указать улицу, номер дома, расстояние от углового здания, а в незаселенных районах – название трассы (шоссе), километр трассы (шоссе) и ориентир.

¹ Варданыан А. В., Васюков В. Ф., Коновалов Н. А. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена : методические (практические) рекомендации. Орел : Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова, 2018. С. 30.

Нужно также зафиксировать все дорожные знаки, их местоположение; светофоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, островки безопасности; состояние разметки, видимость полос разметки на дороге; наличие подземных переходов, их ориентацию и расстояния до места происшествия. Данные элементы помогут создать точную схему ДТП, которая будет полезна для дальнейшего расследования.

На схеме необходимо также показать (возможно зафиксировать и изъять) наиболее важные моменты механизма ДТП:

- точки, места столкновения или наезда;
- объекты – расположение ТС или потерпевшего;
- следы торможения, юза, заноса, скольжения, отделившейся грязи и т. д.;
- отдельные следы, оставленные на дорожном покрытии (выбоины, царапины, маслянистые пятна и т. д.)¹.

Далее рассмотрим основные тактические особенности осмотра следов и объектов, часто встречающихся при расследовании ДТП.

Когда члены следственно-оперативной группы прибывают на место происшествия, они делают все возможное для спасения пострадавших и оказания первой помощи, если это необходимо. Однако известно, что многие ДТП влекут за собой гибель одного или нескольких человек.

Наружный осмотр трупа на месте ДТП или его обнаружения при расследовании таких происшествий имеет свои особенности, связанные с механизмом преступления и его последствиями. Если в результате ДТП человек погибает, первым делом осматривается его тело. Рекомендуется проводить осмотр эксцентрическим методом, начиная с трупа и двигаясь к периферии.

Сначала нужно зафиксировать местоположение трупа относительно других объектов. В протоколе указываются такие данные: положение трупа относительно машины и других объектов; виды повреждений на теле, их размеры и расположение, а также повреждения на одежде (следы протектора шин, крови, грязи и прочее). Труп осматривается обязательно с участием судмедэксперта, который выступает в качестве специалиста во время следственного действия. В процессе осмотра труп фотографируют с двух сторон и сверху. Если труп не опознан, рекомендуется делать фотографии по правилам сигналетической съемки.

Также внимательно осматривается местность вокруг трупа, где могут быть найдены различные микрообъекты. На месте происшествия могут быть обнаружены остатки ткани одежды, волосы, ногти, зубы, фаланги пальцев,

¹ Чих Н. В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика; теория оперативно-розыскной деятельности» : дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 1999. С. 128.

мелкие металлические предметы (пряжки, пуговицы) и другое. Все эти предметы должны быть изъяты, упакованы и использованы для идентификации личности трупа. Судмедэксперт также извлекает микрочастицы с рук и открытых частей тела, образцы волос и, возможно, содержимое внутренней поверхности носа, рта и ушных раковин. Например, согласно заключения судебно-медицинского эксперта №1292, потерпевший получил телесные повреждения: кровоизлияния в мягких тканях головы справа; раны, ссадины, кровоподтеки на лице; оскольчатый паутинный перелом правой теменной кости и затылочной кости справа. Все телесные повреждения в совокупности по признаку опасности для жизни расцениваются как тяжкий вред здоровью и стоят в прямой причинной связи со смертью¹. Однако при обнаружении трупа у него имелись признаки и других телесных повреждений, не связанных с данным ДТП. Тщательный осмотр трупа способствовал обнаружению не связанных с ДТП повреждений. При осмотре трупа неизвестного лица в протоколе подробно отмечается внешность трупа по методу словесного портрета.

Осмотрев ТС, прежде всего, необходимо определить место его осмотра, так как при неблагоприятных погодных условиях или невозможности доступа к некоторым частям автомобиля осмотр может быть перенесен в другое удобное для специалиста место.

Осмотр начинается с описания в протоколе характеристик ТС: его типа, марки, модели, цвета и государственного регистрационного номера. Затем отмечается направление движения автомобиля, его состояние, центр передней и задней оси привязываются к двум неподвижным объектам в продольной и поперечной плоскостях.

Важно учесть, что любое дорожно-транспортное происшествие оставляет на автомобиле различные повреждения, которые при правильном осмотре и изучении могут предоставить полезную информацию для успешного расследования. Повреждения необходимо тщательно исследовать, отмечая их характер, высоту, длину и глубину. Особое внимание уделяют следам, которые могут помочь в определении механизма ДТП и характера повреждений, а также установить тип и модель ТС, если оно покинуло место происшествия.

При осмотре повреждений автомобиля, полученного в результате ДТП, обращают внимание на следующие моменты:

- вмятину, которая указывает направление удара; ее глубина превышает ширину, что позволяет судить о траектории движения автомобиля;
- царапины, характеризующиеся большей шириной, чем глубиной, что говорит о параллельных поверхностях поврежденного кузова;

¹ Уголовное дело № 8090067 // Архив Октябрьского районного суда г. Уфа. URL: <https://sudyrf.ru/oktyabrskiy-rayonnyi-sud-ufy-respublika-bashkortostan.html> (дата обращения: 10.10.2025).

– задиры, проявляющиеся разрывами металла, большими площадями, что дает возможность установить предмет удара.

Осматривая внешнюю поверхность кузова, в протоколе отмечают состояние осветительных приборов, сигнальных устройств, задних окон и стеклоочистителя, а также состояние и целостность дверных замков. Если присутствуют повреждения, их описывают подробно.

Отдельное внимание стоит уделить следам пальцев рук на автомобиле, так как их качественное извлечение и хранение могут помочь в установлении личности водителя в момент ДТП. Такие следы могут находиться на рычаге переключения передач, зеркалах заднего вида, ручке водительской двери и других элементах управления. Изъятие следов пальцев осуществляется с использованием дактилоскопических порошков, которые наносятся на предполагаемые места контакта руки с поверхностью автомобиля. Важно помнить о правильной технике применения порошка, учитывая его совместимость с цветом поверхности и типом используемой дактилоскопической пленки.

Если обнаружен жидкостный след бурого цвета (кровь), то его собирают с помощью марлевых тампонов, которые делятся на три части: одна часть пропитывается жидкостью, вторая часть используется для отбора контрольных образцов, а третья часть сохраняется как оригинал. Кровь может быть обнаружена в засохшем состоянии, в таком случае для ее сбора используют скальпель.

Осмотр салона автомобиля включает описание положений сидений, рычага переключения передач, состояния приборов световой сигнализации, стеклоочистителей, замка зажигания, содержимого багажника, состояния тормозной системы, пробега автомобиля, видимости и обзора дорожного пространства с позиции водителя. При осмотре особое внимание уделяется запаховым следам (н., чехлу сидений), а также следам пальцев рук, как на пористых, так и на гладких поверхностях. Таким образом, тщательный осмотр ТС может предоставить важную информацию для расследования ДТП, помогая установить ключевые детали происшествия и личность водителя.

При работе с одорологическими следами, не следует забывать о временном интервале возможного взаимодействия преступника с объектом, а также способность сохранять подобные следы. Одорологические следы следует изымать вместе с предметом-носителем. Однако, не во всех случаях это возможно (например, детали автомобиля). Для этого необходимо плотно обернуть следоноситель фольгой на тридцать минут, далее фрагмент с запаховыми следами упаковывается в пакет.

Если невозможно провести полноценный осмотр ТС на месте происшествия, его продолжают в специально оборудованном помещении, что отражается в протоколе. В случае необходимости проводится повторный осмотр с оформлением дополнительного протокола.

Одной из распространенных ошибок является небрежная эвакуация поврежденных ТС с места ДТП. В этом случае разрушенные компоненты рулевой системы или подвески, взаимодействуя с дорогой, меняют характер и структуру повреждений, затрудняя восстановление реальных причин их разрушения.

Основные задачи осмотра места ДТП:

1. Определение времени, места и последствий ДТП, а также причин, вызвавших происшествие.
2. Сбор и фиксация доказательств (найти, зафиксировать и изъять следы и вещественные доказательства, имеющие отношение к ДТП).
3. Оценка технического состояния ТС (проверка механических свойств автомобиля, чтобы понять, насколько его техническое состояние могло способствовать возникновению ДТП).
4. Идентификация и поиск информации о ТС, которые покинули место ДТП, включая их марку, модель и другие параметры.
5. Выдвижение криминалистических версий (формирование предположений о том, как развивалось происшествие, и проверка их на соответствие имеющимся данным).

Обзор места ДТП делится на три условные зоны:

- зона восприятия водителем угрозы (место, где водитель начал осознавать опасность ДТП);
- зона реагирования водителя (места, где водитель начинает реагировать на угрозу, принимая меры для предотвращения ДТП);
- зона ДТП (место самого ДТП, где произошел контакт ТС; образовались повреждения и возникли последствия).

Следователь должен начать осмотр с зоны ДТП и двигаться назад, к зоне восприятия водителем опасности, чтобы исключить следы, оставшиеся от ТС, которые не участвовали в ДТП.

Перед тем как убрать автомобили и другие объекты, мешающие нормальному движению, необходимо зафиксировать их взаимное положение, следы и другие вещественные доказательства с помощью фотографирования, измерений и прочих методов фиксации.

Для подтверждения факта проведения следственного действия и его результатов, а также для обеспечения достоверности полученных данных, следователь привлекает независимых свидетелей, которые могут выступить в суде в роли свидетелей. В случаях, когда место ДТП находится в труднодоступной области или отсутствует возможность привлечения понятых, допускается проведение осмотра без их участия, однако в таких ситуациях должны применяться методы фиксации и документирования, чтобы подтвердить корректность проведения осмотра и его результатов.

В протоколе отмечается факт проведения осмотра без участия понятых, если ДТП произошло в труднодоступной местности или в условиях,

угрожающих жизни и здоровью людей. В таких случаях используются технические средства для записи хода и результатов осмотра, что также документируется в протоколе.

Наличие нарушения норм уголовно-процессуального законодательства, небрежность при оформлении процессуальных документов ведет к следственным ошибкам. Например, по уголовному делу, возбужденному СЧ СУ при УВД г. Владивостока по ч. 3 ст. 264 УК РФ, неполнота проведенного осмотра места происшествия позволила обвиняемому Д. заявить в судебном заседании о том, что в момент ДТП автомобилем управлял не он, а незнакомый ему человек, что послужило основанием для направления уголовного дела на дополнительное расследование, в ходе которого данная версия была опровергнута путем установления очевидцев. Уголовное дело было вновь направлено в суд, Д. приговорен к лишению свободы.

Детальный осмотр места ДТП. При начале осмотра места происшествия целесообразно сосредоточиться на участках дороги (или улицы), где сохранились следы ДТП, требующие незамедлительной фиксации, чтобы избежать их разрушения. Сначала нужно обратить внимание на следы, которые требуют быстрого закрепления:

1. Следы, указывающие на место столкновения или наезды автомобилей (осколки стекла, осколки фар, следы стекол и грязи).

2. Следы крови.

3. Следы веществ, перевозимых ТС.

4. Следы масла автомобиля.

5. Следы осколков фар, одежды и обуви пострадавшего.

Далее следователь переходит к изучению следов торможения и протектора, которые могут быть утраченными из-за изменений погодных условий. После этого исследуются повреждения автомобилей и другие следы.

При осмотре также фиксируются параметры дороги:

1. Ширина проезжей части и обочины.

2. Величина подъема или спуска.

3. Радиусы поворотов.

Рекомендации по проведению замеров на месте ДТП.

На практике чаще всего приходится измерять расстояния от точки до линии (по кратчайшему расстоянию – перпендикуляр), между двумя линиями, между двумя плоскостями (ширина тротуара, ширина проезжей части, расстояние между бортом ТС и стеной).

Измерению подлежат:

1. Следы колес.

2. Размерные характеристики дороги и дорожных сооружений.

3. Радиус поворота ТС.

4. Угол продольного и поперечного уклона дороги.

5. Следы ног.

6. Следы эксплуатационных жидкостей.
7. Осколки стекол и другие части ТС, расстояние между ними.
8. Размеры поврежденного дорожного покрытия.
9. Расположение ТС и трупа в границах (н., проезжей части).
10. Следы на ТС.

Чаще всего элементы дороги измеряются по ширине, а кювет или глубокий дефект дорожного покрытия, кроме того, по глубине и наклону откоса.

Для сокращения величины погрешности измерений необходимо соблюдать следующие правила:

- исключить замеры из положения стоя. Рулетку натягивать в непосредственной близости от полотна. Это особенно важно при замерах небольших расстояний (менее 10,0 м);
- следить за тем, чтобы не было прогиба ленты рулетки: чем слабее натянута рулетка, тем больше величина погрешности измерения;
- измерение следов отдельных мелких дефектов дороги или протектора производится циркулем и линейкой. С их помощью измеряется также величина мелких вещественных доказательств и расстояние между ними;
- горизонтальные углы схождения дорог измеряются с помощью линейки и транспортира;
- при измерении уклона применяется линейка и уровень, либо специальный прибор эклиметр (им пользуются геодезисты);
- при измерении радиуса закругления следа или поворота проезжей части применяется расчетный способ. Экспертам предоставляются данные о величине перпендикуляра, восстановленного от середины хорды до вершины дуги. Длина хорды – это прямая, соединяющая начало и окончание поворота дороги;
- недопустимо определять расстояние на «глаз» или шагами. Лучше всего иметь электронный измеритель длин;
- при производстве замеров можно каждый раз не возвращаться к началу места замеров, а двигаться от точки к точке. Но в этом случае, для ликвидации погрешности, накопление которой возможно при этом способе – нужно дать общий проверочный размер.

Виды объектов на месте ДТП, подлежащие замерам. Объекты, подлежащие замерам можно подразделить на точечные и линейные.

Методика осмотра места ДТП предусматривает различную технику замеров данных групп объектов. Поэтому важно, чтобы следователь различал их и применял нужную методику при их фиксации в процессе осмотра.

К точечным объектам относятся:

- материальные точечные объекты – частицы ЛКП, головной убор, очки, обувь, перчатки потерпевшего, осколки фар, незначительные сколы или выбоины на дорожном покрытии, единичные капли биологического вещества (кровь, мозг и т. п.);

– виртуальные точечные объекты – место наезда или столкновения, определенные следователем при осмотре места ДТП; место падения пешехода; место остановки ТС, ограничивающего обзорность в момент ДТП и уехавшего к моменту осмотра; место изменения направления движения ТС.

К линейным объектам относятся: ТС; следы колес ТС; труп; объемный груз, выпавший из машины; лужа, из-за объезда которой участник дорожного движения изменил направление своего движения; значительные повреждения дорожного покрытия; дорожные разметки и т. п.

Виды измерений объектов на месте ДТП:

1. Поперечные – замеры, осуществляемые параллельно базовой линии Х.
2. Продольные – замеры, осуществляемые параллельно базовой линии У.

Следовательно целесообразно исключить замеры по диагонали либо по закруглению.

Система координат, ее роль в замерах на месте ДТП.

При замерах на месте ДТП «привязка» должна осуществляться только к одной поперечной и только к одной продольной базовым линиям, т. е. все замеры должны располагаться в одной системе координат.

Замеры ширины проезжей части, обочин обычно не представляют трудности для следователей. Кроме того, в некоторой литературе следователю рекомендуют замерять величину поперечных и горизонтальных углов дорог, но на практике они обычно не замеряются. Для замеров величины подъемов и спусков можно использовать формулу: $d = D \times \cos \alpha$, где D – наклонная линия, α – угол наклона. Крутизну подъемов и спусков дорог выражают в процентах по формуле: $i = (h / L) \times 100$, где h – высота подъема или спуска, L – длина подъема или спуска. Уклон, равный 1 %, обозначает подъем или спуск на 1 м на каждые 100 м дороги.

Использование табличек у железнодорожного полотна. Наклон таблички указывает подъем или спуск, а цифры на ней выражают величину уклона и расстояние, на каком происходит этот уклон. Или использовать простейшую формулу для определения угла прямоугольного треугольника для $3 - R = (a+h) / 2h$, где R – радиус закругления; a – половина длины хорды; h – высота от середины хорды.

Перечень дополнительных действий следователя при осмотре места ДТП с целью получения сведений о том, кто из участников происшествия был за рулем ТС в момент ДТП:

1. Своевременно и правильно изъять одежду и обувь предполагаемого водителя и предполагаемого пассажира, который мог сидеть на переднем сиденье. Использовать их как вещественное доказательство. Если они (одежда и обувь) в больнице, произвести выемку в этот же день из больницы.

2. Помнить, что если передняя часть автомобиля значительно деформирована, то со стороны пассажира в деформированных частях может быть зажата обувь (особенно пассажира с переднего сиденья). Если на ком-то из лиц, интересующих следствие, нет обуви, обязательно искать ее. Если человека увезли в больницу, узнать в больнице – есть ли на нем обувь.

3. Выяснить, были ли на водителе и пассажире головные уборы, и какой конкретно на ком. Обязательно зафиксировать место, где лежит головной убор в машине. Изъять головные уборы и искать нити от них на лобовом стекле и на других местах в салоне. Очевидцы, видевшие машину перед ДТП, могут заметить, например, что на водителе была шапка, а на пассажире – не было.

4. Зафиксировать расположение одежды и личных вещей, оставшихся в салоне.

5. Осмотреть вещи под сиденьем водителя.

6. Сделать фотоснимки телесных повреждений предполагаемых водителя и пассажира прямо в процессе осмотра места ДТП.

7. Получить образцы волос у предполагаемого водителя и пассажира, если в салоне или на лобовом стекле обнаружены волосы. Если тело направляется в морг, то уже в направлении нужно обязательно указать необходимость изъятия образцов волос у трупа и получение отпечатков пальцев рук.

8. Получить образец буккального эпителия (впоследствии человек может отказаться от добровольного изъятия образца, что приведет к увеличению сроков следствия и его усложнению).

9. В ходе осмотра салона ТС изъять все биологические следы (кровь, вещество головного мозга, слюна и т. п.). При этом зафиксировать точное место их обнаружения. Произвести фотосъемку этих мест. Обязательно описать их в протоколе осмотра.

10. В ходе осмотра места ДТП изъять все биологические следы (кровь, вещество головного мозга, слюна и т. п.) на участке около ТС. При этом зафиксировать точное место их обнаружения.

11. Обязательно произвести изъятие сработавших подушек безопасности, если даже на них нет видимых биологических следов.

12. Произвести изъятие чехлов с передних сидений.

13. Снять все отпечатки рук с руля, ключа зажигания, рычагов управления, с ручек передних дверей и с их внутренних и наружных частей. В случае необходимости можно изъять ручку рычага коробки переключения передач.

14. Рассмотреть возможность произведения смывов с тех частей ТС, которых явно касался водитель (для установления потожирового вещества).

15. Сделать качественную и подробную видеозапись и все виды фотосъемки кабины автомашины и ее интерьера.

16. Осмотреть повреждения приборной панели и, в случае необходимости (если они явно от подбородка, н., или коленей человека), сделать их слепки и масштабные фотоснимки.

17. В случае выпадения людей из машины, выяснить по повреждениям дверей, лобового и заднего стекла, с какой стороны они могли выпасть, а с какой стороны не могли. Установить возможный механизм выпадения. Сфотографировать положение частей ТС, которые позволяют сделать эти выводы и отразить эти признаки в разделе протокола об осмотре ТС.

18. Обязательно выяснять и фиксировать точное место нахождения всех выпавших из машины лиц по отношению к автомобилю и месту ДТП даже если их уже увезли.

19. Если имеются характерные повреждения (от голов и других частей тела) лобового стекла изнутри, то изъять лобовое стекло. Найти и изъять его в том случае, если оно выпало в результате контакта ТС и лежит поблизости от места аварии.

20. Зафиксировать и сфотографировать положение и состояние ремней безопасности.

21. Если по ситуации можно предположить, что на одежде людей могли остаться следы от ремня безопасности, то целесообразно произвести их выемку или изъятие фрагмента ремня.

22. Зафиксировать положение сиденья водителя и пассажира спереди.

23. Сфотографировать и описать педали тормоза и т. д. Если на них имеются накладки с явно выраженным рельефом, изъять эти накладки. Если накладок нет, замерить размеры и описать форму педалей. Произвести выемку коврика под ногами водителя с сохранением следов земли и иных частиц на нем.

24. Произвести изъятие видеорегистратора.

25. Постараться произвести видеосъемку объяснений, которые дают оставшиеся на месте пассажиры машины и очевидцы, а также их действия по уточнению того, кто и где сидел в машине, и кто и где лежал после выпадения из нее.

26. Обязательно, еще на месте аварии, выяснить у всех лиц, которые были в машине, маршрут их ТС в этот день, все места остановки и особенно, место, и время последней остановки (т. е. то место, где можно получить доказательства того, кто сел за руль ТС).

27. Получить данные о том, кто является владельцем ТС, кто вписан в полис ОСАГО, как лица, допущенные к управлению этого ТС.

28. Изъять все документы, свидетельствующие о том, кто является владельцем ТС, за кем она была закреплена, если автомашина является собственностью организации (путевой лист, технический паспорт и т. п.), а также документы, указывающие на маршрут ТС в этот день (например, документы на получение груза).

29. В случае необходимости изъять блок SRS¹. В зависимости от марки и модели ТС на блоке имеется различный объем информации. Не исключается получения информации о точном времени ДТП и характеристика движения ТС до него и после.

30. Произвести выемку видеозаписей со всех камер, мимо которых проезжал автомобиль незадолго до аварии.

31. Если у места ДТП имеется остановка общественного транспорта, то иметь ввиду, что на ней в момент ДТП может стоять автобус. Большинство автобусов оборудованы несколькими видеорегистраторами, дающими возможность запечатлеть обстановку сзади и по бокам автобуса.

32. Проверить телефоны всех лиц, находящихся в машине на предмет обнаружения того факта, кто разговаривал по телефону в момент ДТП. А также после ДТП, т. к. в этих первичных разговорах водитель обычно говорит правду о себе.

При осмотре места ДТП важно учитывать несколько ключевых моментов, которые помогут вам успешно провести расследование:

1. *Обзорность и видимость на дороге.* Видимость на дороге зависит от множества факторов, таких как марка автомобиля, погодные условия, время суток и т. д. Она определяет, как водитель воспринимает окружающую среду, что влияет на его способность адекватно оценивать ситуацию и принимать правильные решения.

2. *Время реакции водителя.* Между моментом, когда водитель замечает потенциальную опасность и началом его активных действий (например, торможение или уклонение) проходит определенный временной промежуток. Автомобиль продолжает движение до начала торможения или изменения курса, что поможет следователю определить место возможного столкновения.

3. *Место столкновения.* Определенное место ДТП можно установить различными способами:

- по следам разброса осколков;
- по наличию пятен масла, воды и других жидкостей, которые выделяются из поврежденных частей автомобиля;
- по следам торможения и юза, которые указывают на направление движения до столкновения;
- по повреждениям придорожных объектов, таких как ограждения, деревья, опоры освещения и т. д.;

¹ Блок управления системой SRS (Supplemental Restraint System) в автомобиле – это электронный блок управления (ЭБУ) системы пассивной безопасности, которая включает подушки безопасности и преднатяжители ремней. Задача блока – анализировать данные от датчиков удара и принимать решение о необходимости и степени активации подушек и преднатяжителей ремней.

- по следам бокового перемещения шин, которые возникают в момент столкновения.

4. *Отличие старых следов от новых.* Старые следы, оставленные ранее, отличаются следующими характеристиками:

- они покрыты пылью, грязью и деформировались временем;
- более тусклые и изношенные;
- часто перекрываются новыми следами, созданными в результате ДТП.

5. *Рекомендации по поиску старых следов.* Чтобы отличить старые следы от новых, обратите внимание на их особенности:

- старые следы обычно сохраняют наслоения пыли, грязи и другие природные явления;
- они менее выражены и имеют тусклый оттенок;
- их структура зачастую нарушается новыми следами ДТП.

Подводя итоги, при осмотре места ДТП важно уделять внимание всем деталям, включая обзорность, время реакции водителя, место столкновения, а также различиям между старыми и новыми следами. Это позволит получить полное представление о происшествии и построить более точные версии событий.

Оценка обстановки места происшествия осуществляется после установления фактических обстоятельств, относящихся к дорожной обстановке: интенсивность, равномерность и скорость движения транспорта на дороге или улице, где произошло происшествие; характер дороги (напряженность пешеходного движения в определенное время суток), а также общее состояние дороги, ее ширины, рядности (полос) движения; наличие уклонов, подъемов, поворотов; вида покрытия. Тщательным образом исследуется видимость с места водителя. Она определяется не только освещенностью, состоянием погоды, профилем пути, наличием деревьев и т. п., но и расположением других автомашин на проезжей части.

Таким образом осмотр места ДТП действительно имеет ряд специфических особенностей. Только качественно выполненный осмотр места ДТП позволит следователю восстановить полностью картину произошедшего. Следует учитывать, что без наличия технических знаний о конструкции ТС осмотр места ДТП не может быть проведен должным образом. Сопоставление и анализ выявленных обстоятельств позволяют правильно оценить дорожную обстановку на месте аварии и облегчить дальнейшее расследование. Осмотр места происшествия играет ключевую роль в установлении обстоятельств ДТП, он обеспечивает получение первичной информации, позволяющей восстановить картину произошедшего и собрать необходимые доказательства. Результаты осмотра напрямую влияют на дальнейшее направление расследования и принятие решений органами следствия и судом.

Вопрос № 2.

Фиксация обстановки ДТП и результатов осмотра места происшествия

Помимо составления протокола осмотра места происшествия обстановка ДТП фиксируется в схеме, которая вместе с фототаблицей является приложением к протоколу осмотра. Схема служит для того, чтобы зафиксировать примерное взаимное расположение наиболее важных объектов на месте ДТП относительно автодороги и предполагаемого места столкновения с указанием на ней требуемых замеров (размеров). Это так называемая черновая схема осмотра места ДТП.

После завершения осмотра места ДТП обычно составляется более подробная схема, которую должны подписать все присутствующие лица, включая понятых. Если кто-то из участников дела – потерпевший или водитель – настаивает на повторном осмотре, его также можно провести. Чтобы эта схема стала официальным документом, отражающим реальную обстановку на месте ДТП, она должна быть выполнена аккуратно, в соответствующем масштабе, возможно, даже на миллиметровой бумаге. Если планируется, что эта схема останется единственной графической иллюстрацией в деле, то важно обеспечить пропорциональность и правильное расположение всех объектов на ней.

На схеме ДТП обязательно указывается следующая информация:

1. Фиксация дорожной обстановки и положения неподвижных объектов поблизости, с указанием их координат.
2. Привязка места ДТП к какому-нибудь неподвижному объекту, например, зданию или другому элементу инфраструктуры.
3. Проведение замеров от правого тротуара или обочины вдоль направления движения транспорта.
4. Обозначение положения колес, точек начала и конца следов торможения или волочения. Эти участки следует очерчивать мелом и проводить необходимые замеры. В качестве исходных точек могут выступать пешеходные переходы, линии «стоп», углы зданий, километровые столбы и прочие ориентиры.

5. Главная цель следователя — точно зафиксировать расположение всех найденных при осмотре предметов.

Если ДТП произошло в населенном пункте, то указываются:

- название улицы;
- номер ближайшего дома;
- расстояние от угла здания.

Если происшествие случилось вне населенного пункта, то нужно записать:

- название шоссе или дороги;
- километр шоссе;

- ориентировочный пункт.

Кроме того, обязательному включению в схему подлежат:

- все дорожные знаки и их местоположение;
- светофоры, шлагбаумы, пешеходные переходы и островки безопасности;
- расположение дорожной разметки и состояние краски;
- наличие подземного перехода, его выходы и расстояние до места происшествия.

Что касается ТС, то на схеме фиксируется:

- положение каждого автомобиля в момент попыток занять конфликтную зону;
- глубина проникновения в эту зону и соответствующие деформации автомобилей после столкновения.

Для этого необходимо определить:

- направление движения автомобилей до момента удара;
- изменение направления движения во время удара;
- направление движения после удара;
- другие данные, нужные следователю для понимания картины и механизма возникновения ДТП.

Таким образом, составление схемы места ДТП требует внимания ко многим деталям, чтобы впоследствии она могла стать важным источником информации для следствия.

На схеме следователь может показать наиболее важные моменты механизма ДТП:

- точки, места столкновения или наезда;
- объекты – расположение ТС или потерпевшего;
- следы торможения, юза, заноса, скольжения, отделившейся грязи и т. д.;
- отдельные следы, оставленные на дорожном покрытии (выбоины, царапины, маслянистые пятна и т. д.);
- отдельные узлы и детали, отделившиеся от автомобиля при столкновении.

Особенности фото и видеосъемки при ДТП

Следователю важно понимать, что фотографии, сделанные на месте ДТП, выполняют несколько ключевых функций:

1. Фиксация обстановки. Фотоснимки служат для документальной регистрации произошедшего, запечатлевая общую картину ДТП и его детали.
2. Определение видимости. Они помогают установить пределы видимости с определенной точки, что может быть важно для анализа действий участников аварии.

3. Восстановление событий. Фотографии используются для проверки и подтверждения теоретических и практических гипотез, что позволяет воссоздать обстановку ДТП в ходе расследования или судебного разбирательства.

4. Границы осмотра. Снимки помогают зафиксировать и подтвердить границы осматриваемой территории, что особенно важно для корректного документирования места происшествия.

При определении ракурса фотосъемки следует стремиться к тому, чтобы конечный продукт (будь то фотопечать или цифровое изображение) максимально достоверно передавал особенности условий видимости и общую обстановку на месте происшествия. Фотоматериалы призваны служить наглядным подтверждением и дополнением к показаниям всех участников дорожно-транспортного происшествия, повышая их убедительность.

Во время фотосъемки следователю следует придерживаться следующих рекомендаций:

1. Исключение посторонних лиц. Убедиться, что в кадр не попали очевидцы или другие люди, не имеющие отношения к происшествию.

2. Полный обзор ТС. Снимать автомобили по диагонали с двух противоположных точек, чтобы зафиксировать их со всех сторон.

3. Оптимизация снимков. Выбирать такие ракурсы, которые позволяют получить максимум информации при минимальном количестве кадров.

4. Точка отсчета. Включать в каждый кадр ориентир (например, дорожный знак или объект), который поможет привязать снимок к местности.

5. Фиксация траектории движения. Запечатлеть путь движения автомобилей до полной остановки, ориентируясь на следы скольжения.

6. Детализация повреждений. Тщательно зафиксировать все повреждения на ТС.

В случае сложных ДТП рекомендуется дополнительно проводить видеосъемку под разными углами. Это позволяет получить более полное представление о происшествии.

При любом виде съемки важно, чтобы на изображениях были видны ориентиры, такие как дорожные знаки, вывески или километровые указатели. Это поможет в дальнейшем точно определить местоположение автомобилей и других объектов. Также необходимо зафиксировать обломки, их расположение, следы жидкостей на дороге и возможные повреждения окружающей территории.

ТС должны быть сняты со всех сторон: спереди, сзади и с боков. Даже те части автомобилей, которые не имеют повреждений, важно запечатлеть, так как в протоколе может потребоваться указать, какие элементы остались нетронутыми.

Количество снимков должно быть достаточным для того, чтобы следователь или эксперт могли восстановить положение автомобилей после столкновения, используя ориентиры и дорожные знаки. Если весь участок

дороги не помещается в один кадр, следует последовательно фотографировать фрагменты места происшествия, обеспечивая перекрытие между снимками. Это позволит в дальнейшем создать панорамное изображение. Видеосъемка, в свою очередь, дает возможность зафиксировать всю картину в единой панораме без необходимости монтажа.

Осмотр и фиксация следов ТС. Особое внимание уделяется следам торможения и другим отпечаткам, оставленным автомобилями. Следы шин, их форма и расположение могут предоставить важную информацию о скорости и траектории движения.

Следы шин и их измерение. Шина автомобиля представляет собой комплект, состоящий из камеры, покрышки, которая оставляет след на дороге, и прокладки между камерой и ободом колеса. Анализ следов шин помогает определить тип ТС, его скорость и манеру движения в момент аварии.

На внешней стороне покрышки автомобильной шины обозначаются ее размеры. Помимо размеров на шинах проставлены: марка завода, номер шины, год и место изготовления, номер ГОСТа или ТУ, модель шины. Завод-изготовитель отражает время выпуска и номер шины, как правило, одной записью. Например, обозначение ЯУ х 97, 8321936, К 175 х 13 читается как Ярославский завод, май 2025 года, № 8321936, резина радиальная, размер 175 х 13.

Длина тормозного пути замеряется от первого заметного отпечатка протектора шины (если его нет — от начала следа скольжения) до окончания четкого следа протектора или следа скольжения. Точная длина тормозного пути важна, потому что этот параметр служит основой для расчета скорости автомобиля в момент аварии, определения полного остановочного пути и оценки технической возможности предотвращения негативных последствий.

Таким образом, качественная фото- и видеосъемка, а также тщательный осмотр следов являются неотъемлемой частью расследования ДТП, позволяя восстановить полную картину происшествия и установить его причины.

Следует внимательно рассмотреть внешний вид тормозного пути, который может содержать:

1. Четко выраженные отпечатки рисунка протектора.
2. Следы скольжения колес по асфальтированной поверхности.
3. Признаки смещения, когда отпечаток протектора сменяется следом скольжения или наоборот, приобретая характер скольжения невращающегося колеса.

Если следы правых и левых колес различаются по длине, замеряют длину каждого следа отдельно. Тормозной след может быть прерывистым. Нужно зафиксировать длину каждого участка и расстояния между ними, а также сделать фотографии следов и описать каждый участок.

Особенности обнаружения и фиксации следов протектора автомобильных шин включают:

1. При прямолинейном движении автомобиля передние и задние колеса оставляют одинаковые или почти одинаковые следы, причем задние колеса могут частично или полностью затирать следы передних колес. На грунтовых дорогах остаются следы только задних колес.

2. Для обнаружения следов всех четырех колес лучше искать участки дороги, где автомобиль делал поворот. Н., съезжал на обочину. Во время поворота на земле остаются следы всех четырех колес.

3. У трехосных автомобилей на поворотах видны следы колес первой и третьей оси. Если автомобиль тянет прицеп, его колеса могут закрывать следы основного ТС.

Этот подход позволяет более точно восстанавливать картину происшествия и определять детали, важные для последующего расследования.

Следы ТС могут быть:

1. *Объемными* (вдавленными).

2. *Поверхностными*. Поверхностные делятся на следы:

а) *наслоения* (образуемые за счет наслоения на поверхность дороги частиц грязи, пыли и т. д., отделившихся от шины);

б) *отслоения* (образуемые за счет уноса грунта выступающими элементами протектора).

Поверхностные следы наслоения могут быть также:

а) *позитивными* (образуются частицами, находящимися на выступающих элементах протектора покрышки);

б) *негативными* (образуются за счет вещества, находящегося в углублениях протектора).

Способность следов протекторов шин ТС к исследованию зависит не только от типа поверхности, но и от ее текущего состояния. Наиболее четкие отпечатки остаются на мягких или податливых поверхностях, таких как густая грязь, влажный песок, размягченный под воздействием высокой температуры асфальт или свежий гудрон. В таких условиях на дорожном покрытии остаются хорошо различимые негативные (вдавленные) следы, которые повторяют рисунок протектора. При этом выпуклые элементы протектора отображаются в виде углублений, а углубления между ними, наоборот, становятся выпуклостями. На твердом асфальтобетонном покрытии чаще всего остаются поверхностные (позитивные) следы, которые могут быть едва заметными и представляют собой узкие полосы.

Особое внимание следует уделять следам торможения, свободного качения и бокового скольжения. На асфальтобетонных дорогах такие следы могут сокращаться на 20–40 см и более всего за 1–3 часа. Если же следы остались на влажном или обледенелом покрытии, они могут исчезнуть еще быстрее. Поэтому оперативная фиксация таких следов является важным условием для успешного начала расследования.

Дорожные покрытия по своему состоянию можно разделить на несколько типов: сухие, влажные (с тонким слоем воды около 1 мм) и мокрые (с текущей водой). В зависимости от погодных условий на поверхности могут также образовываться снег или лед различной плотности. Однако в переходные периоды, такие как осень – зима или зима – весна, состояние дорожного покрытия может меняться крайне быстро и непредсказуемо из-за резких колебаний температуры и погодных условий. В течение короткого времени дорога может превратиться из сухой в мокрую, заснеженную или обледенелую. Эти факторы необходимо учитывать следовательно при выезде на место ДТП, особенно в такие нестабильные периоды.

Наиболее отчетливые следы протекторов можно наблюдать и фиксировать в тех случаях, когда автомобиль проезжает через лужу или грязевой участок, а затем оставляет отпечатки на сухом асфальте. В таких ситуациях следы мокрых или грязных шин становятся особенно заметными, что значительно облегчает их изучение и анализ.

Состояние дорожного покрытия играет ключевую роль в сохранности и качестве следов протекторов. Следователь должен учитывать эти факторы, чтобы своевременно и правильно зафиксировать все необходимые детали, которые помогут восстановить картину происшествия и установить обстоятельства ДТП.

При осмотре следов шин автомобиля следует установить:

1. Вид и состояние грунта или покрытия дороги, где обнаружен след (дорога – асфальтированная, грунтовая; грунт – глинистый, чернозем, песок; состояние грунта – влажный, сухой, пыль и т. д.).
2. Вид следов (объемные, поверхностные – позитивные или негативные).
3. Место расположения следов (на повороте, на участке прямолинейного движения).
4. Количество следов.
5. Размер колеи.
6. Базу автомобиля (по следам стоянки, пробуксовки и разворота с применением заднего хода).
7. Длину следа торможения; признаки направления движения.
8. Уклон дороги и радиус поворота (в некоторых случаях при расследовании автотранспортных происшествий).
9. Способ фиксации, изъятия, упаковки следов.

Также при необходимости фиксируют:

1. Ширину каждого следа протекторов.
2. Соотношение следов передних и задних колес (перекрываются полностью или частично следы передних колес сохранились в виде полосы – указать, какой ширины).
3. Максимальную глубину объемных следов по отношению к поверхности дороги.

4. Строение рисунка протектора (состоит из шашек, извилистых, ломаных линий).

5. Форму, размеры и расположение отпечатков особенностей поверхности колеса или шины (трещин, выбоин, заплат и т. д.).

6. Длину следа одного оборота колеса.

Трудности в точной оценке ширины протектора возникают, когда обнаруживаются следы, оставленные шинами с регулируемым давлением воздуха. Это связано с тем, что при движении по мягким грунтам давление в таких шинах автоматически понижается специальным устройством, увеличивая ширину беговых дорожек. Края этих дорожек иногда получаются недостаточно четкими.

Колея определяется расстоянием между центрами следов левого и правого колес. Если имеются следы двускатных колес, измеряется расстояние между средними линиями отпечатков скатов. При неполных следах измеряют расстояние между аналогичными элементами рисунков следов.

Длина следа одного оборота колеса примерно равна длине его окружности. База автомобиля – это расстояние между передней и задней осью. Если у автомобиля три оси, базой считается расстояние между передней осью и воображаемой линией, соединяющей две задние оси. Расстояние между двумя задними осями называют базой тележки. При обнаружении отчетливых следов на стоянке рекомендуется обозначить шпагатом средние поперечные линии следов передних и задних колес и измерить расстояние между ними, соответствующее базе автомобиля. Следы разворота с использованием заднего хода также позволяют определить базу автомобиля. Поперечные границы следов передних и задних колес обозначаются, и измеряется расстояние между ними.

Изучая следы протектора шин на дороге, можно определить направление и скорость автомобиля, расположение ТС перед столкновением, а также действия водителя во время происшествия (использование тормоза, попытка объезда препятствия и т. д.). Важно убедиться, что следы принадлежат именно участвующим в происшествии автомобилям, сравнив рисунки протекторов задних колес с отпечатками на следах и проверяя непрерывность следа от места стоянки автомобиля до нужного участка дороги. Следы шин необходимо фотографировать, выбирая участки с наиболее четкими отпечатками. След фотографируют вместе с миллиметровой линейкой или метром. Слепки следов шин изготавливаются аналогично изготовлению слепков следов ног.

Направление движения автомобиля может быть определено также по следующим признакам:

1. В следах шин повышенной проходимости вершины углов рисунка направлены, как правило, в сторону, обратную направлению движения.

2. Следы, образующиеся за счет воды и грязи после переезда лужи, располагаются в сторону движения.

3. Капли жидкости (вода, масло), стекающие при движении, вытянутыми концами обращены в сторону движения.

4. Концы сломанных при переезде палок и веток обращены в сторону движения.

5. Угол схождения следов на поворотах меньше угла расхождения.

6. Дно следа иногда состоит из уступов, пологие стороны которых обращены в сторону движения.

7. Около следов в пыли образуются валики, составляющие со следом острый угол, вершина которого направлена в сторону движения.

8. Кусочки грунта перемещаются колесами в сторону, обратную направлению движения.

9. Трава приглаживается буксующими колесами в сторону, обратную направлению движения.

10. Около камня, вдавленного в грунт ТС, образуется зазор со стороны, обратной направлению движения.

Стоит учитывать, что нагруженный автомобиль продолжит двигаться по инерции дольше, чем пустой. Длительность движения по инерции зависит от состояния дороги. Например, на скользком или мокром покрытии автомобиль будет двигаться дольше, чем на сухом. Важно помнить, что резкое торможение на влажной или обледенелой дороге представляет серьезную опасность как для самого автомобиля, так и для окружающих, так как машину может занести, и она начнет неконтролируемо менять траекторию движения.

Если автомобиль двигался на высокой скорости, при заносе он может перевернуться. Если из-за заноса автомобиль резко изменяет свое первоначальное направление, он может столкнуться с другими ТС, выехать на тротуар, сбить пешеходов и прочее. На сухом асфальте автомобиль по инерции движется дольше, чем на булыжной мостовой или грейдерной дороге.

Образцом надлежащей организации работы по расследованию обстоятельств дорожно-транспортного происшествия может служить уголовное дело, расследованное, возбужденное по ч. 2 ст. 264 УК РФ по факту ДТП, имевшему место 1 июля 2006 г. в с. Большой Хомутец. Водитель Харин, находясь в нетрезвом состоянии, управлял автомобилем УАЗ-2206. Двигаясь около 04:00 ч. со скоростью не менее 84,3 км/ч по автодороге в с. Хомутец, не обеспечил безопасность движения, не учел дорожные и метеорологические условия (крутой поворот дороги влево, темное время суток), при прохождении поворота не справился с управлением, допустил занос автомобиля, съезд его с проезжей части дороги и наезд на препятствие – забор. В результате ДТП был смертельно травмирован пассажир Машин. Не приняв мер к надлежащему установлению и исследованию фактических обстоятельств ДТП, сотрудники Отдел Госавтоинспекции приняли решение об отказе в возбуждении уголовного дела по основаниям п. 4 ст. 24 УПК РФ, так как управление автомобилем, согласно показаниям свидетелей, также

находившихся в салоне машины, осуществлял потерпевший Машин. При этом не было принято мер к изъятию и исследованию следов крови, обнаруженных в автомобиле, не изымалась одежда, обувь, чехлы водительского и пассажирского сидений, не исследовался механизм травматизации потерпевших.

По жалобе родителей погибшего прокуратурой района принято решение об отмене постановления об отказе в возбуждении уголовного дела и возбуждено уголовное дело, расследование которого поручено Следственному управлению при Управлении МВД России области. На момент принятия дела к производству автомобиль был возвращен его владельцу и отремонтирован. Следовательно, которому было поручено производство предварительного следствия, в буквальном смысле по частицам пришлось собирать доказательства, свидетельствующие об истинных обстоятельствах ДТП. Для закрепления полученных доказательств по уголовному делу проведен целый комплекс экспертных исследований, которые позволили достоверно установить фактические обстоятельства происшествия и установить виновность в данном преступлении Харина. Приговором Добровского районного суда, спустя 2 года после ДТП, Харину назначено наказание.

Если автомашина скрылась с места происшествия и видны ее следы на дороге, то осмотр дорожного участка надо начинать в том направлении, в котором автомашина уехала. На этом отрезке дорожного участка следователь в некоторых случаях может по следам колес определить место, где автомашина останавливалась, н., для смены скатов или их перестановки. Иногда в том направлении, в котором автомашина скрылась, можно на дороге, обочинах или кюветах обнаружить ее утерянные детали.

Такой осмотр нередко превращается в преследование по горячим следам.

На месте ДТП остаются три вида следов шин:

1. Отпечатки.
2. Следы скольжения.
3. Следы проскальзывания.

Отпечаток – это след, оставленный протектором шины на мягкой поверхности, когда колеса ТС свободно вращаются. Отпечатки хорошо видны как вдоль, так и поперек следа.

Следы скольжения юза – это полосы, оставленные на дороге смещающимися шинами заторможенных (не вращающихся) колес. Если шина скользит в плоскости вращения колеса, то ее след легко распознается, так как рисунок протектора не проявляется, оставляя лишь ряд продольных линий. Когда шина скользит параллельно оси колеса, ширина следа совпадает с размером контактной зоны шины с дорогой, и никакие характерные черты рисунка протектора не видны.

Если обнаружены следы скольжения только задних колес, сначала нужно проверить, не связаны ли они с использованием стояночного тормоза, что часто приводит к заносу. Если это подтвердится, потребуется выяснить причины действий водителя. Возможно, основная тормозная система вышла из строя, или нога водителя случайно соскользнула с педали, и включение ручного тормоза стало естественной реакцией. В таких случаях может потребоваться экспериментальное определение силы сцепления, обеспечиваемой одним стояночным тормозом в заданных условиях.

Если тормозили все колеса, логично предположить, что след остался из-за перераспределения веса, уменьшающего силу, требуемую для блокировки задних колес. Это подтверждает, что передние колеса эффективно тормозились.

Блокирование только задних колес при экстренном торможении создает риск, особенно для легковых автомобилей с передним приводом, оснащенных предохранительными клапанами, ограничивающими давление в гидравлической системе тормозов задних колес. Хотя эти устройства не являются полноценными системами ABS, блокировка задних колес все равно возможна, особенно на дорогах с низким коэффициентом сцепления.

Следы проскальзывания. При интенсивном торможении на скользкой поверхности колес без блокирования или перед блокированием возникают следы проскальзывания. Они всегда предшествуют следам скольжения и лучше всего определяются по ориентированным вдоль направления движения небольшим царапинам от камешков и песчинок. Обычно невозможно определить, где начинается след скольжения. Оба они включаются в измеряемый общий след торможения.

Следы проскальзывания при разгоне возникают, когда слишком велико тяговое усилие на ведущих колесах. Отличить их от следов замедления можно только при очень тщательном осмотре. При ускорении камешки и песчинки вырываются шиной из покрытия и, оставляя царапины, отбрасываются назад, в то время как при замедлении царапины появляются в результате утапливания частиц в поверхность дороги и продвижения их вперед.

Следы проскальзывания при столкновении показывают точное место столкновения и имеют вид полос или характерных штрихов, направленных поперек линии движения ТС. Следы скольжения заблокированных колес под действием удара при ДТП также используются для точного определения места столкновения.

Очень важно определить, каким автомобилем оставлены следы. Водители сами могут признать, что следы оставили их машины, или же свидетели могут это подтвердить. Порой свидетельских показаний о скрипе проскальзывающих шин достаточно для идентификации следов. Если свидетелей нет, то осмотр самих следов шин может выявить признаки их скольжения.

Эти следы быстро исчезают с места происшествия, так как масса резиновых частиц, остающихся на дороге, невелика. Если в ДТП участвовало несколько ТС, размеры их колес могут помочь установить принадлежность следов.

Начало и конец следа. Точку, где началось скольжение шины, легче установить, если рассматривать след вдоль, с некоторого расстояния, под малым углом. При этом нужен ассистент, который мелом отметил бы указанную точку. Чтобы повысить точность, наблюдатели повторяют процедуру, поменявшись местами.

Существует альтернативный метод, основанный на поиске небольших углублений, оставляемых мелкими камнями, которые захватываются и вытягиваются протектором шины из дорожного покрытия. Помимо этого, камни и песок, попадающие между шиной и дорогой, работают как абразивы, создавая мелкие царапины, указывающие на скольжение.

Конец следа обычно хорошо заметен, так как завершение темной полосы чаще всего совпадает с окончанием пути скольжения. Дополнительным подтверждением этому служат скопления грязи и остатков резины, которые иногда остаются на дороге, захваченные углублениями протектора.

Разрывы в следе скольжения. Разрывы в следе скольжения могут возникать по разным причинам, таким как отрыв колес от поверхности дороги или временное прекращение нажатия на педаль тормоза. В первом случае разрывы короткие и частые, что обусловлено низкой нагрузкой на заднюю ось, заставляющей колеса подпрыгивать на неровностях дороги. В таких случаях штрихи следа и промежутки между ними измеряются вместе, хотя следует указывать длину и размещение каждого отдельного штриха. В расчетах учитывается общая длина следа.

Разрывы, вызванные периодическими нажатиями на педаль тормоза, обычно длиннее тех, что появляются из-за отрыва колес от дороги. Промежутки между видимыми участками значительные, поскольку реакция водителя недостаточна для настолько частого прерывания и восстановления торможения, чтобы вызвать прерывистый след, схожий с тем, который возникает при периодическом отрыве задних колес. В таком случае каждый отдельный отрезок следа колеса измеряется индивидуально, а в расчеты включается суммарная длина всех отрезков.

Измерение следов проскальзывания на повороте. Для оценки скорости по следам проскальзывания на повороте, прежде всего, необходимо определить поперечный уклон дороги. Он может быть измерен тем же методом, что и продольный. Важно зафиксировать: является ли уклон положительным или отрицательным. Поскольку радиус кривизны конкретных следов шин редко постоянен, рекомендуется определять средний радиус кривой. Для этого может быть применен метод хорды.

Осмотр иных следов. На месте ДТП осмотру и фиксации подлежат также другие вещественные доказательства:

1) осколки стекла (фар, ветровые или боковые стекла автомашины), которые следует сфотографировать, а затем принять меры к их идентификации;

2) отдельные детали автомашины (колпак капота, ободок фары, подфарники и т. д.), в том числе отломанные, – их также надлежит подробно описать в протоколе осмотра, сфотографировать, затем приобщить к уголовному делу;

3) краска, облупившаяся с автомашины, скрывшейся с места происшествия, или следы вещества, которым была нагружена автомашина. Эти вещества должны быть изъяты и сохранены для будущей криминалистической экспертизы. В одних случаях простое сличение формы куска засохшей краски, отпавшей от кузова автомашины, с соответствующим повреждением окраски на кузове подозреваемой автомашины позволяет прийти к неоспоримому выводу, что краска отпала именно от данной машины. В других случаях химическая экспертиза позволяет установить полное совпадение составов образцов веществ, оставшихся на месте происшествия, с составами веществ, имеющихся на подозреваемой автомашине.

4) отдельные предметы, принадлежащие водителю или пассажирам автомашины, участвовавшей в ДТП и скрывшейся с места происшествия (эти предметы иногда выпадают из машины в момент столкновения или наезда и могут служить целям розыска виновного);

5) грунт (почва) и его части (частицы), осыпавшиеся с колес (крыльев, подкрылков и т. д.), могут быть идентифицированы с грунтом, изъятым с места происшествия, что может однозначно указывать, каким автомобилем совершено ДТП, создана аварийная ситуация и т. д.

Обстановка ДТП фиксируется помимо составления протокола осмотра места происшествия в схеме и в фототаблице, являющихся приложением к протоколу осмотра. Схеме осмотра места ДТП придается особое значение, она наиболее полно дает представление о механизме автотранспортного преступления. Поэтому так важно, тщательно произвести верные измерения, зафиксировав их, а также выбрать правильно места фото- видеосъемки, чтобы в последующем было возможно полностью восстановить картину произошедшего ДТП.

Вопрос № 3. Осмотр транспортных средств

Осмотр ТС производится либо на месте ДТП (о чем было сказано при изложении 1-го вопроса лекции), либо на месте обнаружения ТС. В первом случае осмотр производится в рамках осмотра места ДТП, второй случай – это самостоятельное процессуальное действие.

Для чего проводится осмотр ТС:

1. В целях выявления следов, образовавшихся во время аварии.
2. Восстановить механизм происшествия.
3. Установить техническое состояние ТС.

Выявление явных следов и повреждений автомашины часто не представляет трудностей – они достаточно хорошо видны. Но так как словесная характеристика повреждений не дает полного представления о них, они должны быть обязательно сфотографированы.

Обнаруженные на автомашине следы крови и пальцев рук (если не известно, кто управлял автомашиной), частицы мозгового вещества, обрывки одежды – все подобные следы необходимо осмотреть, сфотографировать, закрепить, изъять и процессуально оформить в протоколе осмотра вещественных доказательств.

Анализ следов с целью восстановления механизма происшествия целесообразно проводить с участием специалиста-автотехника и криминалиста-трасолога, которые могут оказать помощь в уяснении механизма образования следов по взаимному расположению объектов на местности, по повреждениям автомашины (автомашин). Установление технического состояния ТС требует специальных познаний. Осмотр проводят, как правило, с участием специалиста-автотехника (автоэксперта); которому предстоит зафиксировать состояние тормозной системы, рулевого управления, шин, осветительных средств.

Описание повреждений аварийного происхождения с указанием механизмов и деталей, влияющих на безопасность движения, с приложением фотографий общего вида разрушений, а также серии узловых снимков – отдельных агрегатов, в том числе, должно быть конкретным и доступным для восприятия всеми участниками процесса.

В протоколе осмотра отмечается еще и вид автомобиля, распределение грузов в кузове.

Общее правило осмотра ТС проводится с целью определения его механического состояния и стоимости возможного ремонта.

Практический осмотр ТС преследует также иную, важную цель:

1. Получить достаточные данные для представления в суд четкого описания общего состояния ТС.
2. Определить, мог или нет, тот или иной узел ТС способствовать возникновению происшествия.
3. Зафиксировать размеры первичных, возникших при ударе, и вызванных вторичных повреждений, сравнить их с повреждениями других ТС и объектов.
4. Обнаружить следы, на основании которых можно судить о контакте с другими физическими объектами, и в том числе с ТС, особенно в случаях, когда один из водителей с места происшествия скрылся.

5. Выявить существенные различия между заводской инструкцией (технической характеристикой) и фактическими параметрами.

6. Убедиться в том, что системы и механизмы, в отношении которых имеются сомнения, действительно могли выполнять свои функции.

7. Идентифицировать, изъять, обеспечить сохранность и процессуально закрепить предметы и объекты, подлежащие исследованию.

8. Закрепить необходимые данные с целью их использования при производстве следственного эксперимента с привлечением ТС такой же марки, но в исправном состоянии.

Обследование (осмотр) ТС по его отдельным зонам.

Фиксировать факты необходимо в форме записей, фотографий, видеосъемки, зарисовок и т. д. Необходимо отобразить наличие и характер повреждений столкнувшихся автомобилей, высоту расположения и размеры вмятин, царапин и т. д., чтобы при необходимости иметь возможность воссоздать модель повреждений с помощью эксперта-специалиста.

Вмятина – это такое повреждение автомобиля, глубина которой больше ее длины. По направлению вмятин следователь может определить:

1. Направление движения автомобиля, нанесшего вмятину при столкновении.

2. Какие вмятины были получены при первоначальном, а какие при повторном столкновении, что может указывать на участие в столкновении двух и более автомобилей.

3. Автомобиль при столкновении опрокинулся и ему были нанесены повреждения в разных местах одним и тем же ТС.

4. Автомобиль мог участвовать в двух разных ДТП.

Царапины – это следы на кузове поврежденного автомобиля, ширина которых больше, чем глубина, а длина больше ширины. Царапины обычно идут параллельно поврежденной поверхности и могут быть направлены:

а) параллельно дороге (могут указывать на боковой удар);

б) вниз – могут говорить о том, что автомобиль при столкновении резко снизил скорость из-за торможения и как бы присел;

в) вверх – признак того, что данный автомобиль резко снизил скорость.

Начало и конец царапины определяются соскабливанием краски или грунтовки, которые имеют форму капли, широкий конец которой направлен в сторону движения объекта, сделавшего царапины. Зная направление движения объекта, нанесшего царапины, следователь может определить, какой из автомобилей двигался с большей скоростью.

*Задир*ы – следы повреждения кузова автомобиля, их глубина больше ширины. Это вмятины или разрывы металла, занимающие большую площадь.

По задирам можно определить:

1. Каким предметом нанесены повреждения, ибо они образуются от воздействия твердого металла на более мягкий (при боковом столкновении ручной двери на крыле и т. д.).

2. Направление движения автомобиля, наносящего задиры, так как может быть прорезано крыло, дверь, образованы задиры металла и заусеницы.

Для правильного описания обнаруженных повреждений следователь должен мысленно разделить автомобиль на отдельные зоны и тщательно обследовать каждую из них.

Предлагаемое деление автомобиля на зоны:

1. *Передняя часть* (бампер, облицовка радиатора, фары, габаритные и стояночные фонари).

2. *Левая сторона* (переднее крыло, дверь водителя, зеркало бокового вида, дверная стойка, окна, задняя дверь, заднее крыло).

3. *Правая сторона* (то же).

4. *Задняя часть* (задний бампер, задние фонари, выхлопная труба, прицепное устройство, крышка багажника, багажник, заднее стекло).

5. *Зона капота* (капот, лобовое стекло, стеклоочистители).

6. *Отсек двигателя* (радиатор, вентилятор, приводные ремни, блок цилиндров, гидравлический усилитель рулевого механизма и тормозов, воздухоочиститель).

7. *Рулевой привод* (рулевая колонка, рулевой механизм, рулевые тяги, шаровые опоры, рулевая сошка и т. д.).

8. *Тормоза* (главный тормозной цилиндр, разделитель тормозов, трубопроводы, гибкие шланги, рабочие тормозные цилиндры, тормозные колодки, барабаны, стопочный тормоз).

9. *Зона переднего сиденья* (панель приборов, рулевое колесо, педали тормоза, сцепления газа, ручка стопочного тормоза, светозащитные козырьки и т. д.).

10. *Нижняя часть* (передняя подвеска, задний мост (подвеска), рама, топливопровод, рулевые тяги и т. д.).

Прежде следователь должен определить: автомобиль был поврежден до или во время столкновения. Определение момента появления повреждений ТС играет ключевую роль в установлении обстоятельств ДТП. Правильная классификация повреждений позволяет точно определить ответственность сторон и восстановить картину событий.

Классификация повреждений осуществляется по ряду критериев, позволяющих четко разграничивать повреждения, возникшие до, во время и после столкновения. Основными критериями являются характер повреждений (глубина, форма, размер); локализация повреждений относительно частей автомобиля; состояние поверхностей (наличие ржавчины, загрязнений, сле-

дов ремонта); соответствие повреждений обстоятельствам ДТП (места старых повреждений обычно покрыты ржавчиной или засохшей грязью. Или же подкрашены и отличаются от основной окраски).

Обнаружить такие повреждения можно с использованием органолептического метода, который заключается в визуальном осмотре ТС и сравнении полученных данных с информацией о событии ДТП. Этот метод применяется на начальном этапе и позволяет быстро получить предварительное заключение о наличии повреждений. Однако данный подход ограничен возможностью обнаружения только крупных повреждений и требует дополнительного подтверждения через инструментальные методы. Использование специализированного оборудования значительно повышает точность диагностики повреждений. Например, толщиномер краски позволяет выявить участки, где производилась замена или реставрация покрытий. Другие инструменты включают микроскопы, эндоскопы и компьютеризированные системы диагностики. Толщина лакокрасочного покрытия на крыльях автомобиля превышает нормативные значения, что указывает на возможный ремонт после предыдущего ДТП.

Повреждения по различным признакам можно классифицировать по четырем категориям:

1. Первичные повреждения, которые явились результатом незначительного соприкосновения, однако вызваны основным столкновением (например, вмятины на дверной ручке и бампере от соприкосновения с деревом или другими придорожными объектами могут свидетельствовать о пути движения автомобиля до столкновения).

2. Повреждения, полученные от предыдущего ДТП.

3. Повреждения, полученные вследствие неправильной эксплуатации и хранения ТС.

4. Повреждения, явившиеся результатом ремонтно-восстановительных работ после ДТП.

ТС после столкновения может выглядеть целым, но внутри кузова могут быть скрытые повреждения. Внешне лак и металл кажутся ровными, хотя конструкция теряет прочность. Для понимания масштабов проблемы полезно перечислить наиболее частые типы скрытых повреждений:

– трещины металла под краской, выявляемые только при снятии покрытия (такие повреждения часто незаметны сразу, но со временем они расширяются, снижают прочность кузова);

– деформация усилителей кузова, скрытых за облицовкой (нарушение формы этих элементов приводит к снижению жесткости конструкции, искажению геометрии);

– повреждения сварных швов, ослабляющих прочность (трещины в швах увеличивают риск разрыва при нагрузке, ускоряют коррозию);

- микротрещины в местах крепления подвески (они постепенно развиваются, могут привести к расшатыванию креплений);
- нарушение геометрии стоек или порогов (из-за этого двери закрываются хуже, а кузов теряет устойчивость);
- повреждение пола под ковровым покрытием (такие повреждения незаметны, но со временем образуют очаги коррозии);
- деформация точек крепления дверей, капота (в результате появляются перекосы, снижается точность закрывания);
- трещины в зоне крыши, не заметные при поверхностном осмотре (опасность в том, что при переворачивании кузов теряет защитные свойства);
- скрытая коррозия, начавшаяся после удара (она постепенно распространяется и разрушает металл);
- разгерметизация багажного или моторного отсека (влага и грязь попадают внутрь, ускоряя износ, вызывая дополнительные поломки).

Каждый вид повреждения при ДТП способен привести к серьезным последствиям. Скрытые дефекты при ДТП остаются незаметными из-за внешней целостности покрытия. Краска или пластик скрывают поврежденный металл, создавая иллюзию исправности. Обнаружить такой дефект без специального оборудования невозможно. Большинство элементов кузова закрыто панелями и изоляцией. Под этими деталями часто находятся трещины, смещения или следы удара. Дополнительную сложность создает то, что современные кузова имеют сложную многослойную структуру. Повреждение может затронуть внутренние элементы, оставаясь невидимым при внешнем осмотре. Даже на стендах геометрия кажется правильной, пока не проверены отдельные узлы. Именно поэтому без разборки и диагностики такие дефекты часто остаются незамеченными. Поэтому следует иметь в виду, что в процессе расследования ДТП, связанных с наездами, столкновениями, опрокидыванием, не исключено проведение транспортно-трассологической экспертизы. Важно помнить, что ни в коем случае нельзя изменять характер, размеры или направление деформаций элементов каркаса, панелей кузова, обшивки или кабины ТС. Н., недопустимо пытаться освободить заклинившее переднее колесо, рулевые тяги или другие детали, так как это может привести к искажению важных следов и признаков, необходимых для расследования.

Если на месте происшествия провести полный осмотр ТС невозможно, его следует продолжить в специально оборудованном месте, о чем обязательно делается отметка в протоколе. В некоторых случаях может потребоваться дополнительный осмотр с составлением нового документа, чтобы зафиксировать все детали и изменения. Такой осмотр должен быть

проведен с использованием специального оборудования и с участием специалиста-автотехника. Специалисты применяют следующие методы проверки:

- компьютерная диагностика геометрии кузова;
- использование толщиномера для проверки краски;
- ультразвуковая или рентгеновская проверка металла;
- демонтаж обшивки для осмотра скрытых зон;
- проверка сварных соединений на трещины.

Одной из наиболее распространенных ошибок является неосторожная буксировка поврежденных ТС с места ДТП. В процессе транспортировки разрушенные элементы рулевого управления или подвески могут соприкасаться с дорожным покрытием, что приводит к изменению структуры поверхностей излома. В результате детали получают дополнительные повреждения, которые могут полностью скрыть признаки, позволяющие установить истинную причину их разрушения. Это значительно усложняет процесс расследования и может привести к утрате важных доказательств.

Не секрет, что значительная часть ДТП заканчивается трагически, включая гибель людей. Прибывая на место аварии, члены следственно-оперативной группы должны приложить все усилия для спасения пострадавших, а при необходимости оказать первую медицинскую помощь. Это является приоритетной задачей, которая может спасти человеческие жизни.

Наружный осмотр тела на месте ДТП или в месте его обнаружения при расследовании автотранспортных преступлений имеет свои особенности, связанные с механизмом происшествия и его последствиями. Эта тема требует отдельного изучения, так как включает в себя множество нюансов, которые важно учитывать для правильного анализа обстоятельств дела.

Осмотр ТС предоставляет значительный объем информации, на основе которой можно сделать выводы о произошедшем преступлении. Такой осмотр может проводиться как непосредственно на месте ДТП, так и в месте обнаружения автомобиля. В первом случае он является частью общего осмотра места происшествия, а во втором – самостоятельным процессуальным действием.

Протокол осмотра, составленный в соответствии со ст. 180 УПК РФ, служит важным доказательством по уголовному делу. Однако если он не соответствует требованиям ст. 75 и 83 УПК РФ, такое доказательство может быть признано недопустимым. Это означает, что оно не будет иметь юридической силы и не может быть использовано для обоснования обвинения или доказывания обстоятельств, предусмотренных ст. 73 УПК РФ.

Протокол и схема осмотра места ДТП часто становятся единственными объективными доказательствами, которые позволяют восстановить картину происшествия. Поэтому их составление требует особой тщательности и внимания к деталям, чтобы исключить возможность ошибок или неточностей, которые могут повлиять на ход расследования.

Таким образом, осмотр ТС и места происшествия играет ключевую роль в установлении истинных обстоятельств ДТП. Правильное документирование всех обнаруженных фактов и следов позволяет сформировать объективную картину произошедшего и обеспечить справедливость судебного разбирательства. Анализ показал, что осмотр места происшествия отличается рядом особенностей, обусловленных характером ДТП. Среди них выделяются сложность ситуации, наличие множества переменных факторов (например, погодные условия, состояние дороги, поведение водителей и пассажиров), а также необходимость быстрого реагирования ввиду скоропечности исчезновения следов. Рассмотренные методики включают осмотр ТС, изучение следов торможения, обследование дорожных покрытий и другие элементы, важные для воссоздания механизма совершения ДТП. Особое внимание уделялось использованию специализированных инструментов и оборудования, таких как дроны и программное обеспечение для обработки изображений. Было установлено, что правильное оформление протокола осмотра играет решающую роль в обеспечении достоверности и законности последующих процедур. Недостаточное внимание к деталям и нарушения порядка составления документации могут привести к утрате ценных доказательств и снижению качества судебного разбирательства. При дальнейшем изучении темы раскроем механизмы взаимодействия различных тактических приемов осмотра места происшествия.

ГЛАВА IV. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ

План лекции:

1. Допрос потерпевших и свидетелей ДТП.
2. Допрос подозреваемого в совершении ДТП.
3. Производство судебных экспертиз при расследовании ДТП.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что тактика проведения следственных действий при расследовании преступлений, связанных с автотранспортом, во многом определяется наличием на месте ДТП ТС, участвовавших в аварии, а также лиц, причастных к совершению правонарушения. В последние годы наблюдается устойчивый рост числа ДТП, в которых виновные покидают место происшествия, что вынуждает следователей адаптировать свои методы работы к изменяющимся обстоятельствам. Это требует разработки новых подходов и совершенствования существующих методик расследования.

В рамках данной лекции рассматриваются ключевые теоретические аспекты криминалистики, касающиеся проведения допросов потерпевших и подозреваемых в контексте автотранспортных преступлений. Особое внимание уделяется практическим рекомендациям по установлению и опросу очевидцев происшествия, что имеет важное значение для успешного раскрытия преступлений. Подробное изложение конкретных действий, направленных на сбор и анализ доказательств, позволяет повысить эффективность работы следственных органов. Таким образом, материал лекции не только углубляет теоретические знания, но и предоставляет ценные инструменты для применения на практике, что делает его особенно полезным для специалистов в данной области.

Кроме того, необходимо подчеркнуть необходимость учета современных тенденций в сфере дорожного движения и связанных с ними правонарушений. Это включает в себя анализ новых способов сокрытия виновными лицами своей причастности к ДТП, а также использование современных технологий для фиксации и обработки доказательств. Все это способствует более глубокому пониманию сложностей, с которыми сталкиваются следователи, и предлагает пути их преодоления.

Вопрос № 1.

Допрос потерпевших и свидетелей ДТП

Немаловажным источником получения доказательственной информации о причинно-следственных связях ДТП является такое достаточно тру-

доемкое следственное действие, требующее тщательной подготовки и профессионального проведения, как допрос различной по процессуальной положению категории допрашиваемых. Сведения могут быть получены из показания потерпевшего, свидетеля, подозреваемого и обвиняемого, а также иных категорий лиц, связанных с ДТП в зависимости от формы его участия в нем.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий допрос представляет собой достаточно важное следственное действие, при этом допрошены должны быть все лица, которые обладают информацией о произошедшем. Следует обратить важное внимание на одну специфическую черту допросов по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях: часто первоначально невозможно установить, кто из пострадавших в происшествии является потерпевшим, а кто – подозреваемым. Это касается случаев, когда пострадали 2 и более водителей столкнувшихся ТС и каждый из них утверждает о своей невинности. В таком случае уголовное дело возбуждается по факту, а установление вины осуществляется в ходе расследования. В силу этого, при допросе каждого участника дорожно-транспортного происшествия следует учитывать, что, возможно допрашиваемый окажется впоследствии подозреваемым.

Еще одной сложностью является тот факт, что нередко произвести допрос потерпевшего невозможно в силу его гибели либо по причине нахождения в тяжелом состоянии от полученных телесных повреждений.

Анализ следственной и судебной практики свидетельствует о том, что, к сожалению, часто допросы участников дорожно-транспортного происшествия носят поверхностный характер. Так, например, допрос водителя, пассажиров, пострадавших в происшествии ведется без учета тех сведений, которые были получены в ходе осмотра места происшествия; не выясняются сведения о дорожной обстановке, которая предшествовала происшествию.

Нередко первоначально неизвестно, кто является виновником дорожно-транспортного происшествия, но могут иметь место и иные ситуации, когда предварительно уже известно, кем были допущены нарушения ПДД. Это, к примеру, может иметь место в том случае, когда установлено, что один из водителей допустил выезд на встречную полосу, где совершил столкновение с другим ТС. Соответственно, допрашивая указанного участника дорожно-транспортного происшествия, необходимо учитывать, что он может быть заинтересован в исходе дела, в связи с чем необходимо получить максимально возможные данные о его личности, ознакомиться с имеющимися по делу данными (осмотром места происшествия, заключениями экспертиз, объяснениями, данными другими участниками происшествия, а также данного участника).

При этом целесообразным допрашивать того участника дорожно-транспортного происшествия, который предположительно является винов-

ным после допросов остальных участников и свидетелей. Так, целесообразно в первую очередь допросить сотрудников Госавтоинспекции и граждан, которые первыми оказались на месте происшествия и наблюдали обстановку практически в том виде, в каком она была непосредственно в момент происшествия.

Важное значение могут иметь показания очевидцев, но здесь следует учитывать тот факт, что наиболее часто такие лица наблюдают лишь отдельные моменты происшествия и полностью воспроизвести обстоятельства происшествия не могут.

Свидетелями по факту дорожно-транспортного происшествия могут выступать:

- очевидцы, которые присутствовали при происшествии, при этом, таковыми могут выступать как лица, находившиеся в транспорте, так и вне его (на обочине дороги; дома, наблюдая из окна за происшествием и т. д.);
- лица, которые производили ремонт ТС и его выпуск на маршрут;
- сотрудники бригады скорой помощи, прибывшие на место происшествия, сотрудники медицинских учреждений, в которые были доставлены пострадавшие;
- лица, принимавшие участие в осмотре места ДТП или ТС;
- родственники и знакомые водителей и потерпевших (о их личности, состоянии здоровья, принадлежности и техническом состоянии ТС).

Вне зависимости от того, допрос кого из участников следует произвести, следует тщательно изучать материалы уголовного дела, сведения о личности допрашиваемых, выстроить тактику производства допроса.

Первоначальный этап расследования ДТП характеризуется проведением допроса водителя ТС, потерпевшего, свидетеля (при наличии таковых). Допрос потерпевшего чаще всего проводится после его доставления в медицинское учреждение и получения соответствующего разрешения от врача. Рекомендуются проводить этот процесс как можно быстрее, учитывая физическое и эмоциональное состояние пострадавшего. Это важно, так как со временем детали происшествия могут забыться или исказиться под влиянием внешних факторов, таких как давление со стороны заинтересованных лиц (водителя, его родственников и других участников событий).

Следовательно необходимо проявлять особую чуткость и внимательность при работе с потерпевшим. Для минимизации психологической травмы следует стремиться к тому, чтобы допрос проводился только один раз. В случаях, когда состояние потерпевшего вызывает опасения, процедура должна проходить в присутствии медицинского работника. Важно понимать, что допрос пострадавших представляет собой сложную задачу, особенно если человек получил серьезные травмы и не способен вспомнить ключевые моменты произошедшего.

При расследовании ДТП нередко встречается явление ретроградной амнезии, когда потерпевший не может вспомнить события, предшествовавшие травме (н., сотрясению мозга). Такое состояние может длиться достаточно долго, что усложняет процесс сбора информации. Поэтому перед началом допроса следователь должен обязательно получить медицинскую справку о состоянии здоровья потерпевшего. Кроме того, следователю важно разъяснить потерпевшему его право на подачу гражданского иска и помочь в подготовке необходимых документов, таких как медицинские заключения и другие доказательства. Это может включать проведение экспертиз и сбор дополнительных материалов.

Дорожно-транспортные происшествия часто происходят внезапно, и потерпевший может не осознавать всех деталей случившегося. При допросе следует учитывать, что пострадавший является заинтересованным лицом и может неосознанно или намеренно искажать факты. Например, потерпевшие нередко утверждают, что водитель был виновен во всем; завышают скорость ТС; утверждают, что водитель был пьян или проехал на красный свет. При этом они могут умалчивать о своих собственных нарушениях, таких как переход дороги в неположенном месте.

Для получения достоверной информации важно детально расспросить потерпевшего обо всех обстоятельствах происшествия, уделяя внимание мельчайшим подробностям. При этом необходимо учитывать, что потерпевшими могут быть как пешеходы, так и пассажиры ТС. В зависимости от их роли в происшествии, подход к допросу может варьироваться.

В ходе допроса следует выяснить:

- наличие у потерпевшего физических ограничений, которые могли повлиять на его восприятие;
- местонахождение потерпевшего в момент ДТП;
- был ли он один или рядом находились другие люди;
- направление и скорость его движения перед происшествием;
- последовательность действий потерпевшего и других участников ДТП;
- видел ли он приближающееся ТС, его тип, цвет, номер и другие характеристики;
- скорость и направление движения ТС;
- расстояние от ТС до края проезжей части;
- может ли потерпевший опознать водителя или пассажиров;
- наличие других ТС вблизи места происшествия;
- действия водителя для предотвращения аварии;
- какая часть ТС нанесла повреждения;
- сигналы светофоров в момент ДТП.

Если ТС скрылось с места происшествия, важно выяснить у потерпевшего, не потерял ли он какие-либо предметы одежды или другие вещи, которые могут помочь в розыске автомобиля. Это особенно важно, так как со временем материальные следы могут быть уничтожены.

При допросе пассажиров необходимо также уточнить:

- скорость движения ТС;
- отвлекался ли водитель на разговоры, курение или другие действия;
- жаловался ли водитель на усталость или недомогание;
- упоминал ли водитель о неисправностях ТС;
- совершал ли водитель рискованные маневры;
- употреблял ли водитель алкоголь, наркотики или лекарства;
- действия водителя непосредственно перед аварией.

При допросе пешеходов или пассажиров следует учитывать, что неожиданность происшествия часто приводит к краткости их показаний. В то же время водители пострадавших ТС обычно дают более подробные и четкие показания, так как они осознают опасность ситуации и пытаются предотвратить аварию. Однако травмы, особенно головы, могут привести к потере памяти о произошедшем.

При расследовании ДТП также важно допрашивать свидетелей, таких как пассажиры, очевидцы, медицинский персонал, сотрудники полиции и другие лица, которые могут предоставить ценную информацию. Особое внимание следует уделить свидетелям-очевидцам, которые непосредственно наблюдали за развитием событий. Их показания могут быть ключевыми для восстановления полной картины происшествия.

Свидетели часто не готовы к восприятию таких событий, поэтому их показания могут быть неполными или искаженными. Следователь должен тщательно анализировать их рассказы, уточняя, что именно видел сам свидетель, а что он мог услышать от других. Важно также учитывать местонахождение свидетеля в момент ДТП, его физическое состояние и возможную заинтересованность в исходе дела. Для уточнения деталей можно предложить свидетелю нарисовать схему происшествия или указать на карте место, где он находился. Это поможет следователю лучше понять обстоятельства дела и проверить достоверность показаний. Допрос потерпевшего чаще всего проводится после его доставления в медицинское учреждение и получения соответствующего разрешения от врача.

При расследовании ДТП важное значение имеет установление фактических обстоятельств события – таких, как скорость и траектория движения ТС, расстояние между ТС и препятствием, на которое был совершен наезд, расположение участников дорожного движения на проезжей части в момент столкновения или наезда, видимости с места водителя. Данные сведения получают посредством проведения допроса участников и свидетелей происшествия.

Установление действительных обстоятельств данного вида происшествий – задача сложная. Продолжительность ДТП исчисляется, как правило, секундами, поэтому участники и свидетели не подготовлены к его восприятию, оно для них неожиданно. Редко кто из них может воспроизвести всю

картину происшествия, они чаще вспоминают лишь отдельные моменты. Допрашивать необходимо всех, кто находился у места происшествия, так как один мог наблюдать обстановку, которая предшествовала происшествию, другой непосредственно видел сам наезд и столкновение. Быстротечность восприятия очевидцами обстоятельств автотранспортного происшествия обязывает следователя к возможно более быстрому после происшествия допросу свидетелей.

Методы выявления очевидцев ДТП.

1. Активная работа сотрудников следственно-оперативной группы (далее – СОГ) на месте происшествия. По прибытии на место ДТП сотрудники СОГ должны незамедлительно приступить к фиксации лиц,ждавших их приезда. Особое внимание следует уделить водителям ТС, остановившихся вблизи места аварии. Необходимо выявить среди этих людей возможных очевидцев и записать их показания, включая описание примет граждан и автомобилей, находившихся рядом с местом происшествия в момент ДТП.

2. Опрос жителей близлежащих домов. Если на начальном этапе расследования не удалось установить свидетелей, рекомендуется организовать подворный и поквартирный обход жителей, проживающих в непосредственной близости от места аварии. Это позволит выявить людей, которые могли наблюдать происшествие из окон своих квартир или находиться на улице в момент ДТП.

3. Опрос сотрудников предприятий и уличных торговцев. Особое внимание следует уделить работникам организаций, расположенных рядом с местом ДТП, особенно если из их помещений открывается вид на место происшествия. Также важно опросить уличных торговцев и других лиц, которые могли проходить или проезжать мимо в момент аварии.

4. Установление и допрос лица, сообщившего о ДТП. Обязательным этапом является выявление и опрос человека, который первым сообщил о происшествии или принял информацию от возможного свидетеля. Его показания могут помочь восстановить хронологию событий и выявить других очевидцев.

5. Опрос водителей общественного и междугородного транспорта. В случае ДТП на трассе или оживленной дороге необходимо опросить водителей автобусов и другого общественного транспорта, которые могли проезжать мимо места аварии. Для этого следует изучить графики их работы и маршруты, чтобы определить, кто из них мог быть свидетелем.

6. Обращение к гражданам через средства массовой информации (далее – СМИ) и размещение объявлений. Для привлечения большего числа очевидцев рекомендуется использовать СМИ, такие как телевидение, радио и сети Интернет. Также полезно разместить объявления на месте ДТП с просьбой к очевидцам связаться со следствием.

7. Допрос сотрудников ОВД, Министерство чрезвычайных ситуаций (далее – МЧС) и медицинских работников. Сотрудники правоохранительных органов, МЧС и медицинские работники, первыми прибывшие на место происшествия, могут предоставить ценную информацию о том, кто из местных жителей находился на месте аварии к моменту их приезда.

Круг лиц, которые могут быть допрошены в качестве свидетелей:

1. Очевидцы, находившиеся в автомобиле или на улице в момент происшествия.

2. Лица, ответственные за ремонт и выпуск ТС на линию (для организаций).

3. Врачи скорой помощи и сотрудники медицинских учреждений, куда были доставлены пострадавшие.

4. Участники осмотра места ДТП и ТС.

5. Родственники и знакомые водителя и потерпевшего, которые могут предоставить информацию об их личности, состоянии здоровья и техническом состоянии ТС.

Тактические приемы допроса участников и свидетелей ДТП. Тактические приемы допроса представляют собой научно обоснованные методы, направленные на установление психологического контакта с допрашиваемым, нейтрализацию его негативной позиции и получение достоверных показаний. Эти приемы варьируются в зависимости от процессуального положения допрашиваемого и особенностей его личности.

Этапы допроса:

1. Подготовительная стадия. Следователь устанавливает личность допрашиваемого, разъясняет его права и обязанности, а также предупреждает об ответственности за дачу ложных показаний. На этом этапе важно создать комфортную атмосферу для беседы, чтобы снять напряжение у допрашиваемого.

2. Свободный рассказ. Допрашиваемый излагает свои воспоминания о происшествии без вмешательства следователя. Это позволяет ему сосредоточиться и вспомнить важные детали.

3. Ответы на вопросы. Следователь задает уточняющие и дополняющие вопросы, чтобы получить более полную информацию. На этом этапе могут применяться различные тактические приемы, такие как напоминающие, уточняющие и контрольные вопросы.

Особенности допроса свидетелей и потерпевших. Свидетели часто наблюдают лишь отдельные моменты ДТП, поэтому их показания могут быть неполными. Потерпевшие, особенно находящиеся на стационарном лечении, могут быть допрошены только с разрешения врача. Важно учитывать, что потерпевшие и свидетели могут искажать факты, особенно если они находятся в родственных или близких отношениях с виновником ДТП.

Рекомендации по повышению эффективности допроса:

1. Проявлять чуткость и внимательность к состоянию допрашиваемого.

2. Избегать наводящих вопросов, которые могут повлиять на объективность показаний.

3. Использовать тактические приемы, основанные на установлении доверия и психологического контакта.

4. Учитывать эмоциональное состояние потерпевших и свидетелей, особенно если они получили травмы или находятся в состоянии шока.

Установление очевидцев ДТП и проведение качественного допроса являются важными этапами расследования. Использование тактических приемов, основанных на научных методах и практическом опыте, позволяет получить достоверные показания и восстановить полную картину происшествия. Это способствует эффективному раскрытию преступления и установлению справедливости.

Анализ уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях показал, что большая часть допросов участников ДТП, свидетелей и потерпевших носит поверхностный характер. В процессе допроса часто не собираются сведения, обладающие доказательственным значением: допрос водителей и пострадавших ведется без учета данных протокола осмотра места происшествия, не исследуются механизмы ДТП, отсутствует информация о действиях как водителя, так и пострадавшего до, во время и после происшествия; также не фиксируется дорожная обстановка, предшествующая аварии. Недостатки особенно характерны для неочевидных преступлений, что ведет к их обоснованному приостановлению.

Показания свидетелей, потерпевших и обвиняемых играют важную роль в любом уголовном деле, в том числе и по делам о ДТП. В ходе допроса определяются время и место происшествия, погодные условия, состояние дорожного полотна, скорость и направление движения транспорта, характер передвижения пешеходов и другие существенные обстоятельства.

Допрос свидетеля. Успешное проведение допроса свидетеля ДТП требует тщательной подготовки и грамотного выбора стратегии. Эта подготовка включает следующие этапы:

1. Определение перечня обстоятельств, которые необходимо выяснить в ходе допроса конкретного свидетеля.

2. Изучение положений ПДД и автомобильной терминологии, что позволяет проводить допрос профессионально.

3. Сбор информации о личности свидетеля и разработка плана допроса на основе собранных данных.

В начале допроса необходимо установить отношение свидетеля к делу, выяснить его взаимоотношения с водителем и потерпевшим. Далее следует предложить свидетелю подробно описать известные ему обстоятельства ДТП, предупредив его о важности предоставления только той информации, которую он видел лично, а не слышал от кого-то другого. Также важно уточнить, где находился свидетель в момент происшествия и чем он занимался.

Если в показаниях свидетеля выявлены противоречия с другими материалами дела (н., с предыдущими показаниями), ему задаются дополнительные вопросы для устранения разногласий.

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

I. Первая группа ориентирована на выяснение условий, при которых свидетель стал очевидцем происшествия, а также на оценку его способности объективно воспринимать и адекватно описывать увиденное. К таким вопросам можно отнести:

1. С какого места вы наблюдали за произошедшим и каким образом вы там оказались (откуда пришли и куда направлялись)?

2. Какое расстояние разделяло вас и место аварии?

3. Каково было состояние погоды и дорожного покрытия? Каковы были освещение и видимость на месте инцидента?

4. Регулировалось ли движение на данном участке дороги, функционировали ли светофоры?

5. Были ли у вас какие-либо препятствия для наблюдения (пешеходы, транспорт) или объекты, ограничивающие видимость (угол здания, стоящий автобус и т. д.)?

6. Каково ваше состояние здоровья (зрение, слух и т. п.), есть ли у вас учет у психиатра или нарколога?

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

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

II. Вторая группа вопросов направлена на изучение поведения пешеходов на дороге, их положение в момент наезда и расположение после него. В нее могут входить следующие вопросы:

1. В каком направлении начал движение потерпевший, как он двигался (шел, бежал, менял ли направление или скорость; останавливался ли, смотрел ли перед выходом на проезжую часть и во время движения на приближающийся автомобиль)? Если движение регулируется светофором, то какой сигнал был в момент выхода пешехода на дорогу?

2. Не появился ли пешеход на проезжей части из-за какого-либо препятствия (например, из-за движущегося или стоящего транспорта)?

3. Как пешеход реагировал, увидев приближающийся автомобиль или услышав звуковой сигнал?

4. В каком месте произошел наезд, какое расстояние преодолел пешеход по проезжей части до момента столкновения?

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

6. Куда упал потерпевший после удара, переместил ли его автомобиль, и на какое расстояние?

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

8. Перемещали ли пострадавшего с места падения до прибытия сотрудников полиции и скорой помощи?

III. Третья группа вопросов сосредоточена на действиях водителя и характеристиках движения ТС. Она может включать следующие вопросы:

1. Какова была скорость и направление движения автомобиля; его марка, цвет и номер ТС?

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

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

4. Что делал водитель после остановки? Кто и как вызвал полицию, скорую помощь?

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

6) В каком состоянии находился водитель и пассажиры (если они были нетрезвыми, что это могло свидетельствовать)?

7) Перемещалось ли ТС (с места остановки), отделившиеся от него части или вещи пешехода (упавшие на проезжую часть)?

8) Кто первым подошел или подъехал к месту происшествия?

IV. Четвертая группа вопросов направлена на выяснение характера движения других ТС:

1. Следовали ли в момент происшествия другие автомобили в попутном или встречном направлении (их марка, цвет, номер)? Какова была их скорость и расположение на проезжей части?

2. Изменяли ли эти ТС направление движения и создавали ли они помехи для автомобиля, совершившего происшествие?

Этот перечень вопросов не является исчерпывающим. Он может варьироваться в зависимости от конкретных обстоятельств ДТП и его особенностей.

При подготовке к допросу свидетеля и потерпевшего необходимо тщательно изучить материалы уголовного дела, а также сведения о личности допрашиваемых (их физическое состояние, возможность видеть и слышать, степень воздействия физических недостатков на оценку происшедшего события).

Показания свидетеля (потерпевшего), основанные на догадке, предположении, слухе, а также показания свидетеля, который не может указать источник своей осведомленности, относятся к недопустимым доказательствам (ст. 75 ч. 2 УПК РФ).

Допрос потерпевшего всегда требует тщательной подготовки, большого внимания и чуткости. Содержание вопросов зависит от вида и характера происшествия. Обязательно выяснять у потерпевшего следующее.

При наездах:

1. Где и когда случилось происшествие?
2. В каком состоянии находился потерпевший перед наездом (здоровье, употребление спиртных напитков)? Откуда, куда и с кем шел?
3. Состояние проезжей части дороги, погода. Общая обстановка перед происшествием.
4. Действия потерпевшего перед наездом. В каком месте переходил дорогу (наличие светофоров, дорожных знаков)? Как ее переходил (шагом, бегом и т. д.)?
5. Видел ли (слышал ли) приближение автомобиля, совершившего наезд? Действия потерпевшего в тот момент, когда его увидел или услышал (ускорил темп движения, остановился, решил вернуться обратно)?
6. С какой скоростью двигался автомобиль, какие внешние световые приборы на нем работали?
7. Какой частью автомобиля был совершен наезд и в каком положении находился в этот момент потерпевший?
8. Действия водителя и потерпевшего после наезда, что говорил ему водитель? В каком состоянии был последний?
9. Кто из очевидцев происшествия известен потерпевшему?
10. Какие телесные повреждения получил в результате наезда, где и какое время находился на лечении, какой вред ему причинен?

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

1. Место его расположения в автомобиле.
2. Был ли пристегнут ремнем безопасности.
3. Степень загрузки ТС.
4. Состояние водителя и его действия при управлении ТС.
5. Траектория движения ТС, с которым произошло столкновение.
6. Наличие в месте происшествия пешеходов, ТС или животных, создававших помехи для движения, и их действия.
7. Месторасположение других пассажиров и их действия во время ДТП и после него.

Важным инструментом в процессе допроса является создание схематического изображения места ДТП самим участником событий — свидетелем или потерпевшим. Такой подход позволяет визуализировать детали аварии, которые могли быть упущены в устном рассказе. Допрашиваемому предлагается самостоятельно начертить план участка, указав расположение ТС, пешеходов, дорожных знаков и других объектов. Готовая схема заверяется подписью составителя и прикрепляется к протоколу допроса, что повышает ее юридическую значимость. Для проверки достоверности информации следователь задает уточняющие вопросы, а в спорных случаях может организовать реконструкцию событий на месте происшествия.

В ситуациях, когда потерпевший находится без сознания, погиб или его личность неизвестна, применяются следующие методы установления данных:

1. Взаимодействие с правоохранительными органами. Полиция проводит проверку по базам данных, включая дактилоскопические картотеки и списки пропавших без вести.

2. Публичное опознание. Родственникам и близким демонстрируются фотографии погибшего или вещи, обнаруженные при нем, через официальные запросы или объявления в СМИ.

3. Работа с медицинскими учреждениями. Если потерпевший доставлен в больницу, допрос осуществляется только после согласования с лечащим врачом. В случае смерти опрашиваются сопровождавшие его лица, медперсонал

и соседи по палате, которые могут предоставить дополнительные сведения.

4. Преодоление искажения информации со стороны потерпевших.

Нередко потерпевшие намеренно скрывают детали происшествия или дают ложные показания. Это может быть связано с личными связями с виновником ДТП (родственные отношения, дружба), страхом мести, давлением

со стороны заинтересованных лиц или стремлением избежать ответственности за собственные нарушения. *В таких случаях следователь должен:*

1. Выявить мотивы недостоверных показаний через анализ поведения и контекста взаимоотношений.

2. Использовать тактические приемы (н., сопоставление противоречий в показаниях, акцент на этических нормах или апелляцию к важности установления истины).

3. Привлекать дополнительные доказательства: записи с видеорегистраторов, показания независимых свидетелей, экспертные заключения.

Специфика допроса несовершеннолетних:

1. Работа с несовершеннолетними участниками ДТП требует учета их психологических особенностей.

2. Ограниченный жизненный опыт влияет на способность объективно оценивать ситуацию.

3. Повышенная внушаемость делает их восприимчивыми к мнению взрослых или сверстников.

4. Эмоциональная неустойчивость проявляется в резких сменах настроения, что может исказить воспоминания.

5. Склонность к фантазированию приводит к смешению реальных событий и домыслов.

6. Стремление к самостоятельности заставляет подростков скрывать детали из-за боязни осуждения.

Ключевые аспекты эффективного допроса:

1. Проводить допрос в присутствии педагога или психолога.

2. Избегать давления, формулировать вопросы четко и доступно.

3. Учитывать, что несовершеннолетние лучше запоминают яркие эпизоды, но путаются в хронологии.

4. Использовать наглядные материалы (фото места аварии, схемы) для активизации памяти.

5. Следователь обязан тщательно анализировать все материалы дела, включая протокол осмотра места ДТП, показания других участников и технические экспертизы.

6. Устанавливать причинно-следственные связи между действиями водителя и потерпевшего.

7. Фиксировать дорожные условия (состояние покрытия, освещение, наличие знаков).

8. Уточнять скорость и траекторию движения ТС до момента столкновения.

9. Проверять соответствие показаний объективным данным (например, данным с тормозного пути).

Вопрос допроса потерпевших и свидетелей ДТП является крайне важным аспектом расследования. Тщательная подготовка и правильная стратегия допроса значительно влияют на успешность процесса. Подготовительные мероприятия включают определение ключевых обстоятельств, изучение соответствующих правил и терминов, а также сбор информации о личности свидетеля. Во время допроса важно выяснить отношение свидетеля к делу, его связи с участниками происшествия и получить непосредственную информацию о самом событии. Противоречия между показаниями и другими материалами требуют дополнительного внимания и уточнения.

Допрос свидетелей ДТП сопряжен с множеством трудностей, которые могут существенно повлиять на качество и достоверность полученной информации. *Основные проблемы, возникающие при допросе свидетелей ДТП:*

1. Ограниченность восприятия. Свидетели часто наблюдают лишь отдельные аспекты происшествия, особенно если событие происходит внезапно. Это затрудняет воссоздание полной картины ДТП.

2. Эмоциональный фактор. Стресс и шок от увиденного могут негативно сказываться на способности свидетеля точно вспоминать и воспроизводить события. Эмоции могут искажать восприятие реальности.

3. Отсутствие объективности. Некоторые свидетели склонны интерпретировать события в пользу одной из сторон конфликта, что снижает объективность их показаний.

4. Зависимость от внешних условий. Погодные условия, освещение, угол обзора и расстояние до места происшествия могут сильно влиять на точность воспоминаний свидетеля.

5. Недостаточная осведомленность. Свидетель может не обладать необходимыми знаниями о ПДД или технических аспектах ТС, что усложняет интерпретацию происходящего.

6. Противоречивые показания. Часто показания разных свидетелей могут расходиться друг с другом, что создает сложности при установлении истины.

7. Психологическое воздействие. Следователь должен уметь нейтрализовать негативное отношение свидетеля и обеспечить психологически комфортную обстановку для получения правдивых показаний.

8. Опасения свидетелей. Страх перед ответственностью или возможными последствиями может заставить свидетеля скрывать информацию или давать ложные показания.

9. Изменчивость памяти. Со временем воспоминания могут ухудшаться, что делает повторные допросы менее эффективными.

10. Необходимость корректировки вопросов. Следователь должен грамотно подбирать вопросы, чтобы исключить вероятность наводящих ответов и обеспечить полноту информации.

Эти факторы подчеркивают важность тщательной подготовки и профессионализма следователей при проведении допросов.

Подготовка плана допроса – важный этап, который определяет эффективность всего процесса. Грамотно составленный план поможет следователю структурировать свои действия, избежать ошибок и получить необходимую информацию.

Этапы подготовки плана допроса:

1. Определение целей допроса. Прежде всего, необходимо четко понимать, какую цель преследует допрос. Требуется установить: механизм происшествия, виновник, обстоятельства, предшествующие событию и т. д. Цели могут варьироваться в зависимости от типа преступления или ситуации.

2. Сбор предварительной информации. Перед допросом необходимо ознакомиться с имеющимися материалами дела, такими как протоколы осмотра места происшествия, результаты экспертиз, показания других свидетелей и т. д. Это даст представление о контексте и основных вопросах, которые стоит затронуть.

3. Изучение личности допрашиваемого. Выяснить, как можно больше информации о допрашиваемом лице: его социальное положение, образование, профессиональные навыки, привычки, уровень стрессоустойчивости и эмоциональная стабильность. Это поможет выбрать правильный подход и тон разговора.

4. Составление списка вопросов. Нужно составить перечень вопросов, которые помогут достичь цели допроса. Вопросы должны быть конкретными, ясными и не содержать двойного смысла. Разбить их на категории: общие, уточняющие, контрольные и напоминающие.

5. Планирование последовательности вопросов. Следует определиться с порядком задаваемых вопросов. Начать с общих вопросов, постепенно переходя к более специфичным и детальным. Важно, чтобы вопросы

были логичными и последовательными, недопустимо запутывание допрашиваемого.

6. Предусмотрение контрмер на случай непредвиденных ситуаций. Планировать действия на случай отказа допрашиваемого отвечать на вопросы, при даче ложных показаний или попытках ухода от темы. Продумать методы для преодоления сопротивления.

7. Организация технической поддержки. Если планируется запись допроса, убедиться, что техника работает исправно. Проверить наличие необходимых документов и материалов, которые могут понадобиться в ходе допроса.

8. Обеспечение психологической атмосферы. Создать дружелюбную и нейтральную атмосферу, которая способствует откровенности. Постараться снизить напряженность и тревожность допрашиваемого, чтобы он чувствовал себя комфортно.

9. Прогнозирование реакции допрашиваемого. Спрогнозировать возможные реакции допрашиваемого на ваши вопросы. Это поможет вам подготовиться к различным сценариям развития событий и быстрее реагировать на изменения в поведении.

10. Проверка готовности. Перед началом допроса проверить, готовность к допросу: наличие всех необходимых документов, правильность составления вопросов, уверенность в своей компетентности.

Правильно подготовленный план допроса обеспечивает высокую степень эффективности и точности расследования. Важно помнить, что допрос – это динамичный процесс, который может требовать гибкости и адаптации в зависимости от поведения допрашиваемого.

Качественный допрос требует не только знания процессуальных норм, но и понимания человеческой психологии. Грамотное использование тактических приемов, внимание к деталям и этический подход повышают шансы на получение достоверной информации, что особенно важно в делах с участием несовершеннолетних или при наличии конфликта интересов между участниками ДТП.

Вопрос № 2.

Допрос подозреваемого в совершении ДТП

В контексте как научных литературных источников, так и правоприменительной практики допрос подозреваемого часто сопоставляется с его ролью водителя ТС находившемся под его управлением в момент совершения ДТП. Однако такое суждение не совсем верно, поскольку водители ТС, которые совершили, например, наезд на пешехода, либо на велосипедиста, а также допустившие опрокидывание, не всегда являются виновным в определенной ситуации. Например, 31 октября, около в 17:00 ч. произошло ДТП.

Гражданин В. А. П., управляя технически исправным ТС, двигался по проезжей части автомобильной дороги в сторону ул. Осенней. В это же время на проезжей части находилась пешеход П. А. С. В результате столкновения, В. А. П. совершил наезд на П. А. С., которая от полученных травм скончалась.

Подсудимый В. А. П. признал вину частично. Пояснил, что освещение было естественное, дорожное покрытие нормальное. Перед первым пешеходным переходом притормозил, посмотрел по сторонам и продолжил движение. С правой стороны на протяжении его движения были припаркованы автомобили. Приблизительно в двух метрах после остановки общественного транспорта находился припаркованный автомобиль марки «Шкода». Когда его ТС поравнялось с передним бампером указанного автомобиля, неожиданно справа на проезжую часть вышел пешеход, которого он ранее не видел. Пытаясь объехать пешехода, он повернул руль влево, но избежать наезда не получилось. Он услышал удар в лобовое стекло, и, не понимая, что произошло, проследовал далее. Применял ли торможение, не помнит. Затем он оставил автомашину во дворе дома и вернулся на место ДТП, где увидел на разделительной полосе труп пожилой женщины. Прибывшим сотрудникам полиции он указал место наезда, которое он запомнил по своим ощущениям. В его присутствии была составлена схема ДТП, с которой он согласился¹.

Исходя из примера отметим, что дорожно-транспортное событие может произойти не только по вине водителя, но и пешехода, например, появившегося внезапно на проезжей части из-за препятствия. Однако ответственность по ст. 264 УК РФ в большинстве случаев наступает для водителя ТС. В связи с этим, лицо, управляющее тем или иным ТС несомненно, будет расцениваться, как совершившее преступление. Соответственно возбуждение уголовного производства будет только в отношении него, и согласно ч. 1 ст. 46 УПК РФ будет являться подозреваемым.

Особенностью допроса водителя по данной категории уголовных дел является то, что у допрашиваемого, хотя предположительно и совершившего преступление, отсутствует стойкая антисоциальная направленность личности².

Следует отметить, что преступления данной категории совершаются преимущественно по неосторожности. В данном случае отсутствует профессиональные преступники, что исключает наличие у них отработанных методов противодействия следователю. В ходе расследования, как правило,

¹ Приговор суда по ч. 3 ст. 264 УК РФ № 01-0085/2016. URL: <https://sud-praktika.ru/precedent/157279.html> (дата обращения: 28.03.2025).

² Варданыан А. В., Васюков В. Ф., Коновалов Н. А. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена. Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2018. С. 55.

не фиксируются случаи отказа свидетелей от дачи показаний под угрозой со стороны подозреваемого.

В данном контексте противодействия проявляется не совсем обычным способом. В современных экономических условиях, дорогой автомобиль является явным признаком высокого благосостояния его владельца. Это означает, что собственники таких ТС будучи материально обеспеченными могут использовать свое положение для оказания давления на субъектов уголовного судопроизводства. Подобное может принимать форму как прямого подкупа, так и влияния через высокопоставленных лиц.

Согласно требованиям уголовно-процессуального законодательства к разновидностям обстоятельств, подлежащих установлению в ходе расследования, относятся данные о личности подозреваемого, то есть лица, управлявшего ТС.

В литературе и правоприменительной практике подчеркивается необходимость всестороннего изучения личности подозреваемого, поскольку это ключ к успешному расследованию. Однако на практике, особенно при расследовании определенных категорий преступлений, этому вопросу уделяется недостаточно внимания. Следователи часто ограничиваются лишь запросами о нарушении ПДД и общими характеристиками с места работы, которые редко содержат глубокие сведения. Для принятия объективных решений следователю необходима гораздо более полная информация о личных качествах подозреваемого, его отношении к работе, самообладании и терпении.

В некоторых случаях водители, оказавшись участниками ДТП с пострадавшими, особенно несовершеннолетними, могут давать признательные показания, несмотря на отсутствие в их действиях состава преступления. Наряду с этим существует категория водителей, которые отрицают свою причастность к инциденту, а в последствии выдвигают версию событий, несоответствующую действительности на момент происшествия. Например, резонансное ДТП произошло в одном из дворов многоквартирного дома. 6-летний А. Ш. вместе с дедушкой шел с детской площадки домой. Выбежав на дорогу перед домом, он угодил под колеса автомобиля Hyundai Solaris, за рулем которого находилась А. Н. К.

Свидетели на суде показали, что автомобилистка переехала ребенка передними и задними колесами, протащила его по дороге около 10 м – экстренного торможения она не применяла. Ребенок скончался на месте. Гражданка А. Н. К. дала показания, что несовершеннолетний, будучи в нетрезвом состоянии, сам бросился под колеса. Позже судмедэкспертиза обнаружила в его крови 2,7 промилле алкоголя, что вызвало возмущение родных ребенка и спровоцировало громкий скандал. В конечном итоге при участии ведущих экспертов было установлено, что проводивший исследование судмедэксперт допустил ошибку. Гражданка А. Н. К. была признана виновной по ч. 3

ст. 264 УК РФ («Нарушение ПДД и эксплуатация транспортных средств, повлекших по неосторожности смерть человека») и получила 3 года лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении.

В ходе расследований ДТП выявляются категории водителей, которые стремясь уйти от ответственности, искажают факты собственного поведения так и действий других участников ДТП, давая показания, противоречащие случившемуся. В частности, подобная ситуация возникает для следователей, когда водитель, совершивший ДТП, является единственным источником информации о действиях потерпевшего, так и о самом преступлении. В своих показаниях относительно скорости движения ТС и места, где был замечен потерпевший, водитель прибегает к формулировкам, направленным на смягчение степени своей виновности и предотвращения привлечения к уголовной ответственности.

Такого же мнения придерживается М. А. Радионов, который указывает, что водитель, причастный к совершению ДТП, заинтересован в исходе дела, и, как правило, в ходе допроса стремится показать обстоятельства ДТП в выгодном для него свете, с целью избежать привлечения к уголовной ответственности либо смягчению его вины¹.

По мнению С. А. Грачева, достоверность сообщенных им сведений необходимо тщательно проверить путем допроса свидетелей, назначение автотехнической экспертизы, судебно-медицинской, криминалистических экспертиз².

Также достоверность изначальных сведений о происшествии, сообщенных водителем – участником ДТП, нужно проверять комплексом следственных действий, включающим допросом очевидцев, следственный эксперимент, назначение экспертиз³.

Если бы водитель предоставил точные данные, стало бы очевидно, что у него отсутствовала реальная возможность предотвратить аварию, и его действия не содержат признаков преступного деяния. Но, основываясь на его показаниях, можно предположить, что такая возможность существовала, однако водитель не воспользовался ею в виду позднего принятия необходимых мер безопасности. Практика показывает, что следственные и судебные органы нередко подвергали критике подобные заявления водителей, имея доступ к объективным данным о скорости движения автомобиля.

¹ Радионов М. А. Особенности проведения допроса водителя, совершившего дорожно-транспортное происшествие при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Криминалистика : вчера, сегодня, завтра. Вып. 1 (5). 2018. С. 42–46.

² Грачев С. А., Лелетова М. В., Шерстнев В. Б. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебник для вузов. Москва : Издательство «Юрайт», 2022. 127 с. (Высшее образование). URL: <https://urait.ru/bcode/497666> (дата обращения: 30.03.2025).

³ Александров И. В. Криминалистика : тактика и методика : учебник для среднего профессионального образования. Москва : Издательство «Юрайт», 2022. С. 55. URL: <https://urait.ru/bcode/491303> (дата обращения: 30.03.2025).

В ходе допроса водителя следователь должен выяснить ряд важных моментов: версию водителя относительно обстоятельств происшествия (свободный рассказ); техническое состояние ТС, которым управлял водитель, и наличие неисправностей; когда водитель обнаружил неисправности и какие меры предпринял для их устранения; продолжительность нахождения водителя за рулем перед происшествием; скорость движения ТС; условия видимости и обзорности дороги; расположение ТС на проезжей части; принятые водителем меры для предотвращения происшествия; момент обнаружения препятствия или возникновения аварийной ситуации, а также расстояние до нее; метеоусловия в момент происшествия; состояние дорожного покрытия; действующие знаки дорожного движения и сигналы светофора; действия водителя по оказанию помощи пострадавшим; первое наблюдение пешехода и его поведение; действия водителя сразу после происшествия; изменение водителем обстановки на дороге после происшествия; присутствие пассажиров в ТС.

Важно также установить, находились ли в салоне ТС пассажиры, и если да, то зафиксировать их личные данные и адреса. Впоследствии эти лица будут допрошены в качестве свидетелей.

При допросе водителя, скрывшегося с места происшествия, дополнительно выясняют причины отказа в помощи пострадавшим и побег с места аварии; маршрут следования после происшествия; наличие следов происшествия на ТС и их локализация; попытки уничтожения следов (например, смывание пятен крови, ремонт повреждений кузова, замена стекол и т. д.). Данный список вопросов является ориентировочным и может меняться в зависимости от конкретных обстоятельств дела.

При допросе водителя (равно как и других участников и свидетелей) рекомендуется использовать схему места ДТП, предлагая отметить на ней положение своего ТС в определенный момент, а также расположение других объектов и участников. Это помогает более детально и точно провести допрос, обеспечивая лучшую ориентацию водителя в задаваемых вопросах. Такой подход позволяет незамедлительно проверять достоверность показаний, сравнивая их с реальными условиями на месте происшествия.

Допрос обвиняемого по делу о ДТП проводится согласно общим требованиям, изложенным в ст. 173 УПК РФ, с учетом особенностей характера совершенного преступления.

Особенности методики допроса обвиняемого по делам о ДТП связаны с необходимостью подробного изучения дорожной обстановки в момент происшествия. Обвиняемому предлагается охарактеризовать дорогу, на которой произошел инцидент: ширина проезжей части, количество полос движения, тип и состояние дорожного покрытия, уклоны, радиусы поворотов, обзорность, освещенность, видимость, наличие препятствий справа и слева, дорожные знаки и регулирующие устройства, интенсивность и плотность движения, инженерные сооружения и элементы благоустройства дороги и т. д.

Полученная от обвиняемого информация позволяет проверить уже собранные доказательства и создать условия для получения полного и точного представления о механизме ДТП.

В механизме ДТП, т. е. в его динамике, принято выделять три стадии:

1. *Начальная* – опасная ситуация, предшествующая моменту происшествия на участке пути, до непосредственного места наезда, столкновения, опрокидывания и т. п.

2. *Кульминационная стадия* – аварийная обстановка, когда происшествие становится неизбежным и происходит наезд, столкновение и т. д.

3. *Конечная ситуация*, т. е. та обстановка, которая была обнаружена следователем при осмотре места ДТП.

В процессе допроса обвиняемого необходимо получить информацию о развитии событий, действиях обвиняемого на различных стадиях ДТП, а также его понимание причин произошедшего. Если показания обвиняемого противоречат другим доказательствам, следователь должен представить их обвиняемому и попросить объяснения возникших противоречий. В случае необходимости следователь объясняет обвиняемому содержание представленных доказательств и сообщает дополнительные сведения, касающиеся порядка и условий их получения.

Во время допроса следователь применяет разработанные в криминалистике тактические приемы, направленные на получение полных и достоверных показаний. Однако запрещается использование приемов, основанных на применении насилия, угрозах, ложных обещаниях и аналогичных методах.

Устранение противоречий и пробелов в показаниях обвиняемого возможно путем постановки уточняющих, дополняющих, напоминающих и контрольных вопросов. Наводящие вопросы, формулировка которых предполагает желательные ответы, запрещены.

Чтобы обвиняемый мог точнее пояснить и уточнить свои показания, ему предлагают составить схему движения, отметив на ней расположение ТС, пешеходов и прочих элементов. Факт составления такой схемы отражается в протоколе допроса, а сама схема, подписанная следователем и обвиняемым, прикладывается к протоколу.

Показания обвиняемого записываются в протокол допроса, который должен соответствовать требованиям ст. 166–167, 174, 190 УПК РФ (приложения 43–44 УПК РФ). Протокол состоит из вводной и описательной частей.

В описательной части фиксируется ответ обвиняемого на вопрос следователя о признании вины в предъявленном обвинении, желании дать показания по существу обвинения и на каком языке, а также заносятся показания обвиняемого в первом лице и по возможности дословно. Требование закона о дословной записи показаний обусловлено необходимостью максимально детализировать показания обвиняемого и отразить индивидуальные

особенности его речи, что помогает оценить достоверность записей, особенно при расследовании ДТП. Если обвиняемый использует диалектные выражения или непонятные обороты речи, они включаются в протокол с пояснениями их значений в скобках.

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

1. Опыт вождения и общее время управления ТС. Имелись ли случаи участия в предыдущих ДТП? Нахождение на учете в психоневрологических или наркологических диспансерах.

2. Маршрут поездки: откуда, куда и с какой целью направлялся. Данные владельца ТС, право на управление автомобилем (основания для управления ТС, категория водительского удостоверения).

3. Техническое состояние ТС перед поездкой. Кем и как проводилась проверка технического состояния ТС перед выездом. Наличие неисправностей, время их появления, осведомленность водителя о неисправностях и предпринятые меры по их устранению.

4. Загруженность ТС: количество пассажиров, их персональные данные и расположение в салоне. Перевозимый груз, его характеристика, распределение и способ крепления.

5. Физическое состояние водителя в момент управления ТС (здоровье, употребление алкоголя, усталость, зрительное восприятие, использование очков и пр.). Время последнего отдыха (продолжительность сна) перед управлением ТС. Употребление спиртных напитков до момента ДТП.

6. Метеорологические условия (осадки, туман, сумерки). Состояние дорожного покрытия (сухой, мокрый асфальт, лед) и обочин. Наличие дорожных знаков и разметки.

7. Видимость дороги в направлении движения, ее освещенность. В ночное время – включены ли фары, в дневное – что мешало видимости (недвижимые объекты, ТС и пр.).

8. Скорость движения ТС, его расположение на проезжей части (полоса движения, дистанция от края дороги или разметки).

9. Расстояние до пешехода или ТС, с которыми произошло столкновение. Направление и темп движения пешехода/ТС, изменения в движении.

10. Реакция водителя на возникновение опасности: тормозил ли, маневрировал, подавал звуковой сигнал, переключал передачи для снижения скорости. Время начала действий.

11. Часть ТС, которой был сбит пешеход, и положение пострадавшего в момент удара (углы столкновения, части соприкосновения автомобилей).

12. Произошел ли наезд с торможением или без него, пройденное расстояние ТС в заторможенном состоянии до и после наезда. В случае прекращения торможения – пройденное расстояние до полной остановки.

13. Действия водителя и других участников ДТП после происшествия. Оказание помощи пострадавшим, вызов сотрудников полиции и скорой помощи.

14. Первые очевидцы происшествия, их данные. Фиксация контактов свидетелей на месте ДТП, передача данных другим лицам.

Этот перечень вопросов является примерным и подлежит изменению в зависимости от конкретной ситуации расследования.

Допрос подозреваемого в совершении дорожно-транспортного происшествия представляет собой сложный и многоэтапный процесс, требующий высокой квалификации и тщательной подготовки со стороны следователя. Ключевая задача заключается в получении полных и достоверных показаний, которые могут подтвердить или опровергнуть вину подозреваемого. Для достижения этой цели следователь должен соблюдать строгие правовые нормы и применять разнообразные тактические приемы, обеспечивающие максимальное раскрытие деталей произошедшего.

Процесс допроса начинается с установления личности подозреваемого, разъяснения его прав и обязанностей, а также предупреждения об ответственности за ложные показания. Следователь должен создать благоприятные условия для получения правдивых показаний, что подразумевает внимательное отношение к допрашиваемому и исключение любых форм давления или принуждения.

Одним из важнейших аспектов допроса является свободная речь подозреваемого, позволяющая ему самостоятельно изложить свою версию событий. После этого следователь задает уточняющие вопросы, чтобы выявить недостающую информацию или устранить противоречия в показаниях. Использование схем и чертежей помогает визуализировать последовательность событий и облегчает проверку достоверности показаний.

Особенное внимание уделяется установлению технических характеристик ТС, погодных условий, состояния дороги и действий водителя непосредственно перед и во время происшествия. Важно выяснить, предпринимались ли меры по предотвращению аварии, как вел себя водитель после инцидента, и какая помощь была оказана пострадавшим. Кроме того, следователь должен учитывать личностные особенности подозреваемого, такие как его опыт вождения, физическое и эмоциональное состояние, а также возможное употребление алкоголя или наркотиков. Эти факторы могут существенно повлиять на оценку действий водителя и итоговые выводы следствия.

Таким образом, допрос подозреваемого в совершении ДТП требует комплексного подхода, включающего сбор всесторонней информации, соблюдение правовых норм и применение эффективных тактических приемов. Качественная подготовка и профессионализм следователя являются ключевыми факторами успешного расследования и справедливого судебного разбирательства.

Вопрос № 3.

Производство судебных экспертиз при расследовании ДТП

В рамках расследования ДТП особое место занимает производство судебных экспертиз: судебная медицинская, криминалистические, судебная автотехнические и др.

Применение специальных знаний в уголовном судопроизводстве давно уже стало неотъемлемой частью расследования преступлений. В процессе расследования преступлений на транспорте использование специальных знаний в различных областях науки и техники способствует успешному разрешению вопросов судопроизводства и установлению истины по делу.

Обнаружение широкой гаммы материальных следов, относящихся к событию преступления, их грамотное предварительное и последующее экспертное исследование и как закономерный результат – предоставление в распоряжение розыскных и следственных органов розыскной и доказательственной информации возможно только при участии квалифицированных специалистов и экспертов, обладающих полноценными специальными знаниями и навыками, современными техническими средствами и возможностью использовать актуальные информационно-поисковые системы.

Существуют различные формы использования специальных познаний при расследовании преступлений, среди которых при расследовании ДТП особое значение имеет производство различного рода экспертиз. Анализ уголовных дел по ДТП показал, что автотехническая и судебная медицинская экспертизы назначаются в 100 % случаев.

Главное, а порой и решающее значение имеют результаты судебной автотехнической экспертизы (далее – САТЭ), которые встречаются в материалах всех уголовных дел указанной категории. САТЭ проводится для определения технического состояния, и установления его причинной связи с наступившими последствиями, тем самым восстанавливает механизм ДТП. Возможности данной экспертизы на этом не заканчиваются, поскольку она решает вопросы, связанные возможностью водителя предотвратить ДТП. Однако эксперт, отвечая на вопросы, поставленные следователем, в постановлении о назначении судебной экспертизы не определяет виновность водителя, так как его виновность будет установлена на основании оценки и сопоставления всех материалов судом.

САТЭ ДТП – это процессуальное действие, исследующее обстоятельства дела о ДТП в целях выявления и подтверждения фактических данных, которые могут явиться доказательством для установления истины по уголовному делу. Ее проводят по поручению следователей и судов в предусмотренном законом порядке лица, имеющие специальные знания и имеющие право самостоятельного производства данных видов экспертиз. Это, как правило, штатные сотрудники экспертных учреждений. В отдельных

случаях следственные и судебные органы поручают проведение исследований внештатным специалистам: работникам научно-исследовательских организаций, вузов и т. д. В основном при автотехнической экспертизе ДТП необходимы специальные познания в области автомобильной техники, металловедении и криминалистики.

Рассматривая предмет указанного вида судебной экспертизы отметим, что это информация не только о техническом состоянии автомобиля, но и месте происшествия, участка местности, относящийся к нему; сведения о действиях лиц и о фактах, которые могли способствовать возникновению данного происшествия, где эксперт используя свои специальные знания устанавливает истину.

В компетенцию судебного эксперта-автотехника входит исследование технического состояния ТС, участвовавших в ДТП; обстановки на месте ДТП; действий участников ДТП; процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП.

Как отмечает С. Н. Перлов, в компетенцию экспертов по анализу ДТП входит исследование технического состояния ТС с целью определения:

- 1) исправности или неисправности его в момент совершения ДТП и, в случае неисправности, причины и времени его возникновения;
- 2) возможности обнаружения технической неисправности до момента наступления дорожно-транспортного происшествия и условий, при которых эта неисправность могла быть обнаружена;
- 3) технической возможности предотвращения происшествия при техническом состоянии ТС, которое было определено к моменту происшествия;
- 4) причинно-следственной связи между обнаруженной технической неисправностью и фактом происшествия;
- 5) иных обстоятельствах, связанных с техническим состоянием ТС, которые могли способствовать или способствовали возникновению происшествия и изменили характер его протекания¹.

По мнению Ю. Н. Багдасаряна, в компетенцию экспертов по анализу ДТП входит разрешение группы вопросов, связанных с установлением отдельных технических параметров дорожной обстановки и ее составляющих, необходимых для выполнения дальнейших исследований. К ним, в частности, относятся:

- 1) определение фактических значений расчетных параметров, входящих в зависимости, с помощью которых выполняется инженерный анализ (коэффициентов сцепления, сопротивления качению и т. д.);

¹ Перлов С. Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях. (Процессуальные и криминалистические аспекты) : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 1997. С. 78.

2) установление траектории и времени движения ТС в процессе происшествия, если это связано с действием сил или их моментов, возникающих при взаимодействии ТС с дорогой или другим ТС;

3) выявление с места водителя условий обзорности и дальности видимости к моменту и во время происшествия;

4) выявление обстоятельств дорожной обстановки и ее отдельных составляющих, которые либо способствовали, либо могли способствовать возникновению или изменению характера происшествия¹.

Перед тем как ставить вопросы перед экспертом, следователь должен предварительно собрать и подготовить всю необходимую исходную информацию для анализа. Этот этап работы сопровождается определенными трудностями, ведь большинство данных, нужных для экспертных расчетов, касаются технических аспектов, таких как расстояния, направления движения ТС, скорость, применяемые водителями приемы управления, время прохождения определенных участков дороги. Помимо этого, эксперты нуждаются в подробных сведениях о состоянии дороги, видимости, освещенности, условиях обзора, наличии дорожных знаков и других особенностях, зафиксированных, н., в протоколе осмотра места ДТП.

Основная цель САТЭ заключается в восстановлении механизма ДТП на всех его стадиях, определении технических причин происшествия и оценке поведения его участников. Чтобы достигнуть этой цели, эксперт-автотехник решает несколько задач: анализирует сопутствующие ДТП факторы, выделяет ключевые из них, проводит теоретические и экспериментальные исследования, устанавливает технические причины происшествия и возможность его предотвращения, а также изучает поведение участников ДТП в разные моменты.

Эксперт-автотехник занимается исключительно техническими аспектами ДТП, исследуя обстоятельства происшествия на основе физических законов, исключая влияние психофизиологических характеристик участников и эмоциональных факторов. Окончательную оценку всех доказательств осуществляет суд.

Исследование технического состояния ТС направлено на установление причин и времени возникновения неисправностей, а также на определение возможности их обнаружения до ДТП. Эксперт-автотехник устанавливает причинно-следственную связь между неисправностью и ДТП, определяя техническую возможность предотвращения происшествия при данном состоянии ТС. Термин «техническая возможность» используется для решения вопросов независимо от субъективного состояния водителя и его психофизиологических характеристик.

¹ Багдасарян Ю. Н. Криминалистический анализ механизма дорожно-транспортного преступления : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 1982. С. 103.

Изучая обстановку на месте ДТП, эксперт-автотехник определяет параметры, характеризующие движение ТС и других объектов в зоне происшествия, такие как ширина проезжей части и обочин, коэффициент сцепления шин с дорогой, сопротивление качению, уклон дороги, радиусы закруглений. Исследование охватывает траектории движения ТС, условия видимости и обзорности, а также другие обстоятельства, которые могли способствовать ДТП.

Эксперт устанавливает, каким образом участники ДТП должны были действовать, чтобы соблюсти технические требования ПДД, эксплуатации ТС и других нормативных актов. Путем сравнения реальных действий участников с нормативными требованиями, эксперт определяет соответствие этих действий установленным стандартам.

При анализе процессов ДТП или его отдельных стадий определяются силы взаимодействия между сталкивающимися ТС или между ТС и препятствием. Дополнительно устанавливаются моменты возникновения опасной ситуации, если требуются специальные знания и опыт, а также ситуации, когда преграды перестают ограничивать обзорность, позволяя водителю заметить другое ТС или пешехода.

В процессе дорожно-транспортного происшествия возникает большое количество материальных следов различной природы, которые несут ценную информацию для разработки криминалистических версий и планирования первоначальных этапов расследования.

На ТС образуются характерные следы и повреждения, однако важно учитывать, что следы, найденные после ДТП, могли появиться как в результате столкновения самих машин, так и вследствие контакта с другими объектами инфраструктуры дороги. Также не исключено, что некоторые следы и механические повреждения возникли задолго до исследуемого происшествия и не имеют отношения к расследованию. На твердом асфальтовом покрытии часто остаются следы наслоений, создаваемые внешним резиновым слоем шины, а также частицы грязи и пыли, отделившиеся от нее. Эти следы делятся на три вида: следы продольного скольжения, следы проскальзывания при торможении и следы проскальзывания при столкновении.

Необходимо подчеркнуть, что следы заблокированных колес, образовавшиеся в результате деформации кузова при столкновении, служат важными ориентирами для точного определения места происшествия. Кроме того, следы торможения ТС на месте ДТП являются ключевым объектом трасологического исследования. Их наличие свидетельствует о том, что водитель осознавал опасность и пытался предотвратить аварию.

Осматривая место ДТП, специалисты устанавливают направление и траекторию движения ТС, место первичного столкновения и угол взаимного расположения автомобилей в момент первого контакта.

Транспортно-трасологическая экспертиза изучает различные следы, оставленные в процессе ДТП. Анализируя следы торможения, отпечатки

протектора шин на дороге, царапины на столбах и зданиях, а также осколки стекла и другие детали, эксперт-криминалист определяет модель и марку ТС, направление его движения и позицию на проезжей части в разные моменты времени.

Эксперт-автотехник имеет право изучать материалы уголовного дела, присутствовать на допросах и других следственных мероприятиях, задавать вопросы допрашиваемым. Он также может ходатайствовать о предоставлении дополнительной документации, необходимой для дачи заключения. Эксперт имеет полномочия осматривать место ДТП и ТС, а также вносить свои ответы на вопросы следователя в протокол допроса.

Идентификационные доказательства исследуются путем анализа других ранее установленных доказательств. Эти материалы предоставляются эксперту следователем или судом и составляют основу для формулирования выводов. Кроме того, эксперт сам определяет часть исходных данных на основе материалов дела, предоставленных на экспертизу.

Для выполнения судебной автотехнической экспертизы эксперт должен получить достаточное количество материалов, чтобы обеспечить полное и объективное исследование. Среди таких материалов выделяются:

- протокол осмотра места ДТП;
- схема ДТП;
- протокол осмотра и проверки технического состояния ТС.

В описательной части постановления излагаются обстоятельства ДТП и характеризуются объекты экспертизы. Особенную значимость для автотехнической экспертизы приобретают технические данные, необходимые для реконструкции механизма ДТП:

- координаты места и время происшествия;
- характеристика проезжей части и ее состояния;
- тип и техническое состояние ТС;
- скорость движения ТС и пешеходов;
- длина и характер следов торможения или качения колес;
- расположение ТС и других объектов на проезжей части;
- характеристика видимости и обзорности с места водителя в момент

ДТП.

Также в постановлении указывается, применялось ли экстренное торможение, какой частью ТС был сбит пешеход или нанесен удар другому автомобилю, неподвижному объекту. В завершение описательной части приводятся статьи УПК РФ, которыми следователь руководствовался при назначении экспертизы.

Протокол осмотра места ДТП содержит описание и характеристики всех обнаруженных предметов также изъятых с места происшествия. Схема ДТП представляет собой план местности с графическими изображениями обстановки происшествия и служит приложением к осмотру места ДТП. Она фиксирует не только координаты ТС и пешеходов после происшествия,

но и их примерное расположение до него, а также направление движения. Схема выполняется в масштабе для наглядного отображения размеров предметов и расстояний между ними. Иногда к схеме прилагается таблица с климатическими условиями, состоянием освещения и видимости. Особое внимание уделяют положению предметов, ограничивающих обзорность дороги с места водителя. Только при правильной привязке изображений к неподвижным ориентирам (н., километровым столбам, зданиям) эксперт сможет точно реконструировать расположение ТС на проезжей части.

Производство экспертного исследования ДТП основано на специальных методах и приемах исследования, сочетающих логический анализ и инженерные расчеты. Процесс судебной автотехнической экспертизы можно разделить на несколько этапов:

- ознакомление с постановлением, изучение материалов дела, уяснение предстоящей задачи;
- экспертиза и оценка исходных данных;
- построение информационной модели исследуемого ДТП;
- проведение расчетов, составление графиков и схем;
- оценка проведенных исследований, уточнение первоначальной модели ДТП;
- формулирование выводов;
- составление и оформление заключения эксперта.

Исследуя ДТП, эксперт-автотехник использует расчеты для определения параметров движения пешеходов и ТС. Некоторые исходные данные берутся из постановления следователя и других предоставленных материалов, однако значительной части параметров эксперт вынужден выбирать из справочной литературы, нормативных актов, отчетов производителей, научных публикаций и других источников. К таким параметрам относятся габариты автомобиля, колея, база, масса, координаты центра тяжести, радиусы поворота, максимальные скорость и ускорение, время и путь разгона, коэффициенты сцепления шин с дорогой, коэффициент сопротивления качению, время реакции водителя, время срабатывания тормозного привода, время увеличения замедления при торможении, КПД трансмиссии и другие.

*Особенности назначения отдельных видов судебных экспертиз,
назначаемых на первоначальном этапе расследования ДТП*

Рассматривая судебно-медицинскую экспертизу можно сказать, что ее результаты помогают определить причину смерти при обнаружении тела на дороге и обоснованном предположении о дорожно-транспортном происшествии.

Судебная медицинская экспертиза проводится во всех случаях, когда в результате ДТП возникают тяжелые последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ. При вынесении постановления о проведении судебно-меди-

цинской экспертизы следователи часто используют справочник с примерным перечнем вопросов для эксперта. Этот справочник разделяет различные виды судебно-медицинских экспертиз, что имеет большое практическое значение для следователя, позволяя ему правильно формулировать вопросы и использовать возможности экспертизы в полном объеме.

Однако следователи часто ограничиваются постановкой ограниченного круга вопросов, ответы на которые не всегда достаточны для полного освещения события. Обычно задаются вопросы о характере повреждений, связанных с ДТП, характеристиках следов на одежде и теле пострадавшего, их характере и локализации, возможности получения обнаруженных повреждений определенным ТС. Если ДТП приводит к смерти пострадавшего, добавляются вопросы о времени и причинах смерти.

Поэтому эксперты часто выходят за рамки вопросов, поставленных следователем, и самостоятельно восполняют пробелы, допущенные следователем. Проведение судебной медицинской экспертизы имеет большое значение для определения причин смерти и квалификации действий для возбуждения уголовного дела. Судебная медицинская экспертиза вещественных доказательств проводится при обнаружении на объектах обстановки веществ, похожих на кровь, частиц кожи, мозгового вещества, мышечных волокон и т. д.

Рассматриваемая категория преступлений характеризуется высокой степенью сокрытия последствий преступления и уничтожения следов биологического происхождения, поэтому подобные следы на ТС могут быть уничтожены или стать непригодными для идентификации из-за давности.

Судебно-психофизиологическую экспертизу не следует назначать на начальных стадиях предварительного расследования, так как для решения поставленных перед экспертизой вопросов требуется значительный объем информации о криминальной ситуации и участниках исследуемого события. Если планируется проведение судебно-психологической и судебно-психиатрической экспертиз, судебно-психофизиологическая не должна проводиться раньше судебно-психиатрической, чтобы избежать выхода психолога за пределы своей научной компетенции.

Следует отметить, что проведение судебно-психофизиологической экспертизы занимает много времени, т. к. помимо длительной беседы с испытуемым проводится экспериментально-психологическое обследование с использованием множества методов (количество и сами методы определяются конкретными задачами, вытекающими из поставленных перед экспертом вопросов). Однако судебно-психофизиологические экспертизы по фактам дорожно-транспортных происшествий проводятся редко, несмотря на высокую потребность в таких заключениях.

Психофизиологическая экспертиза оценивает действия водителя и пешехода, возможность своевременно распознать опасность и время реакции

в экстремальной ситуации, способность корректно оценить дорожную обстановку. Ее результаты помогают установить, можно ли было избежать столкновения при соблюдении правил дорожного движения.

Судебная трасологическая экспертиза представляет собой процессуальное исследование следов, оставленных в ходе преступления, с применением специальных криминалистических знаний. Особую значимость этот вид экспертизы приобретает при расследовании ДТП, где анализ материальных отпечатков позволяет восстановить детали аварии. Экспертиза может быть обязательной или инициироваться по требованию следствия, когда возникают вопросы, требующие узкопрофессиональных знаний, выходящих за рамки обыденного опыта.

В качестве объектов исследования выступают следы, изъятые на месте происшествия: повреждения ТС, отпечатки шин, деформации дорожного покрытия и другие материальные свидетельства. Для идентификации экспертам предоставляют сравнительные образцы, например, фрагменты краски или шин. Проведение таких экспертиз обычно поручается экспертно-криминалистическим центрам МВД России или специализированным медицинским учреждениям, обладающим необходимым оборудованием и квалифицированными кадрами.

Основные задачи экспертизы:

1. Идентификация марки автомобиля по особенностям следов (протектору шин, отпечаткам кузова).
2. Определение траектории движения ТС до и в момент столкновения.
3. Фиксация зон повреждений на объектах, участвовавших в ДТП, и установление механизма их образования.

Данный вид экспертизы позволяет получить информацию:

- о типе и индивидуальных характеристиках автомобиля (модель, год выпуска, уникальные дефекты);
- о скорости и направлении движения до столкновения;
- о взаимном расположении ТС в момент аварии;
- о динамике удара и последовательности повреждений.

Эксперты анализируют не только следы на дороге, но и микродеформации кузова, царапины, сколы краски, которые помогают реконструировать события. Например, изучение рисунка протектора шин позволяет определить модель автомобиля, а анализ распределения осколков стекла – точку первичного контакта.

Несмотря на прогресс, трасологическая экспертиза сталкивается со следующими трудностями:

- сложность идентификации марки автомобиля при отсутствии четких следов или их частичном разрушении;
- ошибки при осмотре шин и деталей из-за недостаточной подготовки сотрудников;

– утрата следов вследствие небрежного осмотра места ДТП или умышленного уничтожения доказательств (н., покраска кузова после аварии).

Решением этих проблем может стать внедрение компьютерного моделирования и данных с электронных носителей (бортовых регистраторов, систем GPS). Например, 3D-реконструкция аварии на основе следов торможения и деформаций кузова повышает точность выводов. Кроме того, интеграция баз данных по характеристикам автомобилей и материалам (лакокрасочным покрытиям, сплавам) ускоряет идентификацию.

Смежные виды экспертиз в рамках расследования ДТП:

1. Дактилоскопическая экспертиза. Назначается, если водитель отрицает факт управления автомобилем или есть подозрения в подделке обстановки. Анализ отпечатков пальцев на руле, зеркалах и других поверхностях помогает установить причастность лица к ДТП.

2. Исследование материалов и веществ. Микрочастицы краски, горюче-смазочных материалов, грунта или стекла, изъятые с места аварии, позволяют определить марку автомобиля, регион происхождения материалов и даже идентифицировать конкретное ТС. Например, анализ слоев лакокрасочного покрытия может указать на ремонтные работы, проведенные после ДТП.

Экспертные заключения играют ключевую роль в судебных процессах, однако их ценность напрямую связана с качеством работы на месте ДТП. Для улучшения эффективности рекомендуется:

- быстро изымать микрообъекты до их исчезновения или перемещения;
- использовать современные технологии фиксации, такие как 3D-сканирование и спектрометрический анализ;
- проводить комплексные исследования, объединяя методы трасологии, автотехники и судебной медицины.

В трасологической экспертизе применяются различные технологии, которые помогают исследовать следы и устанавливать важные обстоятельства дорожно-транспортных происшествий. Вот основные из них:

1. Цифровая фотография и видеосъемка. Современные камеры высокого разрешения позволяют запечатлеть мельчайшие детали следов, что упрощает их дальнейший анализ. Фотографии и видеозаписи могут быть использованы для последующего изучения и сопоставления с другими данными.

2. 3D-сканирование. Позволяет создавать трехмерные модели следов и объектов, что значительно улучшает точность измерений и реконструкцию событий. Трехмерные сканеры способны быстро и точно захватывать форму и размер следов, создавая их цифровую копию.

3. Спектроскопия. Используется для анализа химического состава веществ, обнаруженных на месте происшествия. Спектрометры позволяют

идентифицировать материалы, оставшиеся на ТС или других объектах, что может помочь в установлении источника происхождения следов.

4. Компьютерное моделирование. Применяется для симуляции возможных сценариев развития событий. Моделирование позволяет воспроизвести условия происшествия и определить вероятные траектории движения ТС и пешеходов.

5. Программное обеспечение для обработки изображений. Специальные программы помогают обрабатывать фотографии и видео, улучшать контрастность, выделять скрытые детали и проводить сравнительный анализ следов.

6. Электронные базы данных. Используются для хранения и поиска информации о типичных следах, таких как отпечатки шин, маркировки автомобилей и другие идентификационные признаки. Это ускоряет процесс идентификации и сопоставления следов.

7. Микроскопия. Микроскопы применяются для изучения микроскопических следов, таких как волокна ткани, пыль и мелкие частицы, которые могут остаться на месте происшествия.

8. Люминесцентные источники света. Используются для обнаружения невидимых глазу следов, таких как кровь, масла и другие жидкости. Люминесценция позволяет сделать эти следы видимыми и пригодными для дальнейшего анализа.

9. Методы восстановления поврежденных объектов. Включают восстановление разрушенных или деформированных объектов, таких как номера автомобилей или фрагменты лакокрасочного покрытия, для последующей идентификации.

10. Криминалистическое исследование материалов, веществ и изделий. Применяется для анализа веществ, оставшихся на месте происшествия, таких как топливо, краски и смазочные материалы, что помогает установить происхождение и источник следов.

Эти технологии способствуют повышению точности и надежности результатов трасологической экспертизы, делая возможным установление всех значимых обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

Трасологическая экспертиза остается незаменимой в расследовании ДТП, но ее потенциал раскрывается в полной мере только при сочетании традиционных подходов с современными цифровыми инструментами. Улучшение методик, повышение квалификации экспертов и обновление лабораторного оборудования – все это способствует повышению объективности и оперативности расследования.

После завершения судебной экспертизы оформляется письменное заключение, состоящее из трех частей: вводной, исследовательской и выводов. Вводная часть включает название экспертизы; ее номер; орган, назначивший экспертизу; информацию об эксперте; даты поступления материа-

лов и подписания заключения; обстоятельства дела, влияющие на заключение; использованные справочники и нормативные акты, а также вопросы, подлежащие решению. Здесь также упоминают причины назначения дополнительной или повторной экспертизы.

Исследовательская часть описывает процесс исследования, его результаты и научные объяснения полученных фактов. Каждый вопрос рассматривается отдельно, приводятся результаты значимых следственных мероприятий. Завершается этот раздел экспертной оценкой полученных данных.

Выводы оформляются в виде ответов на поставленные вопросы в порядке их перечисления. На каждый вопрос дается конкретный ответ или указывается на невозможность его решения. Если в ходе исследования выявлены обстоятельства, способствующие ДТП, хотя вопросы по ним не ставились, они тоже отражаются в заключении.

Заключение эксперта является основополагающим элементом доказывания в делах о ДТП. Оно содержит доказательственную информацию, основанную на научных исследованиях и фактических данных дела. Эксперт устанавливает новые доказательства путем применения специальных знаний. Полученные данные становятся результатом обобщенного познавательного процесса и представлены в форме выводов.

Оценка заключения эксперта – сложная интеллектуальная процедура, включающая проверку на допустимость, достоверность и относимость. Проверка допустимости подтверждает квалификацию эксперта, тогда как достоверность оценивается на основе совпадения идентификационных признаков и их значимости. Логичность и последовательность изложения исследования также важны. Вывод считается убедительным, если он согласуется с другими фактами и доказательствами по делу.

Судебные экспертизы, особенно автотехнические, играют значительную роль в делах о ДТП. Однако эксперт не определяет виновность водителя – это решается на основе комплексной оценки всех фактов, включая наличие или отсутствие причинно-следственной связи между действиями водителя и последствиями.

Назначение отдельных видов судебных экспертиз на начальном этапе расследования ДТП имеет свои уникальные особенности, которые обеспечивают максимальную эффективность и объективность следственного процесса. Основные виды экспертиз, используемых на этом этапе, включают автотехническую, трасологическую и судебно-медицинскую экспертизы. Каждая из них играет важную роль в установлении фактов и обстоятельств происшествия.

Автотехническая экспертиза направлена на восстановление механизма ДТП, определение технических причин происшествия и оценку действий его участников. Для этого эксперт исследует техническое состояние

ТС, их взаимодействие с окружающей средой и поведением водителей. Важнейшие аспекты, такие как скорость движения, траектории движения, технические неисправности и последствия столкновения, анализируются с помощью инженерных расчетов и моделирования.

Трасологическая экспертиза фокусируется на изучении следов, оставшихся на месте происшествия, таких как следы торможения, отпечатки шин, царапины и другие физические свидетельства. Эти данные позволяют определить направление и скорость движения ТС, место столкновения и другие важные подробности. Интеграция цифровых технологий, таких как 3D-сканирование, повышает точность и информативность трасологических исследований.

Судебно-медицинская экспертиза важна для установления степени травм, полученных участниками ДТП, и определения причин смерти, если такое имело место. Эксперты анализируют медицинские данные, проводят вскрытия и исследования тканей, чтобы установить характер и тяжесть повреждений, а также их связь с событиями ДТП.

Все эти экспертизы назначаются с учетом конкретных обстоятельств дела и направлены на формирование целостной картины происшествия. Комплексный подход, основанный на интеграции различных методов и технологий, позволяет максимально полно восстановить события ДТП и выявить виновных.

*Тактика использования специальных знаний с целью получения сведений
о том, кто из участников происшествия был за рулем ТС
в момент ДТП*

Все последующие действия, в основном, проводятся в ситуации, когда в деле нет свидетелей, способных опознать человека, который был за рулем ТС в момент ДТП. Вместе с тем, некоторые из них приведут к получению доказательств, которые в совокупности с опознанием, закрепят обстоятельства аварии и причастность к ДТП лиц, интересующих следствие.

Дифференциальная диагностика повреждений

Травмы водителя и пассажира переднего сиденья сравнительно однотипны и представлены достаточно характерным комплексом повреждений. Поэтому решение вопроса – кто управлял автомобилем в момент ДТП – должно основываться на совокупности данных экспертизы трупа, осмотра места ДТП, ТС, изучении материалов дела.

Эта диагностика не может быть решена только на основании исследования трупа. Эксперт должен изучить все материалы и медицинские материалы на других пострадавших в машине.

У водителей, в отличие от пассажиров на передней поверхности грудной клетки в средней и верхней трети при ударе о колесо иногда образуются ссадины и кровоподтеки, которые по своему расположению и форме соответ-

ствуют частям рулевого колеса и колонки. Они являются как бы их частичным отпечатком. Возникают более глубокие ранения в виде поперечного перелома грудной клетки в сочетании с продольными переломами 2 и 3 ребер, разрывами связок грудино-ключичного сочленения, ушибом сердца и переломами ребер (преимущественно на левой стороне грудной клетки), переломов вертлужной впадины, надколенника, костей нижних конечностей (больше слева) и др. След на подошве правого ботинка (от педали тормоза) может сочетаться с травмами правой ноги. Например, с переломо-вывихом голеностопного сустава и переломом шейки бедра. У пассажиров подобные ранения в таком сочетании не встречаются.

В другом случае у пассажира при ударе подбородком о край панели образуется кожная рана, а при смещении тела она сочетается с разрывом шейного и затылочного сочленений.

У водителей повреждения внутренних органов (за исключением почек) происходят в результате прямого удара или сдавления, а у пассажиров чаще происходит сотрясение тела. Поэтому у водителей ранения внутренних органов более обширные, резко выраженные и тяжелые. А повреждения от сотрясения в большинстве случаев ограничиваются кровоизлияниями, трещинами и небольшими разрывами.

Дифференцирующие признаки (при условии лобового столкновения и косо-бокового столкновения с выраженным первичным ударом):

а) у водителей:

- раны и ссадины тыльной поверхности кистей и межпальцевого промежутка, сочетающегося в ряде случаев с переломо-вывихом основной фаланги правого пальца;
- ушиб локтя левой руки;
- поперечные переломы средней трети плечевой и бедренной костей;
- травмы и следы на одежде (обуви), объяснимые профессиональными действиями (энергичное торможение, переключение скоростей, перемещение рулевого колеса в крайнее положение и т. п.);
- переломо-вывих голеностопного сустава.

б) у пассажира переднего сиденья:

- раны и ссадины на основании ладони и нижнего предплечья правой руки;
- раны и ссадины в нижней части подбородка, разрыв шейно-затылочного сочленения;
- повреждение носковой части обуви и стопы.

Специфическими (характерными) повреждениями у водителя являются:

- рваные раны в первом межпальцевом промежутке;
- повреждения кожных покровов на наружной поверхности левого бедра, отображающие иногда размеры отдельных частей дверцы кабины;

- повреждения на наружной поверхности правого бедра от удара о рукоятку переключателя скоростей, повторяющие его форму и размеры;
- обширные кровоизлияния на ладонной поверхности кистей в области возвышения 1 и 5 пальцев;
- обширные кровоизлияния на подошвенной и боковой поверхности правой стопы;
- кровоподтеки, ссадины на передней поверхности груди, живота, плеч дугообразной и полукруглой формы;
- закрытые локальные переломы правой стопы;
- ушибленные раны и переломы костей левого коленного сустава; повреждения коленных суставов (кожный покров и надколенник) в сочетании с повреждениями кожных покровов внутренней поверхности бедер в средней и нижней трети и соответствующими им диафизарными переломами бедренных костей.

Специфическими (характерными) повреждениями у пассажира переднего сиденья являются:

- хлыстообразные повреждения шейного отдела позвоночника;
- переломы мыщелков бедренной кости;
- оскольчатые переломы диафиза бедренной кости в средней трети;
- линейный перелом вертлужной впадины;
- разрывы лонного сочленения; переломы ребер по средне-подмышечным линиям;
- винтообразные переломы костей предплечья в средней трети;
- переломы шейки плеча; переломы ключиц;
- рваные раны задней поверхности локтевого сустава с разрывом суставной капсулы и задним вывихом костей предплечья.

Специфические повреждения от ремня безопасности:

а) по передней поверхности тела кожная ссадина от правой (например) ключицы до гребня левой подвздошной кости и от гребня левой подвздошной кости к правому гребню подвздошной кости от ремня безопасности шириной 7 см (текст из заключения СМЭ);

б) в случае необходимости выяснить у судебно-медицинского эксперта, какое описание и виды фиксации повреждений требуется ему для дачи заключения;

в) побеседовать с врачами, осуществившими осмотр лица при его поступлении в клиническое лечебное заведение и проводящими лечение с целью уточнить, имеются ли такие повреждения, и отражены ли они должным образом в медицинской карте больного. Уточнить проведена ли рентгенография этих повреждений (КТ, МРТ и т. п.), обеспечить эти мероприятия;

г) в случае обнаружения повреждений, которые будут явно видны незначительный промежуток времени (например, рваные раны в первом меж-

пальцевом промежутке; повреждения кожных покровов на наружной поверхности левого бедра, отображающие иногда размеры отдельных частей дверцы кабины; кровоподтеки, ссадины на передней поверхности груди, живота, плеч дугообразной и полукруглой формы от рулевого колеса, либо ремня безопасности), произвести освидетельствование совместно с судебно-медицинским экспертом. В процессе освидетельствования провести фотосъемку повреждений;

д) получить все имеющиеся медицинские документы;

е) назначить комиссионную судебно-медицинскую экспертизу.

Судебно-медицинская экспертиза

До назначения определить:

– направление и вид деформирующих сил на ТС в момент столкновения (наезда);

– скорость движения ТС;

– особенности расположения деталей переднего отдела салона;

– раскрытие подушек безопасности.

Вопросы при назначении судебно-медицинской экспертизы:

– Исходя из механизма образования и локализации повреждений на теле, а также сопоставляя их с конструктивным устройством салона и его деформацией после ДТП, определить, кто из указанных выше лиц мог находиться на сиденье водителя в момент ДТП.

– При ударе о какие детали салона А и Б получили телесные повреждения?

– Соответствуют ли показания А. механизму образования имевшихся у него телесных повреждений и повреждений на приборной панели салона ТС?

– Могли ли повреждения на теле А. возникнуть при ударе о рулевое колесо в случае, если положение тела на момент воздействия травмирующей силы было таким, каким оно описано в описательно-мотивировочной части постановления со слов А.?

– Могли ли повреждения на теле А. возникнуть при ударе о рулевое колесо ТС?

– Обнаружены ли у Б. телесные повреждения, характерные для контакта тела с рулевым колесом в процессе наезда автомашины на столб?

– Возможно ли получение установленных телесных повреждений при нахождении в момент ДТП на водительском (переднем, заднем, правом, левом пассажирском) сиденье?

– Учитывая характер, локализацию и степень тяжести телесных повреждений, обнаруженных при судебно-медицинском исследовании трупа А., а также учитывая повреждения кузова такой-то машины, определить

на каком из мест (водительском или переднем пассажирском) вероятнее всего находился А.

– Определить, соответствуют ли показания водителя Б. о механизме образования повреждений у потерпевшей, механизму образования ее повреждений, установленному в ходе судебно-медицинского экспертного исследования.

– С учетом механических повреждений передней части автомашины и ее салона в зоне размещения водителя определить, мог ли А. не получить телесных повреждений, находясь на сиденье водителя без ремня безопасности в характерном для водителя положении (или в исходной рабочей позе).

– Принимая во внимание исходную позу, действия и состояние А. на момент ДТП, определить мог ли у него на коленях находиться Б. в момент воздействия травмирующей силы?

– На каком из мест (водительском или переднем пассажирском), учитывая полученные повреждения, находился А. ?

– Соответствуют ли показания такого-то об обстоятельствах травмирования Б. медицинским данным (результатам вскрытия трупа Б.)?

Пример:

«...Перечисленные повреждения образовались при ударном, ударно-сдавливающем воздействии значительной силы твердого тупого предмета (предметов), особенности травмирующей поверхности которого (которых) в области повреждений не отразились. Образование подобных повреждений возможно при нахождении потерпевшей в салоне ТС в результате лобового столкновения последнего. Судя по преимущественному расположению повреждений на передней поверхности головы, туловища, конечностях, больше справа, наиболее вероятным представляется направление действия травмирующей силы на ТС спереди слева, последующим отбрасыванием и одновременным разворотом его по часовой стрелке.

В ходе такого столкновения на тело потерпевшей действовала сила по направлению противоположная травматическому воздействию (направленная вперед); а также центробежная сила в результате разворота ТС; совокупный вектор этих сил направлен впереди вправо по отношению к телу потерпевшей, что обусловило соответственное расположение повреждений.

При столкновении голова и туловище потерпевшей отклонились вперед с ударом о панель управления (вероятно, о руль), и одновременно сместились, скользя по панели вправо, в сторону переднего пассажирского кресла. Ноги потерпевшей при этом остались фиксированными у педалей, что обусловило повреждения области голеностопных суставов справа и слева. Затем голова и туловище потерпевшей могли вернуться в исходное положение с ударом о спинку водительского кресла и подголовник. Повреждений при этом не возникло».

Для выявления следов взаимодействия одежды и обуви подозреваемого с элементами ТС:

- произвести осмотр данных предметов;
- назначить судебно-трасологическую, химико-техническую экспертизы с целью их исследования.

Химико-техническое и трасологическое исследование объектов

Круг объектов для химико-технического и трасологического исследования достаточно широк. К их числу можно отнести:

- поврежденные детали кузова и салона автомобиля;
- предметы, могущие служить источником травм;
- ремни безопасности, от которых при определенных условиях может возникнуть повреждение;
- одежда участников ДТП;
- обувь участников ДТП.

Механизм возникновения следов

При любом ударе о твердый предмет на теле человека образуются повреждения, которые довольно часто отображают рисунок или рельеф источника травмы. Однако при визуальном осмотре они фактически не видны невооруженным глазом. Их можно различать только при косопадающем свете ультрафиолетовых либо инфракрасных лучей. Вот почему так важно в протоколе осмотра описывать приметы (давать характеристику) всех предметов, могущих быть источником той или иной травмы.

При исследовании одежды лиц, получивших травму в салоне ТС, могут определяться повреждения в виде разрезов, причиненных осколками ветрового стекла. Они чаще располагаются на передней поверхности тела. Осколки стекла различных размеров могут обнаружиться в области повреждений.

Биомеханика смещения тела человека оказывает определенное влияние и на характер повреждений предметов верхней одежды. Так, при смещении рук вперед ткань верхней куртки на участке шва, соединяющего рукав со спинкой, подвергается определенному натяжению. В результате на этом участке возможно образование надрывов нитей ткани и даже ее разрывов. Верхняя одежда первоначально контактирует с теми или иными частями ТС, поэтому они является иногда единственным носителем важных следов. Необходимо применять инструментальные методы для ее исследования. Характерна для одежды водителя полоса давления косо-продольной ориентации (от неправильно подогнанного ремня безопасности: сверху вниз, слева направо) на одежде с заглаживанием ворса одежды, стойкими складками. Повреждение петель и пуговиц.

Кроме того, следователю нужно внимательно осмотреть обувь. На подошвах обуви водителя иногда наблюдаются отпечатки рисунка педали, резинового коврика, нередко возникают разрывы ранта у мыска и отрыв каблука. На подошве правого ботинка отмечается образование следа от педали

торможения. На педали тормоза должен быть хорошо выраженный рельеф. Для создания этого признака требуются большие перегрузки и непосредственные действия водителя по пользованию этой деталью. При исследовании перчаток, принадлежащих водителю, могут быть обнаружены разрыв между первым и вторым пальцами.

Приведем *примеры исследования одежды пострадавших.*

Пример № 1. По уголовному делу о ДТП, при котором пострадал А., на левом предплечье у последнего были обнаружены ссадины. Перед экспертами ставился вопрос о механизме происхождения данной травмы и их источнике. На А. в момент ДТП была куртка из синтетической ткани. При ее осмотре на наружной части левого рукава удалось обнаружить повреждение прямолинейной формы длиной 82 мм и шириной около 5 мм. Изучение повреждений под микроскопом показало, что структура переплетения нитей ткани нарушена (сглажена и оплавлена), имеются многочисленные притертости с «минусом» ткани. Расположение их сзади вперед и сверху вниз.

Совокупность признаков свидетельствовала о том, что это повреждение образовано в результате плотного контакта ткани рукава куртки с твердым, гладким предметом, имеющим ширину 5 мм. Таким предметом могла быть ручка поворотного стекла с кнопкой-фиксатором на дверце автомобиля.

Были проведены сравнительные исследования повреждений куртки и ручки фиксатора на дверце автомобиля. Оно показало, что характер поверхностей деталей ручки (закругленность краев, отсутствие острых элементов, зазубрин) соответствует признакам, отобразившимся в динамическом следе ткани. Путем проведения эмиссионного спектрального анализа в элементном составе образца материала, взятого с поврежденного места, обнаружено повышенное, по сравнению с образцами ткани на других местах, содержание хрома, никеля, серебра.

Таким образом установили, что повреждения на куртке и предплечье образовались в результате контакта с кнопкой-фиксатором ручки поворотного стекла.

Пример № 2. При расследовании дела о ДТП возникла версия о том, что за рулем автомашины в момент аварии находился П. Сам П. категорически это отрицал и заявлял, что он ехал в качестве пассажира на заднем сиденье. Он утверждал, что за рулем машины находился его погибший друг.

При судебно-медицинском освидетельствовании П. были обнаружены рана на подбородке слева, закрытый перелом костей черепа, перелом 12-го ребра. На куртке в области левого плечевого шва имелось повреждение ткани.

Первоначальная судебно-медицинская экспертиза не смогла определить местонахождение П. в салоне. Повторная комиссионная экспертиза пришла к выводу о том, что П. находился в машине в качестве водителя.

Комиссия сослалась на то, что возникновение повреждений связано с воздействием осколков лобового стекла, ударом головой о переднюю стойку и грудью о рулевое колесо. Но П. был настойчив, и следователь назначил по делу повторную комиссионную экспертизу в НИИ судебной медицины Минздрава России. С целью физико-технического исследования в ходе экспертизы проведены многочисленные эксперименты, при которых в салон автомашины помещался человек, схожий по комплекции с П. С помощью фото и видеоаппаратуры фиксировалось его положение с различных возможных позиций в момент аварии. При этом принимались во внимание законы кинематики перемещения тела в момент происшествия. В ходе экспертизы со всей определенностью удалось установить, что П. действительно в момент аварии находился на заднем сиденье автомобиля.

Пример № 3. Для определения водителя в момент ДТП был проведен осмотр и экспертиза ботинка подозреваемого. На подошве обнаружено повреждение в виде дуги, вогнутой стороной обращенной наружу. Оно состояло из параллельных или поперечно расположенных, поверхностных «царапин». Они ступеньками спускались к толще набойки. Несмотря на то, что индивидуальных признаков не отобразилось, имеющихся следов оказалось достаточно, чтобы сделать вывод о том, что данное вдавленное повреждение на набойке является отпечатком одной из сторон педали тормоза.

Вывод: в случае возникновения необходимости установить лицо, управлявшего ТС, следует произвести изъятие обуви всех участников ДТП. При осмотре и исследовании обуви обращать внимание на наличие параллельно идущих следов, напоминающих след скольжения, притертостей от педалей ТС и коврика; обращать внимание на различные наложения и включения в материал подошвы.

Пример № 4. По делу о ДТП, при котором погиб К., на подошвенной поверхности правого полуботинка пострадавшего были выявлены параллельные друг другу множественные царапины, напоминающие следы скольжения, направленные справа налево. В области носка правого полуботинка на подошвенной поверхности имелись следы притертости в виде полос. При проведении сравнительного сопоставления притертостей на канте подошвы правого полуботинка с рельефом резиновых накладок отмечено совпадение по четырем линиям. Высказано предположение, что в момент ДТП правая нога пострадавшего находилась на педали. Это заключение позволило сделать обоснованный вывод о том, что водителем был сам пострадавший К.

Трасологическая экспертиза по одежде

Вопросы по повреждениям и следам наложения на одежде и внутренних поверхностях салона ТС:

— Имеются ли на куртке А. следы контактного воздействия с выступающими частями деформированного ТС?

– Каков механизм и последовательность образования повреждений на куртке?

– С какой стороны и в каком направлении осуществлялось воздействие травмирующей силы на куртку?

– Возникло ли повреждение нитей перчатки между вторым и первым пальцем в результате разрыва при значительном силовом воздействии, характерном для ДТП и в процессе удержания водителем рулевого колеса?

– Имеются ли на одежде следы-отпечатки частей и деталей ТС? Если да, то какими частями или деталями ТС они оставлены?

– Судя по следам и повреждениям на одежде, с учетом механизма образования телесных повреждений на теле пострадавшего, установить в каком положении находился пострадавший в момент первоначального контакта с элементами салона ТС?

– Каков механизм и последовательность образований повреждений № 1 и 2 на одежде (куртке, юбке и т. п.) потерпевшего?

– Каким предметом мог быть оставлен отпечаток, обнаруженный на воротнике рубашки пострадавшего?

– Имело ли место контактное взаимодействие рукава куртки с такой-то деталью салона ТС, судя по имеющимся на них микрочастицам?

– Имеются ли на локтевой части рукава куртки А. частицы металла? И если имеются, то могли ли они происходить от контакта с такой-то металлической частью в салоне ТС?

– Является ли след, обнаруженный на подошве ботинка А., следом контакта с тормозной педалью машины такой-то?

– Каково было взаимное расположение человека и той части салона машины, на которой оставлены следы его одежды?

– Оставлены ли следы на таком-то участке салона ТС одеждой А. или Б.?

Для проведения исследования передать чехлы с сидений, биологические образцы, изъятые из салона, лобовое стекло, а также любые другие части ТС или предметы, на которых были обнаружены микрочастицы с одежды, волосы и биологические вещества.

При расследовании дел данной категории анализ биологических материалов с использованием ДНК-технологий приобретает первостепенное значение. Судебно-генетическая экспертиза отвечает на вопросы, касающиеся установления конкретного индивидуального тождества. Отличительной особенностью данного вида судебно-биологической экспертизы является то, что экспертному исследованию подвергается только генетический (наследственный) материал (ДНК), содержащийся в биологических следах различного рода. Путем указанного исследования могут быть решены следующие задачи:

– доказывание факта контактного взаимодействия между конкретным лицом и конкретной частью ТС;

– доказывания факта нахождения в ТС конкретных лиц в момент совершения ДТП и зоны его контакта.

Вопросы при назначении криминалистической и биологической, молекулярно-генетической экспертиз с целью исследования микрочастиц и биологических следов в машине и у машины на месте ДТП:

– Одинаковы ли микрочастицы, изъятые с чехла водительского сиденья и верхней одежды водителя?

– Имеются ли на чехле, с водительского сиденья автомашины такого-то микроволокна, неоднородные волокнам чехла? И могут ли они принадлежать такому-то виду одежды?

– Происходят ли волокна и микрочастицы, обнаруженные на чехле водительского сиденья от представленной верхней одежды такого-то?

– Сходны ли микрообъекты, изъятые с водительского и пассажирского сиденья с волокнами, входящими в состав ткани джинсов (куртки), принадлежащих А.?

– Одинаковы ли микрочастицы, обнаруженные на коврик, изъятый с пола у водительского сиденья в салоне автомобиля и подошвах обуви, изъятый у водителя?

– Имеются ли на поверхности куртки, принадлежащей А., текстильные волокна от фрагмента ремня безопасности, изъятых тогда-то, с сиденья водителя такого-то ТС?

– Имеются ли на представленных отрезках пленки и салонном стекле такой-то машины волокна, произошедшие от одежды и шапки А.?

– Имеются ли на представленных предметах – биологическом веществе, изъятый на марлевый тампон с рулевого колеса; биологическом веществе, изъятый на марлевый тампон с рукоятки ручного тормоза; биологическом веществе, изъятый на марлевый тампон с рукоятки переключения передач; биологическом веществе, изъятый на марлевый тампон с подушки безопасности со стороны водителя – ДНК? Если да, то принадлежат ли они А или Б?

– Принадлежат ли биологические следы, обнаруженные на окурке, изъятый из машины такой-то тогда-то, лицу А или лицу Б?

– Каков предполагаемый объем кровопотери, приведший к образованию обнаруженных пятен на подголовнике?

– Какой группе и типу относится кровь, обнаруженная на подголовнике?

– Каков механизм образования пятен (мазки, капли, подтеки и т. п.)?

– Принадлежит ли кровь, обнаруженная на подголовнике водительского сиденья лицу А.?

– Могло ли повреждение лобового стекла образоваться от удара головой пассажира ТС?

Также необходимо назначить дактилоскопическую экспертизу с целью исследования следов пальцев рук, обнаруженных на рулевом колесе, ручке переключения передач и т. п.

Вопросы, ставящиеся перед экспертом, производящим дактилоскопическую экспертизу:

– Имеются ли на представленных предметах следы рук?

– Не оставлены ли следы рук, обнаруженные на такой-то части ТС, А или Б?

– Пальцами какой руки (левой, правой), какими пальцами руки (большим, указательным, средним, безымянным или мизинцем) оставлены следы?

– Каким участком ладонной поверхности оставлены следы?

– Какие выводы можно сделать об особенностях строения руки лица, оставившего след на этом объекте (отсутствие одного или нескольких пальцев, наличие мозолей, шрамов, патология кисти и т. п.)?

После получения первоначальных сведений необходимо произвести дополнительный осмотр ТС со специалистами:

– Привлечь к участию в осмотре эксперта-автотехника и судебно-медицинского эксперта, производящих комплексную экспертизу, назначенную для решения вопроса о том, кто находился за рулем ТС в момент ДТП.

– Предложить эксперту-автотехнику исследовать механические повреждения на ТС и, используя материалы осмотра места ДТП, установить какие силы и в каком направлении должны действовать на водителя и пассажира в установленном механизме ДТП.

– Предложить судебно-медицинскому эксперту исследовать повреждения ТС внутри салона с целью оценить объем, характер и локализацию повреждений у пострадавших с учетом конструктивных особенностей салона и его выступающих частей, а также следов на них, приобретенных в результате деформации.

– Если первичный осмотр производился в темное время суток, то на следующий же день произвести повторную фотосъемку, как внутри салона, так и наружных механических повреждений.

– Изъять образцы для исследования (например, металл с ручек, фрагменты ремня безопасности и т. п.).

– В случае необходимости произвести следственный эксперимент с целью установить возможность посадки водителя или пассажира с учетом имеющегося положения сидений.

– В случае необходимости произвести следственный эксперимент с участием судебно-медицинского эксперта с целью исключить возможность причинения определенных повреждений в случае размещения пострадавшего на определенном сиденье в ТС.

– В ходе дополнительного осмотра установить наличие, либо отсутствие в машине следов, позволяющих подозревать присутствие на момент ДТП в машине другого лица, неизвестного следствию.

Запрос и получение информации о связях между абонентами и используемыми ими устройствами, в порядке, установленном ст. 186.1 УПК РФ.

Необходимо запросить данные о всех о соединениях по телефону лиц, находящихся в машине на момент ДТП. Как правило, сразу же после ДТП вовлеченные стороны в своих разговорах сообщают правдивую информацию о причинах ДТП и о лице, его допустившем. Оперативное проведение одновременных допросов всех выявленных лиц может способствовать получению достоверных сведений, поскольку не все из них готовы предоставлять заведомо ложные показания, не у всех будет возможность согласовать сокрытие информации от следствия.

В медицинских учреждениях, где проходили лечение его пассажиры, необходимо установить личности пациентов, находившихся с ними в одной палате и провести их допрос.

Как правило, указанные лица обладают информацией о сговоре участников ДТП относительно выработке и поддержания определенной ложной версии событий (например, о том, что ТС управляло лицо, скончавшееся на месте ДТП), им также известны факты контактов с ними, включая характер предложений, направленных на противодействие следствию, а также содержание информации о телефонных разговорах между участниками ДТП.

Проверить медицинские учреждения с целью установить факт госпитализации лиц (водителя и пассажиров), скрывшихся с места ДТП.

Нередко водитель, решивший скрыть свою причастность к управлению ТС заявляет, что за рулем машины был погибший, при этом убеждает пассажиров покинуть место происшествия скрыть факт своего присутствия в машине на момент ДТП. Несмотря на это полученные травмы вынуждают их обратиться за медицинской помощью, где они сообщают ложные сведения о причинах телесных повреждений. Зная характер возможных травм следователь должен выявить этих пассажиров.

Определить круг лиц, являющихся непосредственными свидетелями дорожно-транспортного происшествия, а также тех, кто прибыл на место происшествия незамедлительно после его совершения:

- допросить сотрудников Госавтоинспекции, которые первыми прибыли на место ДТП;
- опубликовать объявления в СМИ и сети Интернет;
- изучить информацию в социальных сетях сети Интернет;
- организовать поиск очевидцев в домах, которые находятся у места ДТП;
- разместить объявления на остановочных комплексах, которые находятся у места аварии;

- допросить родственников и знакомых участников ДТП, которым эти лица могли рассказать об обстоятельствах ДТП;
- допросить сотрудников скорой медицинской помощи и МЧС России, которые принимали участие в извлечении людей из машины после аварии, а также могут дать показания о том, где пострадавшие лежали после ДТП по отношению к машине и месту аварии;
- изучить видеозаписи с видеокамер, расположенных у места аварии и фиксирующих номера ТС, водители которых могли быть такими лицами;
- изучить видеозаписи со всех видеорегистраторов машин, обычно припаркованных у места ДТП.

Провести психофизиологическое исследование с применением полиграфа (далее – ПФИ). Ее главная цель заключается в объективизации полученных сведений путем оценки достоверности показаний участников происшествия, выявления возможных искажений воспоминаний или намеренных ложных утверждений посредством регистрации физиологических реакций организма испытуемого на задаваемые вопросы.

ПФИ проводится в соответствии с «Видовой экспертной методикой производства психофизиологического исследования», утвержденной в составе Методических рекомендаций Автономной некоммерческой организации «Центр независимой комплексной экспертизы и сертификации систем и технологий» от 11 ноября 2005 г., Едиными требованиями к порядку проведения психофизиологических исследований с использованием полиграфа (Бюро специальных технических мероприятий Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2008 г.) и Инструкцией об организации проведения психофизиологических исследований с применением полиграфа в системе Следственного комитета при прокуратуре Российской Федерации, утвержденной приказом № 64 от 9 декабря 2010 г., а также в соответствии со ст. 28 и 35 ФЗ от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ».

Вопросы при назначении психофизиологической экспертизы (с использованием полиграфа):

- Выявляются ли у Х. психофизиологические реакции на то, что он помнит обстоятельства ДТП от такого-то числа?
- Выявляются ли у Х. психофизиологические реакции на то, что он находился за рулем такого-то ТС такого-то числа?
- Выявляются ли психофизиологические реакции у Х. на то, с какой скоростью он двигался перед ДТП такого-то числа там-то?
- Согласуются ли психофизиологические реакции Х. с его показаниями о том, что такого-то числа в момент ДТП таким-то ТС управлял он?

Рассмотреть вопрос необходимости проведения очной ставки между участниками процесса, если их показания имеют противоречия по вопросу о том, кто управлял ТС в момент ДТП.

Если очевидцы не в состоянии опознать людей, находящихся в машине, но обратили внимание на их одежду, целесообразно представить на опознание одежду.

Судебные экспертизы осуществляются различными организациями и специалистами. В этот перечень входят таможенные лаборатории Федеральной таможенной службы России, судебно-экспертные учреждения Минюста России, экспертные отделы МВД России и экспертные организации Минздрава России, обслуживающие определенные регионы. Помимо этого, эксперты могут быть привлечены из иных учреждений. Проведение экспертиз иницируется судом, судьей, органами дознания, должностными лицами, ведущими расследование либо следователями. Участники дела вправе присутствовать при осуществлении экспертизы, однако они обязаны воздерживаться от действий, препятствующих работе специалистов. Итоговый документ – заключение эксперта – оформляется в отсутствие сторон дела.

Производство судебных экспертиз при расследовании ДТП играет ключевую роль в установлении объективной картины произошедшего, выявлении причин аварии и определении виновных лиц. Судебная экспертиза позволяет использовать специализированные знания и методы исследования для анализа различных аспектов происшествия, включая технические характеристики ТС, состояние дорожного покрытия, погодные условия и поведение участников движения.

Экспертиза обеспечивает беспристрастный подход к оценке всех факторов, влияющих на ДТП, что помогает избежать субъективизма и предвзятости. Использование современных методов и технологий позволяет точно определить скорость движения автомобилей, траектории их движения, моменты столкновения и другие важные параметры. Экспертиза помогает выявить причины ДТП, такие как неисправность ТС, ошибки водителя, плохие дорожные условия или внешние факторы.

Результаты экспертизы служат основой для определения степени ответственности каждого участника происшествия, что важно для последующего судебного разбирательства. Анализ экспертиз может способствовать разработке мер по предотвращению аналогичных аварий в будущем, улучшению безопасности дорожного движения и совершенствованию законодательства.

Таким образом, производство судебных экспертиз является необходимым инструментом в процессе расследования ДТП, обеспечивая справедливость и точность при принятии решений.

ДТП являются одними из сложных в расследовании, требуют специальных познаний, специализации следователей. Необходимо отчетливо

представлять себе, что ужесточились требования судов к степени доказанности предъявленного подсудимому обвинения. Все упущения и недоработки предварительного следствия способствуют тому, что некоторой части преступников удастся избежать ответственности за содеянное, особенно в случаях, когда собранные по делу доказательства признаются в судах недопустимыми. Тактика следственных действий во многом зависит от наличия на месте ДТП участвовавших в нем ТС и лиц, виновных в совершении преступления. В свою очередь согласованные планы следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий не должны составляться шаблонно, без учета обстоятельств совершенного преступления.

ГЛАВА V. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА ПОСЛЕДУЮЩЕМ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПАХ

План лекции:

1. Особенности привлечения лица в качестве обвиняемого по делу о ДТП.
2. Особенности допроса обвиняемого в ДТП. Мероприятия заключительного этапа расследования.

Одной из острейших и актуальных проблем, связанных с расследованием ДТП, является доказывание причастности к совершению ДТП лиц, покидающих место происшествия. В таких случаях не обойтись без производства дополнительных следственных действий и различных видов судебных экспертиз. Анализ следственной практики выявил, где неэффективное применение следователями специальных знаний при расследовании ДТП существенно снижает результативность работы правоохранительных органов в достижении целей уголовного судопроизводства. Напротив, грамотное использование, знаний, полученных по таким дисциплинам как уголовный процесс, криминалистика, судебная медицина и судебная психиатрия позволит правильно применять специальные познания и полученные доказательства. Это обеспечит полное и качественное раскрытие и расследование таких преступлений, а также качественное составление постановления о привлечении в качестве обвиняемого и эффективное проведение допросов обвиняемых.

Особое внимание сейчас на стадии предварительного следствия придается деятельности следователя по обеспечению возмещения материального, морального, физического вреда потерпевшему при расследовании ДТП.

Вопрос № 1.

Особенности привлечения лица в качестве обвиняемого по делу о ДТП

В процессе уголовного расследования должностное лицо, осуществляющее расследование, формирует комплекс доказательств, на основании которых выносится постановление о привлечении в качестве обвиняемого. Как правило, данное решение принимается не сразу, а после тщательного анализа обстоятельств происшествия, что обусловлено особенностями квалификации правонарушения. Ранее мы уже обсуждали нюансы преждевременного предъявления обвинений, включая практику использования формальных («дежурных») правовых конструкций.

При стандартной процедуре расследования дорожно-транспортных происшествий ключевую роль играют процессуальные материалы, служащие основанием для признания лица виновным. К числу основных документов, подготавливаемых следствием, относятся:

1. Протокол осмотра места ДТП – детальная фиксация расположения объектов, следов торможения, повреждений инфраструктуры и ТС.

2. Графическая схема ДТП – визуализация траекторий движения участников с привязкой к ориентирам.

3. Юридические документы на автотранспорт:

- паспорт технического средства (далее – ПТС);
- договоры аренды/купли-продажи;
- доверенность на право управления;
- лицензионная карточка организации-собственника с указанием реквизитов;

- путевые листы и товарно-транспортные накладные.

4. Удостоверение личности подозреваемого (паспорт, вид на жительство и пр.).

5. Водительское удостоверение обвиняемого с отметкой о категории ТС.

6. Справки из Информационного центра МВД России и материалы, характеризующие личность (судимости, отзывы с мест работы/учебы).

7. Выписка из ПДД с указанием конкретных нарушений, повлекших аварию.

8. Документация потерпевшей стороны – паспорт, полис обязательного страхования автогражданской ответственности (далее – полис ОСАГО), свидетельства собственности на поврежденное имущество.

9. Медицинские справки – заключения травматологов, выписки из истории болезни, подтверждающие полученные травмы.

10. Заключение судмедэкспертизы – оценка степени тяжести вреда здоровью или установление причины летального исхода.

11. Протоколы следственных действий – допросов участников аварии, очевидцев, специалистов, участвовавших в экспертизах.

12. Заключение независимых экспертов – результаты автотехнического исследования, реконструкции событий, анализа дорожных условий.

13. Дополнительные материалы – фото- и видеозаписи, показания видеорегистраторов, данные геолокации.

Важно отметить, что полнота собранных материалов напрямую влияет на обоснованность обвинения. Например, отсутствие путевого листа может поставить под сомнение законность использования ТС, а техническая экспертиза помогает установить факт неисправности авто до момента ава-

рии. Каждый документ взаимодополняет другие, формируя целостную картину происшествия. Особое внимание уделяется соответствию собранных доказательств требованиям УПК РФ, поскольку малейшие процессуальные нарушения могут привести к оспариванию итогов расследования.

При расследовании дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, следует указывать в постановлении, нарушение каких конкретно пунктов ПДД или правил эксплуатации ТС повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение.

При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты ПДД или эксплуатации ТС нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

В тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению ТС находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье УК РФ.

Как ранее подчеркивалось в предыдущих лекциях, решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения ТС, следует исходить из требований п. 10.1 ПДД, в соответствии с которыми водитель должен вести его со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние ТС и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

Исходя из этого при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки ТС. Уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, если у водителя имела техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь.

При решении вопроса о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить.

При анализе доказательств наличия либо отсутствия у водителя технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происше-

ствие в условиях темного времени суток или недостаточной видимости следует исходить из того, что водитель в соответствии с п. 10.1 ПДД должен выбрать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением ТС для выполнения требований ПДД.

Следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы следователь не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя ТС и других участников дорожного движения.

В тех случаях, когда в результате ДТП пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего ПДД при управлении ТС, подлежат квалификации по той части ст. 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями УК РФ.

Если из-за нарушения ПДД или эксплуатации ТС по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Если на основании исследованных доказательств будет установлено, что указанные в ст. 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим ТС, ПДД или эксплуатации ТС, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (неприменение пассажиром при поездке ремней безопасности, поездка на мотоцикле без мотошлема и т. п.), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (п. 2.1.2 ПДД).

При рассмотрении дел о недоброкачественном ремонте ТС и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями надлежит устанавливать причинную связь между недоброкачественным ремонтом отдельных систем, узлов ТС, а также нарушением технологического процесса при их установке или замене и выпуском его в эксплуатацию и наступившими последствиями, указанными в ст. 266 УК РФ.

Под недоброкачественным ремонтом ТС следует понимать неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию ТС).

В связи с этим необходимо выяснять, нарушение каких конкретно правил и нормативов повлекло наступление последствий, указанных в ст. 266 УК РФ. Для установления таких нарушений и фактов использования при ремонте недоброкачественных деталей и узлов надлежит при наличии к тому оснований назначать автотехническую экспертизу.

Под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных ТС следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние ТС, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями. К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние ТС.

Преступление, предусмотренное ст. 266 УК РФ, является оконченным с момента наступления последствий в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека или его смерти.

Субъектами преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию ТС, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть.

Действия водителя ТС, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований ПДД (п. 2.5), не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ.

Под заведомостью оставления без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии, следует понимать случаи, когда во-

дитель ТС осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего, который был лишен возможности самостоятельно обратиться за медицинской помощью вследствие малолетства, старости, болезни или беспомощного состояния (например, в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия, не вызвал скорую медицинскую помощь, не доставил пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение и т. п.).

Собрав доказательства, следователь принимает решение о предъявлении обвинения. Обычно это происходит не на первоначальном этапе расследования, что связано с особенностями рассматриваемого преступления. При расследовании дел, подпадающих под признаки ст. 264 УК РФ, в постановлении следует указывать какие конкретные пункты ПДД или правил эксплуатации ТС были нарушены и каким образом эти нарушения привели к указанным в ст. 264 УК РФ.

При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты ПДД или эксплуатации ТС нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

В тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению ТС находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье УК РФ.

Вопрос № 2.

Особенности допроса обвиняемого в ДТП.

Мероприятия заключительного этапа расследования

Тактика проведения допроса лица, обвиняемого в совершении дорожно-транспортного происшествия, имеет свои специфические черты, которые определяются рядом факторов. Во-первых, к моменту допроса уже собраны доказательства, позволяющие с высокой долей вероятности утверждать о причастности данного гражданина к правонарушению. Во-вторых, после изучения предъявленного обвинения, обвиняемый получает возможность сравнить ее с фактическими обстоятельствами и оценить доказательственную базу, имеющуюся у следствия. Следует отметить, что до проведения допроса в качестве обвиняемого, данное лицо, как правило, уже проходило процедуру допроса в статусе подозреваемого. Это обстоятельство позволяет следователю иметь возможность сформулировать предварительное представление о его личности, поведенческих паттернах и возможной линии защиты.

Допрос обвиняемого может проходить в различных условиях: бесконфликтных, конфликтных или смешанных. Бесконфликтная ситуация возникает, когда обвиняемый, получив постановление о привлечении к ответственности, признает свою вину и готов дать подробные показания как по предъявленному обвинению, так и по другим обстоятельствам дела. В случае отказа от признания вины или предоставления ложных сведений возникает конфликтная ситуация. Смешанная же характеризуется частичным признанием вины, когда обвиняемый соглашается с некоторыми пунктами обвинения, но отрицает другие.

При получении показаний от водителя, причастного к наезду на пешехода, следователи используют специальные тактические приемы, разработанные в рамках криминалистики и проверенные на практике. Эти методы включают установление психологического контакта с допрашиваемым, нейтрализацию его негативного настроения и оказание правомерного психологического воздействия с целью получения достоверной информации об обстоятельствах происшествия.

В ходе допроса необходимо выяснить следующие ключевые моменты:

1. Личные данные водителя – ФИО, возраст, место жительства, семейное положение и т. д.
2. Состояние здоровья – наличие заболеваний, которые могли повлиять на способность управлять ТС.
3. Информация о водительском удостоверении – категория, стаж вождения, участие в предыдущих ДТП, нарушения ПДД и привлечение к ответственности.
4. Техническое состояние автомобиля – исправность тормозной системы, рулевого управления, световых приборов и других узлов.
5. Документы на ТС – паспорт транспортного средства (далее – ПТС), договор аренды, доверенность, лицензионная карточка, путевые листы, товарно-транспортные накладные.
6. Расположение пассажиров и груза – их количество, размещение в салоне или кузове.
7. Метеорологические условия – погода, видимость, состояние дорожного покрытия на момент аварии.
8. Дорожная инфраструктура – наличие знаков, разметки, работа светофоров или регулировщика.
9. Дорожная обстановка – интенсивность движения, наличие встречного и попутного транспорта, поведение других участников дорожного движения.
10. Движение автомобиля перед наездом – скорость, траектория, маневры.

11. Момент возникновения опасности – когда водитель заметил пешехода и какие действия предпринял.

12. Поведение пешехода – его действия, направление движения, состояние (например, был ли он в состоянии алкогольного опьянения).

13. Действия водителя по предотвращению ДТП – торможение, попытки объехать пешехода.

14. Механизм наезда – как произошло столкновение, какая часть автомобиля контактировала с пешеходом.

15. Расположение объектов после ДТП – положение автомобиля, пешехода, их вещей.

16. Состояние пострадавшего – тяжесть травм, оказанная медицинская помощь.

17. Действия сотрудников Госавтоинспекции – как быстро они прибыли на место, какие меры приняли.

18. Свидетели происшествия – их показания, контактные данные.

19. Документация – протоколы осмотра места ДТП, схемы, постановления о назначении экспертиз, заключения специалистов.

20. Отношение водителя к происшествию – признает ли он свою вину, как оценивает последствия.

21. Дополнительные сведения – любые другие данные, имеющие значение для расследования.

Водитель, будучи заинтересованным лицом, часто стремится представить события в выгодном для себя свете, чтобы минимизировать ответственность. Нередко противодействие следствию оказывает адвокат, который по закону имеет право на конфиденциальную встречу с обвиняемым перед допросом.

Наиболее часто искажаются следующие факты:

- скорость движения автомобиля и пешехода;
- маршруты движения;
- условия видимости и обзорности;
- сигналы светофора или регулировщика;
- состояние дорожной разметки;
- самочувствие водителя перед аварией;
- другие существенные обстоятельства.

Для проверки достоверности показаний водителя используются:

1. Результаты осмотра места происшествия.
2. Изучение технического состояния ТС.
3. Показания потерпевшего и свидетелей.
4. Проведение очных ставок.
5. Назначение экспертиз (автотехнической, трасологической, медицинской и др.).

6. Анализ документов (протоколов, справок, заключений).

7. Данные других следственных действий.

Таким образом, допрос обвиняемого в ДТП требует тщательной подготовки и учета множества факторов, чтобы обеспечить объективность и полноту расследования.

На заключительном этапе расследования надлежит разрешать гражданские иски, вытекающие из уголовных дел о транспортных преступлениях, за исключением случаев, когда заявления о возмещении ущерба неподведомственны судам общей юрисдикции.

По делам о преступлениях, связанных с нарушением ПДД или эксплуатации ТС, должны привлекаться владельцы ТС, на которых в соответствии с п. 1 ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) возлагается обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности. Под владельцами источника повышенной опасности следует понимать организацию или гражданина, осуществляющих его эксплуатацию в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо по другим законным основаниям (например, по договору аренды, проката, безвозмездного пользования, по доверенности на право управления ТС, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности).

Документы, которые предоставляются потерпевшим в суд и необходимые для расчета гражданского иска:

1. Квитанции, чеки, иные документы, подтверждающие затраты, связанные с ДТП.

2. Материалы оценки размера ущерба (в случае, если дело касается возмещения ущерба).

3. Иные документы.

При установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ (несоответствие состояния дорог, мостов, железнодорожных переездов и т. п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; использование неисправных ТС, прошедших государственный технический осмотр, и т. д.), путем вынесения представлений необходимо обращать внимание соответствующих организаций и должностных лиц на обстоятельства и факты нарушения закона, требующие принятия необходимых мер для их устранения.

Тактика допроса обвиняемого в совершении ДТП имеет определенные особенности, обусловленные следующими факторами:

– в отношении данного лица собраны доказательства, дающие основания утверждать о совершении им преступления;

– обвиняемому предъявлено обвинение и он, сопоставляя формулировку обвинения и реальное событие преступления, может сделать вывод о том, какими доказательствами располагает следователь.

Углубление интеграции России в мировое сообщество неизбежно привлечет за собой активизацию транспортных потоков внутри страны. Это в свою очередь несомненно приведет к повышению стандартов и требований к тщательности и всесторонности расследования автотранспортных преступлений. Интеграция российского уголовного судопроизводства в международно-правовое поле требует существенного улучшения методологии сбора, анализа и применения доказательственной базы в ходе расследования преступлений. Только при условии умелого применения познаний, можно ожидать положительного эффекта в судебно-следственной практике расследования ДТП.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современные тенденции в правоохранительной практике и прогрессе криминалистической науки опережают темпы обновления учебной литературы. В связи с этим данный учебный материал призван дополнить тексты изданных учебников, способствовать изучению методики расследования дорожно-транспортных происшествий, оказать помощь в овладении средствами решения криминалистических задач раскрытия и расследования преступлений. Он содержит краткое изложение основных вопросов по темам учебной программы.

Обучающиеся смогут с помощью материалов лекций существенно расширить свой кругозор, обосновать и осуществить исследование научных тем.

Курс лекций для обучающихся учитывает весь тот богатый материал, который содержится в учебниках. Однако он выгодно отличается от них своей краткостью. Кроме того, он является хорошим подспорьем при самостоятельной подготовке обучающихся к занятиям. Наряду с этим курс лекций содержит краткое изложение основных вопросов по темам учебной программы и является своего рода путеводителем при организации самостоятельной подготовки и при подготовке к промежуточной аттестации. В частности, своим понятийным аппаратом он поможет правильно сформулировать решения по конкретным заданиям.

В курсе лекций учтены требования Федеральных Государственных образовательных стандартов, в сконцентрированном виде приводятся концептуальные положения о методике расследования ДТП. По своему содержанию курс лекций соответствует современному уровню развития науки. В нем учтены изменения уголовно-процессуального законодательства, других нормативных правовых актов, изданных в последнее время.

Увеличение числа совершаемых дорожно-транспортных происшествий как в мире, так и в нашей стране требует более детального исследования криминалистической методики данных происшествий с учетом накопленного опыта и теоретических знаний в данной сфере. Расследование уголовных дел по факту совершения ДТП отличается специфическими следственными ситуациями, что часто служит причиной проведения процесса предварительного расследования с ошибками и ведет к некачественному и неполному исследованию обстоятельств дела. Правоохранительные органы испытывают определенные трудности при производстве предварительного расследования таких преступлений часто из-за отсутствия практико-ориентированных и научно обоснованных рекомендаций.

Курс лекций направлен на решение задач расследования ДТП, представляющих существенную сложность, поскольку сопряжено с его спецификой и обусловлено механизмом, способами совершения преступления. Вместе с тем вышеуказанные проблемы сообразованы с особенностями

в обнаружении, фиксации, изъятии и исследовании процессуально значимой информации.

Эффективное расследование дорожно-транспортных происшествий сотрудниками правоохранительных органов требует не только глубокого понимания уголовно-процессуального законодательства, но и комплексного владения компетенциями в области организационно-технической подготовки, а также тактическими аспектами проведения следственных мероприятий. Механизм совершения ДТП неразрывно связан с сущностью иных элементов криминалистической характеристики таких, как способы совершения преступного деяния, обстановка совершения преступления, механизм слеодообразования и личность преступника. В теоретические положения методики расследования ДТП помимо элементов криминалистической характеристики входят такие составляющие, как тактико-методические аспекты производства отдельных следственных действий, а также использование специальных знаний при расследовании данных видов преступлений.

На первоначальном этапе расследования ДТП является осмотр места происшествия. Эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий во многом зависит от качества проведения осмотра места происшествия. Информация, полученная в ходе этого процессуального действия, может иметь доказательственное значение или стать основой для выдвижения версий, которые определяют дальнейшее направление работы следователя. В некоторых случаях данные, собранные на месте аварии, позволяют организовать оперативный розыск виновных лиц по так называемым «горячим следам», что особенно важно для оперативного раскрытия преступления.

Важным аспектом расследования дел, связанных с ДТП, является установление круга обстоятельств, которые необходимо выяснить для принятия обоснованного решения о возбуждении уголовного дела или отказе в этом. Эти обстоятельства формируют информационную базу, на основе которой следователь оценивает наличие или отсутствие достаточных оснований для начала уголовного преследования. К ним относятся данные о месте, времени и условиях происшествия, участниках аварии, характере повреждений ТС и пострадавших, а также другие факторы, имеющие значение для дела.

В рамках учебного курса подробно рассматриваются тактические аспекты проведения основных видов следственных экспериментов. Особое внимание уделяется подготовительному этапу, который включает планирование, выбор места и условий проведения эксперимента, а также привлечение необходимых специалистов. Кроме того, анализируются методы оценки результатов таких действий и их роль в процессе доказывания по уголовному делу. Следственные эксперименты позволяют воспроизвести обстоятельства происшествия, проверить показания участников и свидетелей, а также уточнить механизм ДТП.

При расследовании ДТП часто назначаются различные виды экспертиз, среди которых наиболее распространены судебно-медицинская и трасологическая. Судебно-медицинская экспертиза помогает установить характер и степень повреждений, полученных пострадавшими, а также определить причинно-следственную связь между действиями водителя и наступившими последствиями. Трасологическая экспертиза направлена на изучение следов, оставленных ТС на месте происшествия, что позволяет восстановить картину аварии и определить виновных.

Следует отметить, что для дел, связанных с ДТП, характерно проведение комплексных исследований, которые объединяют усилия экспертов разных специальностей. Такие экспертизы позволяют получить более полную и объективную информацию, что способствует установлению истины по делу. Например, автотехническая экспертиза может быть дополнена исследованиями в области дорожных условий или психофизиологического состояния водителя. Комплексный подход к экспертизам повышает их доказательственную ценность и помогает следователю более точно определить обстоятельства происшествия.

Таким образом, осмотр места происшествия, проведение следственных экспериментов и назначение экспертиз являются ключевыми элементами расследования ДТП. Их качественное выполнение не только обеспечивает сбор доказательств, но и способствует выдвижению обоснованных версий, что в конечном итоге влияет на успешное завершение расследования и установление истины по делу.

Материал, изложенный в курсе лекций, по мнению авторов поможет профессорско-преподавательскому составу сформировать у обучающихся знания и навыки в предметной области дисциплины, развить перспективное мышление и творческие способности к исследовательской деятельности, усвоить необходимые компетенции.

Представленный курс лекций по ряду позиций носит авторский характер, выражает точку зрения авторов. При изучении учебников по криминалистике, а также других юридических источников обучающиеся могут встретить и иные точки зрения. Они вправе изложить свою позицию при выполнении письменных заданий, на практических занятиях, в процессе промежуточной аттестации, аргументируя при этом свою точку зрения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. **Российская Федерация. Законы.** Конституция Российской Федерации : [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ, от 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ). – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 10.10.2025).

2. **Российская Федерация. Законы.** Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 10.10.2025).

3. **Российская Федерация. Законы.** Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 10.10.2025).

II. Учебная, научная литература и иные публикации

1. **Александров, И. В.** Криминалистика : тактика и методика : учебник для среднего профессионального образования / И. В. Александров. – Москва : Издательство «Юрайт», 2022. – 313 с. – (Профессиональное образование). – ISBN 978-5-9916-8459-0. – Текст : электронный // Образовательная платформа «Юрайт» : [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/491303> (дата обращения: 30.03.2025).

2. **Алексеев, А. Г.** Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Г. Алексеев. – Саратов, 2001. – 187 с. – Текст : непосредственный.

3. **Багдасарян, Ю. Н.** Криминалистический анализ механизма дорожно-транспортных преступлений : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; судоустройство; прокурорский надзор; криминалистика» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Ю. Н. Багдасарян. – Москва, 1982. – 196 с. – Текст : непосредственный.

4. **Белкин, Р. С.** Криминалистика : учебник для вузов / Р. С. Белкин. – Москва, 2001. – 990 с. – ISBN 5-89123-302-9. – Текст : непосредственный.

5. **Бессонов, А. А.** Криминалистическая характеристика преступлений, совершенных по неосторожности / А. А. Бессонова. – Текст : непосредственный // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – С. 151–158.

6. **Братухина, М. А.** Практическое использование в расследовании преступлений материальных следов / М. А. Братухина, С. Ю. Рывкин. – Текст : непосредственный // Моя профессиональная карьера. – 2020. – № 10. – С. 115–117.

7. **Варданян, А. В.** Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена : методические (практические) рекомендации / А. В. Варданян, В. Ф. Васюков, Н. А. Коновалов. – Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2018. – 74 с. – Текст : непосредственный.

8. **Габдрахманов, А. Ш.** Сущность и значение следственного осмотра при расследовании мошенничества в сфере автострахования / А. Ш. Габдрахманов, С. Л. Миролубов. – Текст : непосредственный // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2017. – № 1 (27). – С. 53–57.

9. **Гайнельзянова, В. Р.** Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : специальность 12.00.09 «Уголовной процесс; криминалистика и судебная экспертиза, оперативно-разыскная деятельность» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. Р. Гайнельзянова. – Челябинск, 2012. – 221 с. – Текст : непосредственный.

10. **Гайнельзянова, В. Р.** К вопросу об организации подготовительного этапа осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных преступлений / В. Р. Гайнельзянова. – Текст : непосредственный // Эффективное противодействие преступности в условиях глобализации : проблемы и перспективы : материалы XXIV Международной научно-практической конференции. – 2020. – С. 250–253.

11. **Гайнельзянова, В. Р.** Научные основы использования понятия «специальные знания» / В. Р. Гайнельзянова. – Текст : непосредственный // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – 2016. – № 4 (74). – С. 57–60.

12. **Гайнельзянова, В. Р.** Тактические особенности осмотра трупа и ТС при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации ТС / В. Р. Гайнельзянова. – Текст : непосредственный. – Текст : непосредственный // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2021. – № 21-1. – С. 39–40.

13. **Гарманов, В. М.** Использование метода ситуационного анализа при проведении практических занятий по уголовно-правовой подготовке в системе повышения квалификации сотрудников ОВД : учебно-методическое пособие / В. М. Гарманов. – Тюмень : ТИПК МВД России, 2014. – 76 с. – ISBN 978-5-93160-202-8. – Текст : непосредственный.

14. **Герасимов, В. Н.** Методика расследования автотранспортных преступлений : (Некоторые теорет. пробл. и практика) : учебное пособие / В. Н. Герасимов. – Москва : Изд-во Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, 1988. – 110 с. – ISBN 5-211-00669-0. – Текст : непосредственный.

15. **Грачев, С. А.** Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебник для вузов / С. А. Грачев, М. В. Лелетова, В. Б. Шерстнев. – Москва : Издательство «Юрайт», 2022. – 127 с. – ISBN 978-5-534-15357-6. – Текст : электронный // Образовательная платформа «Юрайт». – URL: <https://urait.ru/bcode/497666> (дата обращения: 30.03.2025).

16. **Дворкин, А. И.** Осмотр места происшествия : практическое пособие / А. И. Дворкин. – Москва : Юристь, 2001. – 336 с. – ISBN 5-7975-0332-8. – Текст : электронный // Knigogid. – URL: <https://knigogid.ru/books/1894445-osmotr-mesta-proisshestv> (дата обращения: 30.03.2025).

17. **Дудниченко, А. Н.** Структура криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений: дискуссионные вопросы формирования / А. Н. Дудниченко, В. А. Антонов. – Текст : непосредственный // Юрист-правовед. – 2021. – № 2. – С. 165–167.

18. **Замиховский, М. И.** Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия по его следам : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика; теория оперативно-розыскной деятельности» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. И. Замиховский. – Москва, 1992. – 301 с. – Текст : непосредственный.

19. **Зимняя, И. А.** Педагогическая психология / И. А. Зимняя. – Москва : Логос, 2009. – 384 с. – ISBN 978-5-98704-442-1. – Текст : непосредственный.

20. **Крикунов, Ю. И.** Проблемы осмотра места происшествия и назначения судебных экспертиз по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Ю. И. Крикунов. – Иркутск, 2006. – 172 с. – Текст : непосредственный.

21. **Лисовая, Е. А.** Особенности фиксации следов ТС при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Е. А. Лисовая. – Текст : непосредственный // Проблемы предварительного следствия на современном этапе. – Москва, 2021. – С. 140–143.

22. **Мызников, В. А.** Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. А. Мызников. – Санкт-Петербург, 1996. – 193 с. – Текст : непосредственный.

23. **Натов, А. Х.** Криминологический анализ и организация предупреждения органами внутренних дел дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями индивидуальных автомобилей : специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Х. Натов. – Москва, 1992. – 134 с. – Текст : непосредственный.

24. **Нугаева, Э. Д.** Методика расследования отдельных видов преступлений : учебное пособие / Э. Д. Нугаева, В. Р. Гайнельзянова, М. Н. Зиганшин. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2021. – 208 с. – ISBN 978-5-7247-1068-8. – Текст : непосредственный.

25. **Онучин, А. П.** Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов / А. П. Онучин. – Свердловск, 1987. – 184 с. – Текст : непосредственный.

26. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений : учебно-методическое пособие / В. Р. Гайнельзянова, И. Х. Еркеев, М. Н. Зиганшин, А. Ю. Самойлов. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2022. – 72 с. – Текст : непосредственный.

27. **Осяк, В. В.** Методика расследования дорожно-транспортных преступлений : учебно-методическое пособие / В. В. Осяк, Г. В. Бондарева. – Ростов-на-Дону : Ростовский юридический институт МВД России, 2020. – 64 с. – ISBN 978-5-89288-403-7. – Текст : электронный. – URL: <https://studfile.net/preview/16408942> (дата обращения: 30.03.2025).

28. **Радионов, М. А.** Особенности проведения допроса водителя, совершившего дорожно-транспортное происшествие при расследовании дорожно-транспортных происшествий / М. А. Радионов. – Текст : непосредственный // Криминалистика : вчера, сегодня, завтра. – 2018. – Вып. 1 (5) – С. 42–46.

29. **Серова, О. Ю.** Понятие и значение криминалистической экспертизы следов ТС / О. Ю. Серова. – Текст : непосредственный // Актуальные проблемы публичного права. – Пенза, 2018. – С. 394–396.

30. **Филиппов, А. Г.** Криминалистическая методика : учебное пособие для вузов / А. Г. Филиппов [и др.]. – Москва : Издательство «Юрайт», 2022. – 338 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-01386-3. – Текст : электронный // Образовательная платформа «Юрайт». – URL: <https://urait.ru/bcode/490382> (дата обращения: 30.03.2025).

31. **Ходасевич, О. Н.** Криминологическая характеристика и предупреждение автотранспортных преступлений : специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / О. Н. Ходасевич. – Челябинск, 1992. – 9 с. – Текст : непосредственный.

32. **Чернова, Е. В.** Проблемы обнаружения следов ТС при расследовании ДТП / Е. В. Чернова. – Текст : непосредственный // Научная дискуссия : теоретические и практические аспекты юридической науки. – Самара, 2021. – С. 396–398.

33. **Чих, Н. В.** Механизм ДТП и его установление на предварительном следствии : специальность 12.00.09 «Уголовный процесс; криминалистика; теория оперативно-розыскной деятельности» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Н. В. Чих. – Нижний Новгород, 1999. – 202 с. – Текст : непосредственный.

34. **Шатилов, С. Н.** Особенности квалификация и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины : методические рекомендации / С. Н. Шатилов, Р. Д. Шарапов, Т. А. Паутова. – Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России : Волгоградская академия МВД России : Следственный департамент МВД России, 2017. – 66 с. – Текст : непосредственный.

III. Электронные ресурсы

1. Апелляционное постановление Верховного суда Республики Башкортостан № 22-3779/2020 от 3 августа 2020 г. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 01.03.2025).

2. Апелляционное постановление Верховного суда Республики Башкортостан № 22-11285/2013 от 6 ноября 2013 г. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 01.03.2025).

3. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Республики Башкортостан от 21 июля 2011 г. по делу на приговор Караидельского районного суда Республики Башкортостан от 4 мая 2011 г. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 01.03.2025).

4. Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 г. – Текст : электронный // Правительство России. – URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxdPATBC12.pdf> (дата обращения: 29.03.2025).

5. Сотрудниками Научного центра БДД МВД России подготовлен обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 г. – Текст : электронный // Научный центр безопасности движения. – URL: <https://нцбдд.мвд.рф/news/item/26634951/> (дата обращения: 01.03.2025).

6. Приговор № 1-132/2024 от 29 мая 2024 г. по делу № 1-132/2024. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/vphrFgoUUNdb/> (дата обращения: 24.03.2025).

8. Приговор № 1-56/2020 от 24 января 2024 г. по делу № 1-56/2024. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/fL2EA4hZVyHN/> (дата обращения: 24.03.2025).

9. Приговор суда по ч. 2 ст. 264 УК РФ № 04-0087/2025. – Текст : электронный // Судебная практика. – URL: <https://sud-praktika.ru/precedent/157279.html> (дата обращения: 28.03.2025).

10. Приговор № 4-1872/2024 от 29 октября 2024 г. по делу № 4-1872/2024. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/vphrFgoUUNdb/> (дата обращения: 24.03.2025).

11. Приговор № 7-24/2025 от 24 апреля 2025 г. по делу № 7-24/2024. – Текст : электронный // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/fL2EA4hZVyHN/> (дата обращения: 24.03.2025).

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Л. д. 184

Образец постановления о привлечении в качестве обвиняемого

НАЕЗД НА ПРЕСТАРЕЛОГО ПЕШЕХОДА, ВЫШЕДШЕГО НА ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ В НЕУСТАНОВЛЕННОМ ДЛЯ ПЕРЕХОДА МЕСТЕ

(Совершение преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ,
т. е. нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорт-
ного средства, повлекшее по неосторожности смерть человека)

14 января в 14:00 ч. водитель Кузнецов И. И., управляя технически исправным автомобилем «Шевроле Каптива», государственный регистрационный знак А001АА 00RUS, следовал по ул. Центральной Центрального района г. Энска со стороны ул. Первомайской в сторону ул. Ленина со скоростью не менее 60 км/ч.

В пути следования водитель Кузнецов И. И. не проявил должного внимания к окружающей его дорожной обстановке и ее изменениям, проявил преступную небрежность, а именно, в нарушении требований п. 1.3, 1.4, 1.5, 9.1, 9.2, 10.1 ПДД, согласно которым участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД, сигналов светофора, знаков и разметки; на дорогах установлено правостороннее движение ТС; участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда; количество полос движения для безрельсовых ТС определяется разметкой; на дорогах с двухсторонним движением, имеющих четыре полосы или более, запрещается выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения; водитель должен вести ТС со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние ТС и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля над движением ТС для выполнения требований ПДД. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки ТС.

Водитель Кузнецов И. И., управляя автомобилем «Шевроле Каптива», государственный регистрационный знак А001АА 00RUS, проявив преступную небрежность, управляя указанным автомобилем напротив д. 31 по ул. Центральной г. Энска, не выполнил указанные выше требования ПДД, а именно: не избрал надлежащую скорость движения автомобиля, с учетом

дорожных условий в виде гололеда на проезжей части, не справился с управлением автомобиля, что привело к выезду на полосу встречного движения, где произошло столкновение с автомобилем «Шкода Октавия», государственный регистрационный знак А002АА 00RUS, под управлением водителя Санникова Н. Н., который следовал во встречном направлении по четвертой полосе движения.

В результате данного дорожно-транспортного происшествия водителю автомобиля «Шкода Октавия», государственный регистрационный знак А001АА 00RUS, Санникову Н. Н. были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия.

Согласно заключению эксперта № 130 от 16 января у Санникова Н. Н. обнаружены следующие телесные повреждения:

- сочетанная травма в виде перелома ключицы и тупой травмы живота;
- тупая травма груди;
- кровоподтеки в области правой ключицы, в левом подреберье;
- множественные полные переломы 1–3 ребер справа по лопаточной линии, 4–6 по середине ключичной линии;
- перелом 2, 6 ребер слева по середине подмышечной линии с кровоизлияниями в мягких тканях с разрывами пристеночной плевры;
- множественные разрывы ткани левого легкого с кровоизлияниями вокруг;
- множественные подплевральные кровоизлияния правого легкого;
- обширные кровоизлияния в клетчатку средостения;
- двухсторонний гемоторакс (1300 мл);
- тупая травма живота;
- сквозной разрыв брыжейки тонкого кишечника с обширным кровоизлиянием вокруг;
- гемоперитонеум (300 мл);
- множественные оскольчатые переломы подвздошной кости слева, вертлужной впадины, поперечный перелом лонной кости слева, полный перелом подвздошной кости справа с обширными кровоизлияниями в мягких тканях;
- множественный оскольчатый перелом правого бедра с кровоизлияниями в мягких тканях, отрыв правого надколенника;
- ушиблено-скальпированная рана лобной области слева;
- множественные кровоподтеки в области левой кисти, левого предплечья в нижней трети, ссадины в области правого бедра, рвано-ушибленная рана в области правого коленного сустава, множественные кровоподтеки в области обеих голеней.

Указанные телесные повреждения могли образоваться одновременно в результате ударных скользящих воздействий тупых предметов с большой

силой преимущественно в область грудной клетки, таза и нижних конечностей. Смерть наступила в результате критических повреждений, вызванных тяжелой комбинированной травмой. Были зафиксированы многочисленные переломы ребер, костей таза, нижних конечностей, а также кровоизлияния в грудную и брюшную полости. Выявленные повреждения, объединенные общим механизмом и временем возникновения, квалифицируются как сочетанная травма. Они представляют опасность для жизни, что позволяет отнести их к категории тяжкого вреда здоровью, и находятся в прямой причинно-следственной связи со смертельным исходом.

В результате действий водителя Кузнецова И. И., управлявшего автомобилем «Шевроле Каптива», государственный регистрационный знак А102АА 102RUS, 14 января около 14:00 ч. в Центральном районе г. Энска нарушены п. 1.3, 1.4, 1.5, 9.1, 9.2, 10.1 ПДД. Данные нарушения по неосторожности привели к смерти Санникова Н. Н., что квалифицируется как преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Образец – выдержка

из обвинительного заключения, когда водитель отрицает, что телесные повреждения причинены его ТС при наезде на стоявшего пострадавшего:

«...Все повреждения на теле гр-на С. С. А. образовались от ударных воздействий с большой силой твердых тупых предметов, приложенных в область наружной поверхности левой голени, наружной поверхности левого плеча, левой боковой поверхности грудной клетки, живота, головы слева, в направлении травматического воздействия слева направо; сопровождалась общим сотрясением тела со смещением и натяжением внутренних органов; имеют характер прижизненных, о чем свидетельствуют кровоизлияния в области переломов костей, и возникли в короткий промежуток времени незадолго или в момент наступления смерти.

Таким образом, массивность повреждений, расположение их на противоположных поверхностях тела, локализация по областям, наличие признаков сотрясения внутренних органов дают основание считать, что все эти повреждения могли образоваться в результате дорожно-транспортного происшествия.

В условиях столкновения транспортного средства с пешеходом следует считать, что:

1. Повреждения в области левой голени, указанные в пункте «А», могли образоваться от первичного удара выступающих частей движущегося автомобиля, которые отстояли на высоте около 30 см от подошвенной поверхности стоп пострадавшего, что подтверждается наличием на этом уровне кровоподтека и кровоизлияния в мягкие ткани с размозжением и их отслойкой.

2. При последующих соударениях с частями кузова могли образоваться телесные повреждения, представленные кровоизлиянием в мягкие ткани груди слева и живота (на высоте 100 см от подошвенного уровня стоп) и множественные переломы ребер слева (4, 5, 6 по передней подмышечной линии, 7, 8, 9 по средней подмышечной линии, 10 по задней подмышечной линии), разрывом левого легкого, ушибами легких, разрывом печени, размозжением левой почки, указанные в пункте «Б», а так же повреждения в области головы слева, представленные ушибленными ранами лица, кровоподтеком и ссадинами лица, кровоизлиянием в мягкие ткани головы и повреждения в области левого плеча, представленные переломом левой плечевой кости, указанные в пункте «В», что подтверждается их расположением в плоскости, близкой к плоскости первичного удара.

3. Ссадины колен, указанные в пункте «В», могли образоваться при падении на дорожное покрытие, с последующим непродолжительным трением-скольжением. Данное суждение подтверждается расположением указанных повреждений на противоположной, по отношению к первичному удару, поверхности тела.

4. Кровоизлияния в клетчатку ворот легких, под наружную оболочку сердца в области устьев крупных сосудов, области корня брыжейки тонкой кишки, в области связок малого сальника, в области связок печени, указанные в пункте «Г», могли образоваться в результате смещения и натяжения внутренних органов при общем сотрясении тела, и могли возникнуть в любую, из перечисленных выше фаз.

Повреждений, не связанные с автомобильной травмой, при исследовании трупа гражданина С. С. А. не обнаружено.

Таким образом, видом транспортной травмы, в данном случае, могло быть столкновение движущегося автотранспорта с пешеходом, который в момент столкновения мог находиться в вертикальном положении, и был обращен к транспортному средству, вероятно левой боковой поверхностью тела, с последующим ударом о выступающие части движущегося автомобиля, падением на дорожное покрытие, и непродолжительным скольжением по нему. Все повреждения в своей совокупности являются опасными для жизни и имеют признаки тяжкого вреда здоровью.

Анализ полученных данных дает основание считать, что смерть гражданина С. С. А. наступила от малокровия внутренних органов в результате повреждения туловища с переломами ребер и повреждением левого легкого в сочетании с левосторонним гемотораксом (скоплением крови в левой грудной полости объемом 1000 мл), разрывом печени с скоплением крови в брюшной полости (600 мл), и находится в прямой причинно-следственной связи с причиненным тяжким вредом здоровью».

Протокол допроса в качестве эксперта А. М. Л., из которого следует, что механизм травмирования С. С. А. разделяется на фазу первичного удара выступающими частями автомобиля, которые отстояли на высоте около 30 см от подошвенной поверхности стоп пострадавшего, что подтверждается наличием повреждений на голених, указанных в пункте «А» выводов экспертизы. Вторая фаза травмирования – при соударении с частями кузова автомобиля (капот, стойка, стекло) – образовались повреждения, перечисленные в пунктах «Б, В» выводов экспертизы, то есть повреждения в области головы и грудной клетки. Третья фаза травмирования – при падении пострадавшего на дорогу и скольжении по поверхности проезжей части – образовались ссадины на коленях. Признаки сотрясения внутренних органов, перечисленные в пункте «Г» выводов могли образоваться как при первичном ударе, так и

в последующие фазы травмирования. Согласно данным заключения судебно-химического исследования в крови и моче трупа, во внутренних органах не было обнаружено этилового алкоголя и наркотических препаратов. В данном случае видом транспортной травмы могло быть столкновение движущегося автотранспорта с пешеходом, который в момент столкновения находился в вертикальном положении и был обращен к транспортному средству левой боковой поверхностью тела с последующим ударом о выступающие части движущегося автомобиля, падением на дорожное покрытие и скольжением по нему».

Учебное издание

Самойлов Александр Юрьевич
(кандидат юридических наук, доцент)
Ахметгалеев Вадим Ралифович
(кандидат юридических наук, б/з)
Еркеев Ильшат Хамитович
(б/с, б/з)
и др.

**РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Курс лекций

Редактор Г. Ф. Сурагулова

Подписано в печать 19.03.2026	Выход в свет 30.03.2026
Гарнитура Times	Формат 60х84 1/16
Уч.-изд. л. 9,8	Усл. печ. л. 10
Тираж 175 экз.	Заказ № 29

*Редакционно-издательский отдел
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*

*Отпечатано в группе полиграфической и оперативной печати
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*