

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КРАСНОДАРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

А.Г. Кольчурин

РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
курс лекций

Краснодар 2014

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КРАСНОДАРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Кафедра предварительного расследования

УТВЕРЖДАЮ

Начальник кафедры

предварительного расследования

подполковник полиции

Д.А. Натура

«__» _____ 2014 г.

РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

курс лекций

Специальность 030901.65 Правовое обеспечение национальной безопасности,
специализация – предварительное следствие в органах внутренних дел

Рассмотрено
на заседании кафедры
протокол № 4
от 28 октября 2014 г.

Р

Подготовил: доцент кафедры
предварительного расследования
полковник полиции

А.Г. Кольчурин

Краснодар 2014

ЛЕКЦИЯ 1 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В лекции рассматривается уголовно-правовая и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений; особенности установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Объем времени для изучения темы: 2 часа.

Место проведения: лекционная аудитория

Методика проведения: устное изложение, объяснение, методы иллюстрации и демонстрации

Основные термины и понятия: дорожно-транспортное преступление; безопасность дорожного движения; уголовно-правовая характеристика преступления; криминалистическая характеристика преступления; механизм дорожно-транспортного преступления.

Цели занятия:

1. Получение, закрепление и систематизация теоретических знаний о расследовании дорожно-транспортных преступлений.
2. Формирование профессиональных умений, необходимых следователю, специализирующемуся на расследовании дорожно-транспортных преступлений.
3. Привитие интереса к будущей специальности.

План лекции:

1. Нормативно-правовые акты, регламентирующие безопасность дорожного движения.
2. Понятие дорожно-транспортных происшествий и их классификация.
3. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных преступлений.
4. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений.
5. Обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Литература:

1. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.), с изм. и доп. от 1 мая 1971 г. Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII // СПС «КонсультантПлюс».
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (Женева, 1 мая 1971 года). Ратифицирована Указом Президента Верховного совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5939-VIII.
3. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 4. – Ст. 445.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 52 (ч. 1). – Ст. 4921.

5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

7. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 30.12.2008) // Российская газета. – № 245. – 26.12.1996.

8. О правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – ст.4531.

9. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» : постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 9. – ст. 1020.

10. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Российская газета. – № 265. – 26.12.2008.

11. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 // Российская газета. – № 134. – 13.07.1995

12. Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации : утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г.

13. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297.

14. Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы : приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161 (зарегистрировано в Минюсте РФ 02.06.2003 № 4616) // Российская газета. – № 208. – 16.10.2003.

15. Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека : Приказ Минсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н // Российская газета. – № 188. – 05.09.2008.

16. Исаев, Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н. И. Исаев. - М.: Юриспруденция, 2011.

17. Кольчурин, А. Г. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебно-практическое пособие / А. Г. Кольчурин. - Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2010.

18. Криминалистика. Углубленный курс: учебник / ред. А. Г. Филиппов. - М.: ДГСК МВД России, 2012.

19. Предварительное следствие в ОВД: учебник / ред. М. В. Мешков. - М.: ДГСК МВД России, 2012.

20. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебно-методическое пособие / Л. А. Василенко, О. В. Овчинникова. - М.: ДГСК МВД России, 2011.

1. Нормативно-правовые акты, регламентирующие безопасность дорожного движения

Безопасность дорожного движения в Российской Федерации обеспечивается нормативно-правовыми актами, отражающими правила и нормы поведения участников дорожного движения, анализ причин и условий дорожно-транспортных происшествий.

Законодательство, регламентирующее безопасность дорожного движения можно разделить на 2 группы:

- 1) международные конвенции, ратифицированные Российской Федерацией;
- 2) национальное законодательство.

К первой группе нормативно-правовых актов следует отнести два международных договора, которые были заключены с целью повышения безопасности дорожного движения посредством унификации и стандартизации правил дорожного движения – Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

Конвенции были разработаны во время конференции ЮНЕСКО с 7 октября по 8 ноября 1968 года в Вене. Позднее, а именно 1 мая 1971 года, договор был дополнен в Женеве. Указами Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. они были ратифицированы и действуют на территории Российской Федерации.

Конвенция о дорожном движении детально не регламентирует дорожное движение в разных странах. Она лишь определяет концептуальную направленность организации дорожного движения, которой должны придержи-

живаться государства – участники Конвенции при разработке национальных Правил дорожного движения.

Например, одно из главных требований Конвенции таково: используемые на дорогах государств – участников Конвенции знаки дорожного движения, линии дорожной разметки, световые сигналы и иные средства организации дорожного движения должны представлять собой единую систему, понятную для участников дорожного движения. В соответствии с Конвенцией запрещено использование на средствах организации дорожного движения каких-либо посторонних предметов, не имеющих отношения к дорожному движению. В частности, на дорожном знаке нельзя размещать рекламу, так как это будет отвлекать водителей от управления автомобилем или действий, которых на самом деле требует этот знак.

Не разрешается также устанавливать вдоль дорог афиши, рекламные и иные плакаты, то есть любые предметы, которые могут быть ошибочно распознаны водителями как дорожные знаки либо иные средства организации дорожного движения. Иногда такие посторонние предметы хотя и не напоминают средства организации дорожного движения, но ухудшают их видимость либо эффективность.

Конвенция не разрешает устанавливать вдоль дорог рекламные и иные предметы, которые светятся слишком ярко (причем как в свете фар автомобилей, так и из-за мощных ламп). Они могут ослеплять водителей, что заметно осложняет дорожную обстановку и самым негативным образом сказывается на безопасности дорожного движения.

Международная Конвенция предъявляет определенные требования к лицам, уполномоченным регулировать дорожное движение (регулирующим). Необходимо, чтобы они хорошо распознавались (в частности, имели форменную одежду либо специальные опознавательные знаки), были видимыми как днем, так и ночью, а подаваемые ими сигналы — четкими, недвусмысленными и понятными для всех участников дорожного движения. Конвенция подчеркивает, что сигналы, которые подаются регулировщиками,

имеют однозначно более высокий приоритет, нежели требования дорожных знаков, разметки, светофоров и иных технических средств организации дорожного движения.

Много споров возникает по поводу порядка использования в различных странах ремней безопасности и специальных детских удерживающих устройств. Существует мнение, что эти моменты определены Конвенцией о дорожном движении. Однако в ней сказано, что правила использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств должны быть прописаны в национальных правилах дорожного движения государств — участников Конвенции. На практике это означает следующее. Если вы, будучи за границей, проигнорировали требования правил дорожного движения этой страны, не пристегнувшись ремнем безопасности, и вас за это собирается наказать дорожный полицейский — сослаться на Конвенцию бесполезно: вы нарушили местные правила дорожного движения и за это придется нести ответственность.

Некоторые водители, двигаясь по зарубежным дорогам, слишком буквально трактуют принцип «тише едешь – дальше будешь». Чувствуя себя неуверенно в незнакомой обстановке и стремясь минимизировать вероятность попадания в неприятную ситуацию, они едут чересчур медленно, являясь помехой для движения других транспортных средств. Учтите, что во многих странах на дорогах применяется ограничение минимальной скорости и санкции за нарушение этого требования могут быть не менее жесткими, чем за превышение скорости (в первую очередь потому, что подобная «черепашья» езда способствует возникновению пробок, а это большая проблема для современных городов). В Конвенции о дорожном движении по этому поводу сказано: водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

Международная Конвенция о дорожном движении включает в себя целый ряд предписаний, непосредственно касающихся маневрирования транс-

портных средств на проезжей части. Например, перед тем как выполнить любой маневр (перестроение, поворот, разворот, выезд со стоянки и т. д.) водитель должен убедиться в том, что его действия не будут подвергать опасности других участников дорожного движения. Иначе говоря, в конкретной дорожной ситуации, даже имея преимущество перед другими участниками движения, вы все равно перед выполнением маневра обязаны убедиться в том, что ваши действия не приведут к возникновению опасности на дороге либо осложнению дорожной обстановки.

Перед выполнением маневра водитель транспортного средства обязан включить соответствующий указатель поворота. Данное требование закреплено не только в Конвенции о дорожном движении, но и в правилах дорожного движения большинства стран – участниц Конвенции.

Каждый водитель отлично знает, что в дорожно-транспортном происшествии, когда автомобиль сзади ударил находящееся впереди транспортное средство, виновным в аварии будет признан водитель заднего автомобиля. Это обусловлено тем, что все водители должны соблюдать безопасную дистанцию до следующих впереди транспортных средств: ведь на дороге в любой момент может появиться препятствие (наиболее характерный пример — неожиданный выход на проезжую часть пешехода или животного), что вынудит водителя прибегнуть к экстренному торможению. В такой критический момент он не будет и не должен думать о том, что кто-то сзади не соблюдает дистанцию.

Однако без причины резко тормозить водители не должны – это четко указано в п. 1 ст. 17 Конвенции. Пункт 2 этой же статьи поясняет, как необходимо действовать в случае экстренного торможения: водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опасностью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движения. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать свое на-

мерение замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств или что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов.

В Конвенции также прописаны требования к водителям при проезде перекрестков. В частности, приближаясь к любому перекрестку, водитель должен быть предельно внимательным и учитывать местные условия. Скорость движения автомобиля следует выбирать таким образом, чтобы в случае необходимости суметь быстро снизить ее или остановиться с целью пропустить тех участников дорожного движения, которые имеют преимущество.

Конвенция рекомендует государствам-участникам в национальных правилах дорожного движения либо иных законодательных актах, имеющих отношение к вопросам регулирования дорожного движения, давать четкое и недвусмысленное определение таким понятиям, как «грунтовая дорога» и «проселочная дорога».

В соответствии с требованиями Конвенции водитель, который выезжает с грунтовой или проселочной дороги на проезжую часть с твердым покрытием, обязан предоставить преимущество участникам движения, движущимся по ней. То же самое относится к водителям, выезжающим на дорогу с придорожных владений и территорий: они обязаны уступить дорогу другим участникам движения.

Как уже отмечалось, дорожные пробки стали сложнейшей проблемой для многих современных городов. Конвенция о дорожном движении предписывает водителям не выезжать на перекресток даже при разрешающих сигналах светофора, регулировщика либо наличии преимущества перед другими участниками дорожного движения в случае, если на нем образовался затор, препятствующий движению. В случае невозможности проезда перекрестка из-за затора водитель вынужден остановиться и его автомобиль может блокировать движение по пересекаемой дороге. Его будут пытаться объехать, что в

итоге приведет к возникновению пробки на всем перекрестке, а в худших случаях — к дорожно-транспортному происшествию.

Одним из важнейших требований Конвенции является то, что водители безрельсовых транспортных средств при проезде перекрестков должны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам. Кстати, это положение закреплено и в российских Правилах дорожного движения.

Много внимания в Конвенции уделяется такому важному нюансу, как проезд железнодорожных переездов. Не секрет, что именно на них случаются одни из самых страшных дорожно-транспортных происшествий. Как правило, в автомобиле, который столкнулся с проходящим железнодорожным составом, никто не выживает или люди получают тяжелейшие травмы. Поэтому Конвенция категорически запрещает водителям транспортных средств въезжать на железнодорожный переезд не только при закрытом шлагбауме и запрещающем сигнале светофора (что само собой разумеется), но и если шлагбаум только начинает опускаться или подниматься.

О необходимости уважительного отношения к пешеходам говорится и в Конвенции о дорожном движении. В частности, если пешеходный переход является нерегулируемым, то водители при приближении к нему как минимум должны уменьшить скорость, чтобы не создавать угрозу жизни и здоровью находящихся на переходе или поблизости от него пешеходов. Во многих странах водителям вменено в обязанности пропускать пешеходов, пересекающих проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, причем это требование является одним из наиболее строгих: за его нарушение налагаются суровые санкции, вплоть до лишения водительских прав.

Еще одним важным требованием, закрепленным в Конвенции, является то, что водители не должны въезжать на пешеходный переход, не удостоверившись, что на нем не придется остановиться. Иначе говоря, если вы видите, что за пешеходным переходом образовался затор — не въезжайте на переход, а остановитесь перед ним. В противном случае вы будете создавать по-

мехи для движения пешеходов, вынуждая их и пересекать проезжую часть вне перехода, то есть в неполюженном месте.

В Конвенции прописаны основные правила поведения водителя в случае дорожно-транспортного происшествия. Участник аварии должен как можно быстрее прекратить движение и после остановки не менять положения своего транспортного средства на проезжей части. Запрещается также передвигать любые предметы, которые могут оказаться полезными в установлении истинных причин случившегося: обломки бампера, осколки, отвалившиеся от удара части автомобилей, выпавшие из багажника или салона вещи.

Если в дорожно-транспортном происшествии есть раненые, то необходимо максимально быстро вызвать бригаду экстренной медицинской помощи. Покидать место аварии запрещается. Лишь при невозможности вызова медиков с места случившегося (например, вышел из строя мобильный телефон) следует отлучиться для этих целей, после чего необходимо вернуться на место ДТП.

Основная цель разработки и принятия Конвенции о дорожных знаках и сигналах — унификация дорожных знаков разных стран и приведение их если не к единому образцу (что невозможно по целому ряду причин), то хотя бы в соответствие с общими стандартами. Государства, подписавшие Конвенцию, согласились с тем, что единообразие дорожных знаков, сигналов и линий дорожной разметки необходимо для упрощения международного движения, а также обеспечения порядка и безопасности на дорогах.

В Конвенции о дорожных знаках и сигналах используется та же терминология, что и в Конвенции о дорожном движении.

К национальному законодательству, регламентирующему безопасность дорожного движения относятся:

- 1) Конституция Российской Федерации;
- 2) Уголовный кодекс Российской Федерации (глава 27, ст. 264, 266, 268 УК);

- 3) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
- 4) Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- 5) Правила дорожного движения Российской Федерации;
- 6) Постановления правительства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- 7) Приказы Министерства внутренних дел и Федеральной дорожной службы Российской Федерации и другие нормативные документы.

Анализ национального законодательства, регламентирующего безопасность дорожного движения, будет дан ниже.

2. Понятие дорожно-транспортных происшествий и их классификация

Понятие дорожно-транспортного происшествия дано в федеральном законе «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ.

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

В соответствии с Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, утвержденными Федеральной дорожной службой РФ от 29 мая 1996 года, выделяются следующие виды ДТП:

столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за

технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным на путях) транспортным средством;

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

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

наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет;

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

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

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

падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП. Падение пассажира из недвижимого транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

прочие происшествия – происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К этим видам происшествий относятся: сход трамвая с рель-

сов (не вызвавший столкновение или опрокидывание); падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо); падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения.

Погибшим считается лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение семи последующих суток.

Раненым считается лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения. В этом случае оказание амбулаторного лечения подтверждается документами (справками) медицинского учреждения.

В самом событии дорожно-транспортного происшествия могут содержаться такие признаки преступления, как противоправность, виновность, наказуемость, которые впоследствии выявляются сотрудниками ГИБДД или органами предварительного расследования. Именно по совокупности всех этих признаков дорожно-транспортное преступление и отличается от дорожно-транспортного происшествия, которое характеризуется общественно опасными последствиями, а также возникшими в результате следами, характер которых дает основание предполагать, что исследуемое событие является преступлением и предусматривается нормой уголовного закона.

Понятие дорожно-транспортного преступления до настоящего времени не имеет четкого определения в криминалистической литературе, однако наиболее исчерпывающим нам представляется следующее.

Дорожно-транспортным преступлением являются такие нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должност-

ных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в результате которых произошли дорожно-транспортные происшествия, повлекшие в отношении лиц, не являющихся виновниками произошедшего, наступление последствий, предусмотренных Уголовным кодексом Российской Федерации.

3. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных преступлений

К преступлениям, связанными с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можно отнести нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). При этом недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ) и нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) относятся к преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями, лишь в том случае, если они подразумевают посягательство на безопасность автотранспорта и городского электротранспорта.

Преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, – это нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в результате которых произошли дорожно-транспортные происшествия, повлекшие в отношении лиц, не являющихся виновниками произошедшего, наступление последствий, предусмотренных Уголовным Кодексом Российской Федерации.

Родовым объектом преступлений, связанных с соблюдением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, будет выступать общественная безопасность и общественный порядок в целом.

Видовым объектом является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет преступления – автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство (троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы).

Следует отметить, что к предметам преступления относятся также любые наземные самоходные машины, предназначенные для выполнения не только транспортных, но и иных специальных функций: сельскохозяйственные, дорожные, строительные (комбайны, экскаваторы, грейдеры, скреперы, бульдозеры, автокраны и др.) Однако лицо, управляющее такими транспортными средствами, будет нести ответственность по ст. 264 УК РФ лишь в том случае, когда дорожно-транспортное происшествие произошло в ходе свободного движения транспортного средства и связано с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения транспортного средства, то действия виновного подлежат квалификации по ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом менее 50 куб. см. и имеющем максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч (мопеды, велосипеды с подвесным двигателем), не являются предметом данной статьи.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ характеризуется:

1) нарушением лицом, управляющим автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации;

- 2) наступлением вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного, двух или более лиц;
- 3) совершением преступления в состоянии опьянения;
- 4) наличием причинной связи между нарушением правил и наступившими последствиями.

Под нарушением правил понимается общественно опасное действие или бездействие, противоречащее требованиям Правил дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД РФ), утвержденных постановлением Правительства РФ № 1090 от 23 октября 1993 года.

ПДД РФ устанавливают определенный порядок дорожного движения, т.е. определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения (водное, воздушное и др.).

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ определяет дорожное движение как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

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

Следовательно, речь идет о движении, которое осуществляется не только по проезжей части автодорог, но и в иных местах: во дворе, на закрытых производственных территориях, в поле, на строительных площадках, автомобильных стоянках, железнодорожных переездах и т.п.

Нарушения правил дорожного движения выражаются в превышении установленной скорости движения, несоблюдении правил обгона, проезда перекрестков, железнодорожных переездов, пешеходных переходов, ма-

неврирования, пользования осветительными приборами, невыполнении требований дорожных знаков и т.д.

Нарушения правил эксплуатации могут заключаться в использовании транспортных средств, при наличии у них технических неисправностей¹, перевозке негабаритных грузов, передаче управления лицу, не имеющему права управления транспортным средством, перевозке пассажиров на не оборудованном для этой цели транспортном средстве и т.д.

При установлении причинной связи между нарушениями, допущенными лицом, управляющим транспортным средством, и наступившим последствием следует учитывать наличие у нарушителя технической возможности не допустить причинение вредного последствия.

Субъект преступления – любое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством и допустившее нарушение установленных правил движения или эксплуатации, вне зависимости от наличия или отсутствия у него права на управление соответствующим транспортным средством, а также знаний и умений по его эксплуатации.

Объективная сторона состава преступления, предусмотренного **ст.266 УК РФ** заключается:

- 1) в недоброкачественном ремонте указанных выше транспортных средств либо выпуске их в эксплуатацию в технически неисправном состоянии;
- 2) в наступлении вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного, двух или более лиц;
- 3) в наличии причинной связи между нарушением правил и наступившими последствиями.

Недоброкачественный ремонт означает выполнение работ по восстановлению функциональных способностей поврежденных транспортных

¹ Перечень таких неисправностей закреплен в приложении к Правилам дорожного движения «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности движения».

средств и оборудования с отступлением от установленных правил производства ремонта, технических требований и нормативов.

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

Разрешение может быть устным или письменным, как при отправлении транспортного средства с предприятия, так и в процессе его эксплуатации.

Наступление вредных последствий должно быть обусловлено недоброкачественным ремонтом указанных предметов или выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

Субъект преступления - лица, ответственные за обеспечение качества ремонта транспортных и других указанных средств (начальники ремонтных участков, мастера, слесари-ремонтники и т.д.) или выпуск в эксплуатацию транспортных средств (начальники транспортных предприятий, заведующие гаражами, начальники депо, владельцы транспортных средств и др.).

Ст. 268 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения для лиц, не управляющих транспортным средством, а являющихся иными участниками дорожного движения (принимавшими непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства). Суть рассматриваемого преступления заключается в создании искусственных помех для работы транспорта указанными лицами.

Субъективная сторона преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, характеризуется неосторожной формой вины по отношению к последствиям.

Конструкция составов указанных преступлений является материальной.

Диспозиции норм содержат перечень последствий, наступление кото-

рых необходимо. В зависимости от наступивших последствий преступлениях, предусмотренных ст.ст. 264, 266, 268 УК РФ, выделяются основной (ч. 1), квалифицированный и особо квалифицированный составы (ч. 2-6 ст.264 УК РФ, 2,3 ст.ст.266,268 УК РФ). В качестве квалифицирующего признака указано последствие в виде смерти одного человека, а особо квалифицирующего – двух или более лиц. Причем в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий предусмотрено, что к числу погибших относятся не только пострадавшие, смерть которых наступила на месте дорожно-транспортного происшествия, но и скончавшиеся от полученных травм в течение 7 суток после него¹. В ст. 264 УК РФ с предусмотрены дополнительные квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки – совершение деяний, предусмотренных 1,3,5 частями статьи, в состоянии опьянения.

4. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений имеет свою специфику. Поскольку преступления данной категории совершаются неумышленно, в их типовой криминалистической характеристике отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления.

Основными элементами криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений являются: время, место и обстановка совершения преступления, его механизм; особенности следообразования, личностная характеристика виновного в совершении преступления и пострадавшего.

Время совершения преступления должно быть установлено с максимальной точностью, поскольку это имеет большое значение для поиска очевидцев. Под местом дорожно-транспортного происшествия понимается точка наезда

¹ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий: Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647. / Российская газета. 13.07.1995. № 134.

или столкновения, которую необходимо установить с максимальной точностью. Сведения об обстановке совершенного преступления имеют первоочередное значение для определения направления расследования. Они включают в себя определение времени и места совершения преступления, порядка регулирования движения на данном участке, погодные условия и состояние видимости. Важное место в характеристике обстановки дорожно-транспортного происшествия занимают *дорожные условия*, под которыми понимается совокупность геометрических параметров и транспортно-эксплуатационных качеств, характеризующих дорогу и ее состояние, инженерное оборудование и обустройство (т.е. дорога и полоса отвода), имеющие непосредственное отношение к движению в данное время и в данном месте.

Механизм дорожно-транспортного преступления является ведущим элементом в криминалистической характеристике.

Под механизмом дорожно-транспортного преступления следует понимать совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия. Скоротечную динамику ДТП образует сочетание элементов «системы»: «водитель – автомобиль – дорога – пешеход».

На предаварийном этапе дорожно-транспортного преступления в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспортного средства дополнительных мер для сохранения условий безопасности. Такими факторами могут быть внешние по отношению к транспортному движению явления (например, поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь или мокрый снег и т.д.) и внутренние (неисправность транспортного средства, отклонение психофизиологического состояния водителя от нормы и др.). Наличие таких факторов требует от водителя определенного реагирования: снижения скорости, подачи сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности и т.п.

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

Вследствие неправильного поведения участников дорожного движения складывается неуправляемая аварийная обстановка, в условиях которой участники происшествия лишаются возможности влиять на механизм его развития. В механизм аварии могут включаться дополнительные факторы, так или иначе влияющие на финальный процесс события. В одних ситуациях они оказывают позитивное влияние и возникают менее тяжкие последствия. В других – оказывают отрицательное воздействие на финальную стадию происшествия и вызывают более тяжкие последствия.

В результате ДТП образуются как материальные, так и идеальные следы. К материальным следам относятся: труп погибшего; телесные повреждения у участников ДТП; следы крови на проезжей части дороги и на транспортном средстве; следы протекторов, детали транспортного средства или их обломки на месте происшествия; повреждения на транспортном средстве или дорожных

сооружениях и т.д. Особенностью механизма слепообразования является то, что в результате сильного удара при наезде на пешехода отдельные предметы (например, головной убор или обувь потерпевшего), как правило остаются на месте наезда, а тело пострадавшего иногда перемещается на значительное расстояние от места наезда.

В отношении идеальных следов ДТП необходимо иметь в виду, что свидетели-очевидцы лишь в редких случаях могут наблюдать всю картину события. Обычно они видят лишь какой-то отдельный момент; к тому же восприятие сопровождается сильным эмоциональным стрессом. Поэтому в сознании свидетеля-очевидца нередко формируется искаженное представление о событии. В то же время непосредственные участники, прежде всего водитель и потерпевший, по-разному оценивают происшедшее, то есть каждый со своих субъективных позиций. Поэтому к показаниям таких лиц на допросах нужно относиться критически и перепроверять их, сопоставляя с доказательствами, полученными из других источников.

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных преступлений весьма разнообразна. Чаще всего совершают дорожно-транспортные преступления водители в возрасте до 25 лет, что связано в характерной для этого возраста самоуверенностью, склонностью к неоправданному риску при недостаточном опыте вождения, и после 65 лет, когда водители утрачивают быстроту реакции. Уровень прежней судимости невысок и составляет 6,4%. Вместе с тем велико число происшествий, совершаемых в состоянии опьянения, оно составляет 29%¹.

Между возникновением ДТП и устойчивыми психологическими особенностями водителя (остротой зрения, временем реакции, сенсорными, сенсомоторными, познавательными и поведенческими характеристиками водителя) существует взаимозависимость. Отмечается повторяемость дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения у

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

одних и тех же водителей, относительную благополучность условий, при которых возникает значительная часть происшествий, наличие психологических особенностей, которые «предрасполагают к аварийности».

Нервная система водителей, как и всех людей, делится на «устойчивый» и «слабый» типы. Водители с «устойчивой» нервной системой предрасположены к тому, чтобы допускать развитие дорожно-транспортной ситуации до критической стадии и поискам возможности выхода из нее. «Слабый» тип имеет тенденцию предотвращать ее возникновение, различия в индивидуальном поведении водителей в зависимости от типа нервной системы проявляются в критической ситуации.

5. Обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях

В ходе расследования уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении должны быть установлены все обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. Прежде всего, в соответствии со ст. 73 УПК РФ, подлежат доказыванию следующие обстоятельства:

- событие преступления;
 - виновность лица в совершении преступления, форма его вины и мотивы;
 - обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого;
 - характер и размер вреда, причиненного преступлением;
 - обстоятельства, исключающие преступность и наказуемость деяния;
 - обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание;
 - обстоятельства, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания;
- а также, обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

Кроме того, в процессе расследования уголовного дела о ДТП, необходимо установить то, что:

- лицо, при совершении ДТП управляло автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством;
- имело место нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;
- преступление совершено по неосторожности;
- преступление совершено в состоянии опьянения;
- следствием дорожно-транспортного происшествия явилось причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо наступила смерть человека, либо наступила смерть двух или более лиц.

Перечисленные обстоятельства совершения преступления являются общими. При расследовании конкретного уголовного дела могут встретиться и другие вопросы, требующие выяснения.

Так, при столкновении транспортных средств необходимо установить боковой интервал между столкнувшимися транспортными средствами, их скорость, место столкновения, наличие выезда на встречную полосу движения и его причину, наличие неисправностей, повлекших потерю устойчивости при прямолинейном движении, подавался ли сигнал поворота при маневре и др.

При опрокидывании, задачей расследования является установление неисправностей транспортного средства, изучение дорожных условий, установление правильности действий водителя, наличие внезапного появления каких-либо препятствий и т.д.

При наезде на неподвижное транспортное средство следует установить, были ли включены габаритные огни стоящего транспортного средства (в темное время суток), скорость транспортного средства и ее соответствие данным дорожным условиям и т.д.

В случае наезда на пешехода необходимо установить не только направление и скорость движения транспортного средства, но и скорость движения

пешехода. Кроме того, следует определить расстояние, на которое было удалено транспортное средство от места наезда в различные моменты развития события, остановочный и тормозной путь транспортного средства, установить техническую возможность предотвращения наезда на пешехода, время попадания пешехода в поле зрения водителя, расстояние между транспортным средством и пешеходом в тот момент, когда последний попал в зону обзора водителя, поведение пешехода на проезжей части и др.

При падении пассажира выясняют не было ли резкого маневрирования, неисправности дверного замка и другие обстоятельства.

При падении груза следует установить способ его укладки и крепления, время в пути и время последней проверки крепления и другие вопросы.

При установлении обстоятельства, характеризующие степень виновности обвиняемого выясняется, по чьей вине произошло ДТП (по вине водителя, пешехода, кого-либо из работников транспортных хозяйств, непосредственно отвечающих за техническое состояние и правильную эксплуатацию транспортных средств и т.д.).

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

Кроме того нужно устанавливать квалификацию водителя (шофер-любитель, шофер III, II, I класса и т. д.), стаж его работы, отношение к произ-

водству, не управлял ли он транспортным средством в болезненном состоянии, либо в состоянии опьянения, на каком часу работы произошел данный случай, привлекался ли он раньше к уголовной или административной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и если привлекался, то какие меры воздействия к нему применялись. Следует также учитывать характер нарушения правил безопасности движения или действующих на транспорте правил со стороны самого потерпевшего или иных лиц, причастных к автодорожному происшествию.

В ходе расследования дорожно-транспортных происшествий подлежат выяснению также обстоятельства, способствовавшие их совершению: отсутствие надлежащего контроля за выпуском транспорта на линию; плохой уход дорожных рабочих за проезжей частью дороги; отсутствие дорожных сигнальных знаков; слабая воспитательная работа с водителями в транспортных хозяйствах; отсутствие должного надзора за движением транспорта и пешеходов со стороны работников полиции; запущенность работы по разъяснению в школах среди учеников правил движения по улицам и дорогам пешеходов и велосипедистов и т. д.

ЛЕКЦИЯ 2 ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛЕДОВАТЕЛЯ НА ЭТАПЕ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПО ФАКТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Объем времени: 2 часа.

Место проведения: лекционная аудитория или аудитория с мультимедийным оборудованием.

Методика проведения: устное изложение, объяснение, методы иллюстрации и демонстрации.

Материальное обеспечение занятия: рабочая учебная программа дисциплины; при наличии мультимедийного оборудования – слайды с вопросами темы.

Основное содержание темы: в лекции рассматриваются основные теоретические положения, раскрывающие уголовно-правовую и криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений; особенности обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Основные термины и понятия: дорожно-транспортное преступление; безопасность дорожного движения; уголовно-правовая характеристика преступления; криминалистическая характеристика преступления; механизм дорожно-транспортного преступления.

Цели занятия:

1. Получение, закрепление и систематизация теоретических знаний о расследовании дорожно-транспортных преступлений.

2. Формирование профессиональных умений, необходимых следователю, специализирующемуся на расследовании дорожно-транспортных преступлений.

3. Привитие интереса к будущей специализации в расследовании отдельных видов преступлений.

План лекции:

1. Способы получения следователем информации о дорожно-транспортном преступлении.

2. Особенности проверки информации о дорожно-транспортном происшествии.

3. Порядок возбуждения уголовного дела по факту совершения дорожно-транспортных преступлений.

4. Взаимодействие с органами дознания при розыске скрывшегося водителя и транспорта. Использование криминалистических учетов.

Литература:

21. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.), с изм. и доп. от 1 мая 1971 г. Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII // СПС «КонсультантПлюс».

22. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (Женева, 1 мая 1971 года). Ратифицирована Указом Президента Верховного совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5939-VIII.

23. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 4. – Ст. 445.

24. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 52 (ч. 1). – Ст. 4921.

25. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

26. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

27. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 30.12.2008) // Российская газета. – № 245. – 26.12.1996.

28. О правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – ст.4531.

29. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» : постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 9. – ст. 1020.

30. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Российская газета. – № 265. – 26.12.2008.

31. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 // Российская газета. – № 134. – 13.07.1995

32. Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации : утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г.

33. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297.

34. Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы : приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161 (зарегистрировано в Минюсте РФ 02.06.2003 № 4616) // Российская газета. – № 208. – 16.10.2003.

35. Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека : Приказ Минсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н // Российская газета. – № 188. – 05.09.2008.

36. Руководство по расследованию преступлений [Текст] : учеб. пособие / ред. А. В. Гриненко. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2008.

37. Яблоков, Н. П. Криминалистика [Текст] : учебник / Н. П. Яблоков. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2009. – 400 с.

38. Ермаков, Ф. Х. Установление непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях / Ф. Х. Ермаков // Рос. юстиция. – 2008. – № 6. – С. 60-62

39. Лихов, А. Р. Особенности правового регулирования безопасности дорожного движения / А. Р. Лихов // История государства и права. – 2008. – № 15. – С. 6-7.

1. Способы получения следователем информации о дорожно-транспортном преступлении

Основная масса (более 80%) сообщений о дорожно-транспортных преступлениях поступает в органы внутренних дел от лиц, участвовавших в их совершении. Такое положение объясняется тем, что Правила дорожного движения обязывают водителей, причастных к дорожно-транспортному происшествию, должностных лиц и других лиц предприятий и организаций, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, сообщать в органы внутренних дел о дорожно-транспортных происшествиях.

Сообщения о дорожно-транспортных сообщениях поступают, в основном, в дежурные части органов внутренних дел, дежурные части строевых подразделений дорожного надзора, к сотрудникам ГИБДД. Они бывают как устными, так и в письменной форме.

Некоторая часть дорожно-транспортных происшествий обнаруживается работниками ГИБДД во время несения службы по надзору за движением, при обследовании автохозяйств и проведении других мероприятий, связанных с поддержанием безопасности движения. Порядок учёта и регистрации таких сообщений регламентируется постановлением Правительства Российской Федерации № 645 от 29.06.1995, утверждающим Правила учёта дорожно-транспортных происшествий, а сроки их разрешения определяются УПК РФ.

Законность и обоснованность разрешения заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях во многом зависит от организации системы реагирования на эти сигналы. Руководителям органов внутренних дел и отдельных служб принадлежит решающая роль в организации этой системы и обеспечения его правильного функционирования.

Организация системы разрешения заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях имеет свои сложности и некоторые особенности.

Во-первых, усложняет работу многочисленность такого рода сообщений.

Во-вторых, на месте происшествия и при анализе первоначальных материалов трудно отграничить дорожно-транспортное преступление от дорожно-транспортного происшествия, не являющегося уголовно-наказуемым. Это связано с необходимостью определения степени тяжести телесных повреждений, технического состояния транспортных средств, анализа механизма ДТП, что во многих случаях невозможно без проведения соответствующих экспертиз, а значит, и без возбуждения уголовного дела. Зачастую для того, чтобы правильно разрешить по существу соотношение о дорожно-транспортном преступлении необходимо проведение и некоторых других следственных действий: следственных экспериментов, проверок показаний на месте и др.

В целях успешной борьбы с дорожно-транспортными преступлениями, а также своевременного и полного разрешения заявлений и сообщений о дорожно-транспортных преступлениях в настоящее время в органах внутренних дел существует организационная система реагирования на сигналы о таких преступлениях. Её структура зависит от уровня органа внутренних дел, в котором эта структура функционирует.

Условно они могут быть разделены на три категории, каждая из которых имеет специфику в организации расследования дорожно-транспортных преступлений:

1. Органы внутренних дел крупных городов, имеющие штатные дорожные части, специализированные дорожные части строевых подразделений дорожного надзора, специализированные следственные подразделения и подразделения дознания и розыска ГИБДД,

2. Городские отделы внутренних дел, имеющие штатные дежурные части, строевые подразделения дорожного надзора, но не имеющие специализированных дорожных частей и следственных подразделений, специализирующихся на расследовании ДТП, имеющие в штатах группы инспекторов дознания и розыска ГИБДД;

3. Районные отделы внутренних дел, в штатах которых имеются один или группы следователей, нет штатных дежурных частей, инспекторов дознания и розыска ГИБДД. Имеется инспектор или группа ГИБДД и дорожного надзора.

Особое место занимает такое звено системы как управление внутренних дел края, области, крупного города, дежурные части которого имеют в своём составе нужных специалистов и зачастую они сами выезжают на места дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями.

2. Особенности проверки информации о дорожно-транспортном происшествии

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

- нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации механического транспортного средства;
- наступление общественно опасных последствий, предусмотренных уго-

ловным законодательством;

– наличие причинно-следственной связи между нарушением безопасности дорожного движения и эксплуатации механического транспортного средства и наступившими последствиями.

Все сообщения о дорожно-транспортных происшествиях поступают в специализированную дежурную часть ГИБДД, а при ее отсутствии – в дежурную часть органа внутренних дел, на территории обслуживания которого произошло происшествие.

Оперативный дежурный направляет на место происшествия сотрудников ДПС ГИБДД, для того, чтобы они определили наличие в произошедшем признаков административного правонарушения либо уголовного преступления.

По прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник ДПС:

– обеспечивает обозначение и ограждение места дорожно-транспортного происшествия с целью предотвращения наезда на его участников, транспортные средства, участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии, 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, транспортные средства 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 транспортном средстве скрылся с места дорожно-транспортного происшествия, вероятное направление его движения, марку, тип, государственный регистрационный знак, цвет, а также особые приметы транспортного средства и водителя, полученные при осмотре места дорожно-транспортного происшествия и опросе свидетелей; данные о скрывшемся транспортном средстве 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 транспортных средств, следов дорожно-транспортного происшествия и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к удалению поврежденных транспортных средств 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 дежурного¹.

Если по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник ГИБДД устанавливает наличие признаков преступления, предусмотренного ст. 264 или ст. 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 ГИБДД привлекается в ее работе и действует по указанию следователя.

В первую очередь следователь должен ознакомиться с информацией, содержащейся в рапорте сотрудника ДПС ГИБДД, документами на транспортные средства и объяснениями участников и очевидцев дорожно-транспортного происшествия. Если до приезда следственно-оперативной группы объяснения не были получены, то необходимо поручить проведение опроса сотруднику ГИБДД.

Основным процессуальным действием является осмотр места дорожно-транспортного происшествия. При его проведении обязательно составление схемы осмотра места происшествия и применение фотосъемки. При составлении схемы к осмотру места происшествия следователь может обратиться за помощью к сотрудникам ГИБДД, фотосъемку может применять как сам следователь, так и специалист-криминалист.

По окончании осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователю необходимо направить труп в морг для проведения судебно-медицинского освидетельствования, в направлении указывается необходимость установления причины смерти, обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и основные вопросы, на которые необходимо дать ответ при

¹ Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: утв. приказом МВД РФ от 24.11.08 № 1001 / Российская газета. 07.07.2009. № 122.

проведении освидетельствования.

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 ГИБДД, 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 осуще-

ствляется 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 миллиграмма 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 опьянения¹.

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 проводится соответствующая экспертиза.

Установление признаков алкогольного опьянения путем проведения процессуального освидетельствования недопустимо, так как они не всегда

¹ Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: утв. приказом МВД РФ от 24.11.08 № 1001 / Российская газета. 07.07.2009. № 122.

могут быть определены визуально, для этого может потребоваться специальное медицинское оборудование¹. Состояние опьянения является внутренним, порой достаточно скрытым свойством, которое иногда недоступно непосредственному наблюдению – основному методу любого осмотра. Установление состояния и степени опьянения может нуждаться в применении самостоятельного исследования на основе специальных медицинских знаний. Так, в наркологии существует достаточно сложная методика выявления опьянения, в том числе с отбором образцов для исследования и использованием специальных приборов. С помощью процессуального освидетельствования можно установить лишь некоторые признаки опьянения (запах алкоголя, следы от инъекций и т.п.), но сделать достоверный вывод о факте опьянения, о его виде и степени, не допуская при этом подмены экспертизы, порой довольно трудно. Участие врача-нарколога в процессуальном освидетельствовании не может заменить экспертизу, а является лишь подготовительным действием к ее проведению².

Нередко для принятия законного и обоснованного решения о возбуждении уголовного дела о преступлении, связанном с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, необходимо провести не только судебно-медицинское, но и автотехническое исследование.

Так, по факту наезда водителем Ш. на малолетнего пешехода Б. в отделе по ДТП ГСУ (г. Магнитогорск) было возбуждено уголовное дело № 745590 по ч. 2 ст. 264 УК РФ. В ходе 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 наезд³. Уголовное дело было прекращено, однако

¹ Кудряшов Е.В. Выявление состояния алкогольного опьянения в ходе освидетельствования: за и против. Доступ из справ.-правовой системы Консультант Плюс

² Смирнов А.В., Калиновский К.Б. Следственные действия в российском уголовном процессе. СПб., 2004. С. 18.

³ Уголовное дело № 745590. Архив ГСУ Челябинской области.

этого можно было бы избежать, проведя автотехническое исследование при проверке сообщения о преступлении.

Таким образом, данные, указывающие на признаки преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, должны быть отражены в следующих документах:

- 1) рапорт сотрудника ДПС ГИБДД, первым прибывшим на место происшествия;
- 2) справка о дорожно-транспортном происшествии;
- 3) протокол осмотра места происшествия, фототаблица и схема к нему;
- 4) акт судебно-медицинского исследования трупа, либо справка о диагнозе лица, пострадавшего в ДТП и объяснение врача;
- 5) акт освидетельствования водителя на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;
- 6) объяснения участников и очевидцев ДТП;
- 7) справка об автотехническом исследовании.

В том случае, если есть основания считать, что имело место не нарушение правил дорожного движения его участниками, а недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, 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 транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию, его должностные обязанности;
- журнал учета выезда транспортных средств с территории предприятия;
- объяснение лица, ответственного за ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию;

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

Основным способом проверки сообщения о преступлении, связанном с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, 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 эффективной работы следственно-оперативная группа должна быть обеспечена: транспортными средствами; осветительной аппаратурой; диктофоном; мегафоном; специальными приспособлениями для ограждения места происшествия; табличками с цифрами для обозначения предметов, обнаруженных в ходе осмотра; средствами для оказания первой медицинской помощи; предметами и приспособлениями для изъятия крови, волос и выделений человека (пробирки, скальпель, ножницы, марля, полиэтиленовые пакеты и т.п.); рулеткой длиной не менее 20 м; чертежными принадлежностями и миллиметровой бумагой для составления схемы ДТП; мелом для нанесения отметок на проезжей части, местах повреждений на транспорте, фонариком¹.

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

Кроме того, к работе следственно-оперативной группы на месте дорожно-транспортного происшествия привлекаются сотрудники Госавтоинспекции, а также участковый уполномоченный, специалист-врач, специалист-

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. М., 2003. С. 42.

автотехник, специалист по строительству и эксплуатации дорожных покрытий.

Задачами осмотра места дорожно-транспортного происшествия являются:

- 1) обнаружение, фиксация и изъятие следов преступления;
- 2) выяснение обстановки места происшествия;
- 3) установление технического состояния транспортного средства;
- 4) обнаружение признаков других преступлений;
- 5) розыск водителя, скрывшегося с места происшествия;
- 6) установление причин и условий, способствующих совершению преступлений.

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

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

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

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

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

1) вид дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, опрокидывание, наезд на пешехода, препятствие и т.д.), а также особенности конкретного ДТП – участие обгоревших транспортных средств, железнодорожного транспорта;

2) границы осмотра, которые включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, в котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.).

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

Общий осмотр места происшествия заключается, прежде всего, в том, что следователь ориентируется на месте происшествия, обходит его и получает о нем общее представление.

В ходе общего осмотра места происшествия важно установить следующие обстоятельства:

- место дорожно-транспортного происшествия;
- время совершения дорожно-транспортного происшествия;
- вид дорожно-транспортного происшествия;

Следователь, выезжающий на место дорожно-транспортного происшествия, должно хорошо знать типичные следы ДТП, их особенности и уметь разбираться в механизме их образования. Только тогда можно обеспечить качественное исследование места дорожно-транспортного происшествия.

Тактика детального осмотра во многом зависит от вида дорожно-транспортного происшествия.

Согласно данным ГИБДД, самым распространенным видом дорожно-транспортных происшествий в нашей стране является наезд на пешеходов.

Причем в 80 % случаев эти происшествия происходят прямо на нерегулируемом пешеходном переходе, а виновными чаще всего оказываются водители. Только в 2008 году в России было зарегистрировано 82,5 тыс. случаев наездов на пешеходов, в которых погибли 10 тыс. 692 человека¹.

При наезде на пешехода в ходе осмотра места происшествия необходимо определить место непосредственного контакта пешехода с транспортным средством (место наезда). Как правило, оно совпадает с местом, где прерывается след торможения. Кроме того, именно там можно обнаружить начало осыпи стекла и фрагменты деталей транспортного средства. Место наезда может быть определено и со слов очевидцев ДТП. В протоколе осмотра места происшествия необходимо указать каким образом оно установлено и месторасположение относительно неподвижных объектов: «место наезда установлено со слов очевидца К., оно располагается в 2, 5 м от угла дома № 4 по ул. Гагарина и 7.4м от левого края проезжей части²».

При наличии очевидцев их слов необходимо установить место выхода пешехода на проезжую часть, отметить его на схеме и зафиксировать в протоколе осмотра.

При осмотре транспортного средства на месте ДТП необходимо определить по имеющимся повреждениям какой частью транспортного средства был нанесен удар и уделить особое внимание ее осмотру. В месте контакта могут быть обнаружены волокна одежды пострадавшего, частицы кожи, волос, следы крови.

При наездах на месте дорожно-транспортного происшествия могут быть обнаружены: труп, следы крови, части одежды, предметы, принадлежавшие потерпевшему; следы шин транспортного средства, в том числе от торможения; части деталей и детали транспортного средства (осколки стекол, знак аварийной остановки и т.п.); различные вещества (сколы краски, кусочки грунта, капли ГСМ)

¹ URL : <http://zarinfo.ru> (дата обращения 02.06.2009).

² Обвинительное заключение по уголовному делу № 513416 – 2007. Архив ГСУ при ГУВД по Челябинской области.

При столкновении транспортных средств основной задачей осмотра является определение места столкновения, так как правовая оценка действий водителей во многом зависит от того, на какой полосе движения находились транспортные средства в момент первоначального контакта. Встречное столкновение оставляет довольно четкие следы протектора на проезжей части, которые резко прерываются, либо изменяют направление в месте контакта. На проезжей части могут быть обнаружены характерные следы удара о нее транспортных средств в виде задиров и царапин, а также следы от различных жидкостей, вытекших наружи из деталей, поврежденных в момент удара.

Определить место первоначального контакта транспортных средств по фрагментам деталей или частям грязи, отделившимся от автомобилей не всегда возможно, так как под воздействием инерции указанные объекты перемещаются на некоторое расстояние в направлении движения транспортных средств¹.

В случае отсутствия следов на проезжей части установление места столкновения производится на основании изучения повреждений транспортных средств. Так, при перекрестном столкновении у одного из автомобилей следы образуются на передних частях, а у другого – на боковых.

Более тяжелое транспортное средство как бы «подминает» под себя более легкое, на котором остаются следы от его выступающих частей, элементы более легкого транспортного средства, не затронутые ударом, смещаются в направлении, обратном направлению движения. Характер и направление повреждений будет разным в зависимости от того, где расположен центр удара и какова была скорость столкнувшихся автомобилей в момент контакта.

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

¹ Нурғалиев Б.М. Особенности осмотра места происшествия и возможности судебных экспертиз по делам о столкновении транспортных средств. Караганда, 1993. С.31.

ме вмятины представляется возможным судить о том, какой частью (деталью) образовано повреждение. Поверхность вмятин и ее краев позволяет установить направление движения объекта, оставившего след¹.

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

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

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

Для определения линии столкновения сопоставляют парные следы на обоих транспортных средствах, совпадающие по своему расстоянию от поверхности грунта, локализации, механизму образования, форме, размерам. Определив следы первичного контакта, устанавливают линию столкновения для каждого транспортного средства в отдельности, а затем, сопоставив обе линии столкновения так, чтобы одна из них являлась продолжением другой, выясняют взаимное расположение транспортных средств в момент столкновения.

¹ Нурғалиев Б.М. Особенности осмотра места происшествия и возможности судебных экспертиз по делам о столкновении транспортных средств. Караганда, 1993. С.31.

При наездах на неподвижные препятствия и опрокидываниях в ходе осмотра места происшествия, прежде всего, необходимо определить место, начиная с которого водитель потерял контроль за движением транспортного средства и оно стало неуправляемым. При наездах на препятствия на проезжей части образуются следы торможения и скольжения. При опрокидывании остаются следы юза от соприкосновения с участками дороги, имеющими различный коэффициент сцепления, а также следы соприкосновения деталей опрокинутого автомобиля с дорожным покрытием, которые указывают путь движения автомобиля в ходе ДТП.

Определив место начала неконтролируемого движения автомобиля необходимо тщательно осмотреть проезжую часть, чтобы установить не имеется ли дефектов дорожного покрытия, участков обледенения, которые могли стать причиной ДТП.

В ходе детального осмотра должны быть исследованы следующие объекты:

– участок местности, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие (осматривается не только проезжая часть, но и близлежащая территория на которой имеются следы ДТП);

– труп и одежда пострадавшего (если на месте не представляется возможным произвести осмотр, то это необходимо сделать в морге или лечебном учреждении);

– транспортное средство¹.

Для повышения эффективности осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователям рекомендуется использовать специализированный бланк.

При осмотре участка местности, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие в протоколе необходимо отразить:

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

¹ Гурский В.П. Дорожно-транспортные происшествия: методика расследования. Минск, 1992. С.14

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

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

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

Кроме того, необходимо отразить и атмосферные условия в которых произошло ДТП. Они влияют на видимость, обзорность, состояние дорожного покрытия и др. Большое значение при осмотре места ДТП имеет температура воздуха. Вследствие ее колебания происходит изменение состояния проезжей части дороги к моменту осмотра. В связи с чем при осмотре необходимо учитывать характер осадков, направление ветра по отношению к расположению улицы, температуру воздуха, состояние проезжей части дороги.

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

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

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

Осмотр трупа начинается с фиксации его положения по отношению к транспортному средству (или его следам) и к элементам пути (обочине, тротуару, рельсам и т.д.). Необходимо при этом точно зафиксировать позу трупа, только после этого можно приступить к тщательному осмотру тела и одежды трупа, который проводится с обязательным участием специалиста-врача. При осмотре трупа с признаками автомобильной травмы врач должен обратить внимание на следующие моменты: расположение трупа по отношению к частям дороги, окружающим предметам, автомобилю или его следам, расстояния между ними; на позу трупа; состояние одежды и обуви (механические повреждения, их локализация; наличие осколков стекла, частиц металла, краски, покрытия дороги; загрязнение грунтом, горюче-смазочными материалами, другими загрязнениями в виде рисунка протектора шин; следов скольжения на подошвах обуви); на состояние предметов, находящихся в карманах; наличие деформации отдельных частей тела, повреждений на трупе, их локализацию, высоту расположения; внедрившихся инородных частиц (краски, стекла, металла и др.); следов волочения; на участке дороги – наличие вещества биологического происхождения, отдельных предметов одежды или обуви, их фрагментов; носильных вещей, портфеля, сумки, зонта и др., их расположение по отношению к предметам окружающей обстановки и трупу; на наличие на автомобиле следов крови, частиц органов и тканей, волос, лоскутов и нитей тканей одежды, их отпечатков; стертость пылегрязевого слоя, повреждений кузова, их высоту от дорожного покрытия.

При осмотре трупа неустановленного лица – детально исследуют и описывают одежду и обувь (фасон, размеры, фабричные метки, метки прачечной, штампы, следы ремонта и др.), содержимое карманов и других скрытых мест; исходящий от одежды запах; загрязнения и повреждения одежды; определяют антропологический тип, пол, примерный возраст, рост, телосло-

жение; волосяной покров на голове (цвет, длина волос, прическа, стрижка, участки облысения), на других частях тела; состояние ногтей пальцев рук и ног; особые приметы (дефекты телосложения, рубцы, татуировки, пигментации и др.); признаки возможной профессиональной принадлежности; повреждения на трупе¹.

По результатам осмотра трупа можно сделать предположение о механизме травмы. Специалисты выделяют следующие виды автомобильных травм:

- от столкновения движущегося автомобиля с человеком;
- от переезда тела колесами автомобиля;
- в результате сдавливания тела частями автомобиля и другими предметами или преградами;
- полученная внутри автомобиля;
- при выпадении из движущегося автомобиля².

Для каждого вида травм существуют характерные повреждения тела человека и их локализация.

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

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

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

Также возможно получение пострадавшими повреждений в виде ожогов, отравлений продуктами горения, парами бензина (в том числе этилирован-

¹ Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы : приказ Минздрава РФ от 24 апр. 2003 г. № 161. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Крылов А.С. Использование судебно-медицинских знаний при расследовании транспортных происшествий. Волгоград, 1995. С.6.

ным), топливным газом, выделяющимся из поврежденной газовой аппаратуры питания. Закончив осмотр трупа на месте его обнаружения, следователь продолжает осмотр места происшествия и, в частности, транспортных средств¹.

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

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

В протоколе осмотра указывается, какое это транспортное средство, его тип (вид), модель, регистрационный номер, цвет, характер груза, его количество, вес и т.д.; где находится транспортное средство (на проезжей части, на тротуаре, в кювете, на пешеходной дорожке, пешеходном переходе и т.д.), как расположено на месте его обнаружения, на каком расстоянии находятся задняя и передняя части (бампер, крюк), правая и левая стороны (шины, борта кузова) от элементов дороги, других транспортных средств, трупа, а также объектов, избранных следователем в качестве ориентиров. Эти объекты-ориентиры избираются в процессе общего осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Определяя положение транспортного средства по отношению к элементам

¹ Крылов А.С. Использование судебно-медицинских знаний при расследовании транспортных происшествий. Волгоград, 1995. С.6.

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

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

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

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

Исправность тормозов необходимо исследовать, соблюдая требования

ГОСТа 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»¹.

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

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

В случае если транспортное средство осматривается не на месте ДТП, то описывается, а также фотографируется рисунок протектора, его особенности. Это важно тогда, когда водитель скрылся с места происшествия.

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

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

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

Протокол подписывается лицом, проводившим осмотр, и всеми участниками.

¹ Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

К протоколу осмотра места происшествия следует прилагать схему места происшествия. В схеме отражаются²: ширина проезжей части, количество полос движения для каждого из направлений, наличие дорожной разметки и дорожных знаков, действие которых распространяется на участок дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие, а также технические средства регулирования дорожного движения; ограждения, островки безопасности, остановки общественного транспорта, тротуары, газоны, зеленые насаждения, строения (при их наличии); положение транспортных средств после дорожно-транспортного происшествия, следы торможения и волочения, расположение поврежденных деталей и осколков транспортных средств, груза, осыпи грязи с автомобилей и других предметов, относящихся к дорожно-транспортному происшествию, с их привязкой к стационарным объектам, дорожным и другим сооружениям, тротуарам, обочинам, кюветам и иным элементам дороги; направление движения участников дорожно-транспортного происшествия до момента его наступления.

3. Порядок возбуждения уголовного дела по факту совершения дорожно-транспортных преступлений

Материалы, собранные в ходе проверки сообщения о преступлении, анализируются для определения наличия оснований для возбуждения уголовного дела либо установления обстоятельств, исключающих производство по делу.

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, 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 ко-

² Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: утв. приказом МВД РФ от 24.11.08 № 1001 / Российская газета. 07.07.2009. № 122.

тором совершено ДТП; направление движения автомобиля; действия водителя, в результате которых произошло ДТП; какие именно пункты правил дорожного движения нарушены этими действиями; последствия, наступившие в результате ДТП.

При наличии большого количества погибших и пострадавших уголовное дело может быть возбуждено сразу же по результатам осмотра места происшествия по признакам совершения преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако таких случаев возбуждения уголовных дел следует избегать. Большая часть таких дел прекращается за отсутствием состава преступления.

4. Взаимодействие с органами дознания при розыске скрывшегося водителя и транспорта. Использование криминалистических учетов

Особое значение имеет розыск водителя, скрывшегося с места ДТП. Данная деятельность на практике представляет определенные трудности и требует эффективного взаимодействия многих подразделений органов внутренних дел.

Обнаружение скрывшегося водителя осложняют факторы, подтолкнувшие его оставить место ДТП. К ним относятся:

- 1) отсутствие вблизи места совершения происшествия сотрудников ОВД;
- 2) совершение ДТП на безлюдной местности;
- 3) отсутствие на транспортном средстве государственных регистрационных знаков;
- 4) в случае незначительных повреждений, возможность в считанные минуты скрыться, изменяя направления движения.

При получении сообщения о ДТП, с места которого скрылся водитель, вводится план «Перехват». Данный план разрабатывается в каждом

ОВД и находится в дежурной части. Разработка плана осуществляется подразделениями ГИБДД совместно со службами обеспечения общественного порядка, уголовного розыска и штабами.

План «Перехват» вводится в действие ответственными от руководства ОВД, а случае его отсутствия – дежурным по ОВД с последующим докладом руководителю ОВД.

Основной задачей введения плана «Перехват» является обнаружение и задержание скрывшегося водителя и транспортного средства. Для этого отдельные сотрудники выдвигаются в места дислокации заградительных постов (как правило, это основные транспортные развязки), другие в места проведения поисковых мероприятий, третьи патрулируют зону поиска.

При обнаружении движущегося транспортного средства принимаются меры к его остановке, устанавливается личность водителя, они доставляются в дежурную часть.

Эффективность реализации плана «Перехват» в большинстве случаев зависит от временного промежутка между совершением ДТП и введением плана. Как правило, действие плана ограничено 1-2 часами, что связано с отсутствием необходимости в дальнейшем задействовании несущих службу сотрудников.

В целях розыска автомобилей и водителей, скрывшихся с мест ДТП, в подразделениях ГИБДД (отделах ГИБДД по административным округам, специализированных полках и батальонах ДПС ГИБДД на спецтрассах) существуют отделения и группы розыска в количестве от двух до двенадцати сотрудников, при этом для обеспечения оперативности, их работа организована в круглосуточном режиме. Работа по розыску водителей, скрывшихся с мест ДТП с тяжкими последствиями и смертельным исходом, осуществляется в тесном взаимодействии с сотрудниками следственных органов и подразделений уголовного розыска.

В рассматриваемых случаях розыск заключается преимущественно в проведении комплекса мероприятий, направленных на установление дан-

ных скрывшегося автомобиля и водителя при работе с очевидцами происшествия, также используются возможности видеокамер, которые применяются при регулировании дорожного движения, а также видеокамер наблюдения систем охраны различных предприятий и учреждений. В дальнейшем, в целях обнаружения и задержания автомобиля и водителя, причастных к совершению ДТП, проводится обследование территории, прилегающей к месту происшествия, имеющаяся информация передается нарядам ДПС, находящимся вблизи места ДТП, также используются возможности аппаратно-программных комплексов «Поток», установленных почти на всех крупных магистралях.

Активно используются возможности средств массовой информации путем передачи сообщений о таких происшествиях через печатные издания и по каналам кабельного телевидения. Объявления об установлении очевидцев происшествий расклеиваются на остановках общественного транспорта и в местах массового посещения граждан.

Также используется оповещение диспетчеров такси, которые в свою очередь информируют своих водителей о приметах скрывшихся с места ДТП автомобилей. Лицам, предоставившим достоверную информацию о разыскиваемом транспортном средстве и его водителе, Управлением ГИБДД определено денежное вознаграждение.

ЛЕКЦИЯ 3 ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ

Объем времени: 2 часа.

Место проведения: лекционная аудитория или аудитория с мультимедийным оборудованием.

Методика проведения: устное изложение, объяснение, методы иллюстрации и демонстрации.

Материальное обеспечение занятия: рабочая учебная программа дисциплины; при наличии мультимедийного оборудования – слайды с вопросами темы.

Основное содержание темы: в лекции рассматриваются особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений; организации производства отдельных следственных действий по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Основные термины и понятия: дорожно-транспортное преступление; допрос водителей, потерпевших; производство автотехнической экспертизы.

Цели занятия:

1. Получение, закрепление и систематизация теоретических знаний о расследовании дорожно-транспортных преступлений.
2. Формирование профессиональных умений, необходимых следователю, специализирующемуся на расследовании дорожно-транспортных преступлений.
3. Привитие интереса к будущей специализации в расследовании отдельных видов преступлений.

План лекции:

1. Типичные следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений.
2. Особенности производства отдельных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений.
3. Особенности назначения и использования результатов судебных экспертиз.

Литература:

40. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968г.), с изм. и доп. от 1 мая 1971 г. Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974г. № 5938-VIII // СПС «КонсультантПлюс».

41. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (Женева, 1 мая 1971 года). Ратифицирована Указом Президента Верховного совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5939-VIII.

42. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 52 (ч. 1). – Ст. 4921.

43. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

44. О правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – ст.4531.

45. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Российская газета. – № 265. – 26.12.2008.

46. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297.

47. Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы : приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161 (зарегистрировано в Минюсте РФ 02.06.2003 № 4616) // Российская газета. – № 208. – 16.10.2003.

48. Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека : Приказ Минсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н // Российская газета. – № 188. – 05.09.2008.

49. Руководство по расследованию преступлений [Текст] : учеб. пособие / ред. А. В. Гриненко. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2008.

50. Яблоков, Н. П. Криминалистика [Текст] : учебник / Н. П. Яблоков. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2009. – 400 с.

1. Типичные следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений

Поиск рациональных путей расследования дорожно-транспортных преступлений позволил выявить зависимость тактики расследования от складывающейся следственной ситуации.

Сложившееся в настоящее время понятие следственной ситуации представляется как совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование. Эти условия могут складываться под воздействием различных факторов: отсутствие данных об отдельных обстоятельствах совершенного преступления (например, о личности совершившего преступление лица); противодействие подозреваемых следователю в установлении различных обстоятельств преступления; недостаток необходимых для качественного расследования сил, средств и т. д.

Следственные ситуации подразделяются на исходные, характерные для первоначального этапа расследования; промежуточные, возникающие на последующем этапе расследования; и конечные, характеризующие завершающий

этап расследования, соответствующий окончанию предварительного расследования.

Каждая следственная ситуация в зависимости от полученной информации, отношений между участниками расследования и других обстоятельств может быть типичной или специфической, простой или сложной.

Обобщение практики расследования дорожно-транспортных происшествий позволяет выделить четыре группы типичных исходных следственных ситуаций.

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

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

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

4) отсутствия на месте происшествия водителя, транспортного средства и потерпевшего (ситуация обнаружения трупа).

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

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

От числа всех совершаемых в населённых пунктах происшествий 85,4% происходит на улицах. Поэтому не случайно, что число свидетелей в этих случаях составляет 3—4 человека.

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

Последствия, наступившие в результате дорожно-транспортных происшествий, можно условно разделить на две группы.

К первой группе следует отнести происшествия, в результате которых наступила смерть одного (28% от всех изученных уголовных дел) или нескольких человек (2%). Ко второй группе - в результате которых потерпевшим причинены тяжкие (70%), телесные повреждения.

Возможности получения криминалистически значимой информации неодинаковы. Так, при последствиях первой группы получение информации от одного из участников события исключается и поэтому необходим всесторонний анализ информации, полученной от других участников события. При последствиях второй группы потерпевший может давать показания, однако в силу внезапности и быстротечности события, а также ненаправленности внимания они могут содержать значительные искажения обстоятельств происшедшего. Вследствие этого показания потерпевших следует тщательно проверять. Однако в результате ДТП образуется большое число материальных следов, анализ которых, в основном, позволяет разрешить важные для расследования обстоятельства.

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

ние судебно-медицинской экспертизы, допрос потерпевшего, допрос водителя в качестве свидетеля или подозреваемого.

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

Характер и последовательность следственных действий, направленных на разрешение ситуации, имеет свои особенности. Непосредственно после осмотра места происшествия целесообразно допросить потерпевшего, а затем свидетелей. Одновременно целесообразно назначить экспертизы (судебно-медицинскую, криминалистическую). Одновременно проводится розыск скрывшегося водителя. Для розыска водителя, в частности, используются: картотека учёта транспортных средств, имеющаяся в ГИБДД, система «Автопоиск», следы пальцев рук, оставленные водителем на деталях транспортного средства, путём проверки дактилоскопических учётов, внешние признаки водителя. Задействуются типовые планы розыска. После допроса установленного водителя необходимо освидетельствовать на состояние алкогольного опьянения, предъявить его для опознания потерпевшему, свидетелям-очевидцам и при необходимости провести очные ставки.

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

Допрос свидетелей еще более конкретизировал эту информацию — были установлены две цифры и серия государственного номера автомобиля, а также некоторые приметы водителя. В процессе розыскных мероприятий, осно-

ванных на полученной при расследовании информации, А. был установлен и опознан свидетелями. Кроме того, факт нахождения автомобиля на месте происшествия был подтвержден криминалистическими исследованиями следов колес автомобиля, обнаруженных на месте преступления.

В ситуации третьей группы известны время, место совершенного происшествия, последствия, транспортное средство, но не имеется сведений о лице, его совершившем. В таких ситуациях потерпевший и свидетели могут наблюдать водителя, скрывающегося с места происшествия. Поэтому уже в ходе осмотра места происшествия необходимо принять меры по розыску владельца транспортного средства, а после его установления, допросить его (или лицо, им названное, управляющее транспортным средством) об обстоятельствах совершения происшествия. Затем допросить потерпевшего, свидетелей, предъявить водителя для опознания. При назначении судебно-медицинской экспертизы необходимо иметь в виду, что в некоторых случаях (например, при столкновении транспортных средств) она может быть назначена в отношении подозреваемого водителя с целью установления характера телесных повреждений, возникающих при ударе об отдельные части автомобиля, и определения конкретного лица, управлявшего транспортным средством.

В таких случаях часто инсценируется угон транспортного средства с целью создания ложного алиби. Например, Л., управляя автомобилем марки «Москвич», совершил столкновение со следовавшим впереди легковым автомобилем, а затем с места ДТП скрылся, оставив автомобиль на месте происшествия. В результате владельцу автомобиля, с которым Л. совершил столкновение, были причинены тяжкие телесные повреждения. На другой день рано утром Л. заявил в органы милиции об угоне автомобиля. Во время допроса Л. отрицал свою причастность к совершению преступления, ссылаясь на то, что автомобиль вечером оставил около дома, откуда он был угнан неизвестным лицом. Угон автомобиля им был обнаружен утром следующего дня. В этих условиях следователь, обоснованно, сразу же после допроса Л., потерпевшего и свидетелей, предъявил его этим лицам для опознания. После опознания Л. дал

правдивые показания и пояснил, что сделанное им заявление об угоне автомашины является ложным.

Особенностью четвертой группы ситуаций является то, что в начале расследования следователь располагает достоверной информацией лишь о последствиях происшествия. При этом, как правило, неизвестны время, место совершения преступления и лицо, его совершившее. Пути получения информации, необходимой для решения этой проблемы, специфичны. Эта ситуация характерна для наезда транспортного средства на человека и возникает, в основном, в связи с обнаружением трупа. Сразу же после осмотра места обнаружения трупа и допроса лиц, обнаруживших труп, назначается судебно-медицинская экспертиза, по результатам которой удастся установить причину смерти (автотравма), последующее за наездом перемещение тела. Одновременно следует развернуть комплекс поисковых мероприятий.

После установления и допроса подозреваемого необходимо осмотреть место дорожно-транспортного происшествия, произвести обыск по месту жительства и работы задержанного для обнаружения предметов, свидетельствующих о совершении преступления и его сокрытии, проверку и уточнение показаний подозреваемого для уяснения характера действий по сокрытию преступления. Так, П. 8 декабря 1984 г. трактором в безлюдном месте совершил наезд на Б., причинив ему смертельные телесные повреждения. Отогнав трактор к месту стоянки, П. взял лопату и, вернувшись к месту наезда, забрал у Б. наручные часы, паспорт, после чего оттащил труп в овраг и закопал его. Впоследствии П. продал похищенные часы, а паспорт спрятал во дворе своего дома.

14 декабря труп был случайно обнаружен. Поскольку характер и причина смерти Б. были неясны, следователь назначил судебно-медицинскую экспертизу, из заключения которой следовало, что на трупе имелись характерные для наезда транспортным средством телесные повреждения. Сложность ситуации заключалась в том, что не было известно время и место совершения преступления, транспортное средство и лицо, его совершившее.

Во время поисковых мероприятий были обнаружены принадлежавшие погибшему часы, а затем установлен П., который при допросе отрицал факт совершения им дорожно-транспортного преступления. В этих условиях следователь принял решение о проведении по месту жительства подозреваемого обыска, в ходе которого был обнаружен паспорт погибшего. Полученная информация обеспечила изобличение П. в совершении преступления.

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

2. Особенности производства отдельных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Организация и производство допроса потерпевшего. Непосредственно после возбуждения уголовного дела следователь должен оценить сложившуюся ситуацию и определить лицо, которое будет признано потерпевшим. По уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях потерпевшими признаются участники ДТП, здоровью которых причинен тяжкий вред, а также близкие родственники лиц, погибших в результате совершенного преступления.

Допрос потерпевшего, пострадавшего в результате ДТП следует производить в кратчайшие сроки после происшествия. Если он был доставлен в больницу, то это необходимо делать с учетом его состояния здоровья и только с разрешения лечащего врача.

Содержание допроса потерпевшего зависит от вида и характера происшествия. При наездах на пешеходов необходимо выяснить у потерпевшего:

1. Где и когда случилось ДТП?
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 наездом.

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 дополнительно выясняется:

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

- степень загрузки транспортного средства;

- состояние водителя и его действия при управлении транспортным средством;

- траектория движения транспортного средства, с которым произошло столкновение;

- наличие пешеходов, транспортных средств или животных, создававших помехи для движения, и их действия;

- месторасположение других пассажиров и их действия во время ДТП и после него.

У потерпевшего выясняются также обстоятельства, относящиеся к механизму преступления: в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения ему были нанесены; какова последовательность его перемещения после удара; от соприкосновения с какими частями транспортного средства и какие возникли телесные повреждения; в какой одежде он находился, имеются ли на ней следы.

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

Кроме того, следует задать вопросы, относящиеся к действиям водителя после совершения происшествия. Эти вопросы направлены на выяснение поведения водителя: как он объяснял обстоятельства случившегося; с какими просьбами обращался к потерпевшему; не изменял ли обстановку места происшествия.

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

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

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

Первая группа вопросов направлена на выяснение условий, при которых свидетель наблюдал происшествие, и его возможности объективно воспринимать увиденное. Следует спросить:

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

2. Какое расстояние отделяло Вас от места аварии?

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

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

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

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

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

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

Вторая группа вопросов помогает выяснить поведение пешеходов на дороге, положение их в момент наезда и после него:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Кто первым подошел или подъехал к месту происшествия?

Четвертая группа направлена на выяснение характера движения других транспортных средств:

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

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

Положительные результаты допроса свидетелей дает предъявление им плана (схемы) места происшествия. Это способствует четкому определению местонахождения свидетеля, уяснению, какие именно обстоятельства происшедшего он мог видеть. Кроме того, план способствует воспроизведению некоторых забытых свидетелем обстоятельств; является также своего рода «контрольным звеном». Сопоставлением показаний свидетеля с данными плана об одних и тех же обстоятельствах позволяет определить осведомленность свидетеля об обстоятельствах случившегося.

Организация и производство допроса подозреваемого. Допрос водителя, нарушившего правила дорожного движения, является важным источником информации о дорожно-транспортном происшествии на первоначальном этапе расследования

Независимо от вида дорожно-транспортного происшествия и исходной следственной ситуации в ходе допроса водителя необходимо выяснить следующие обстоятельства:

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

При изучении личности водителя, кроме биографических данных, предусмотренных вводной частью протокола допроса, необходимо выяснить его стаж вождения, наличие прежних нарушений правил дорожного движе-

ния, за которые он был привлечен к административной или иной ответственности.

Информация о техническом состоянии и особенностях транспортного средства имеет большое значение при расследовании дорожно-транспортного преступления. При допросе водителя необходимо также установить характер имеющихся неисправностей, конкретное время их появления и установить причину продолжения водителем движения на неисправном транспортном средстве. Одновременно устанавливаются лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств.

Информация о дорожной обстановке и дорожных условиях связана с установлением следующих обстоятельств: видимость; освещенность; профиль проезжей части, тип и состояние дорожного покрытия.

Следует иметь в виду, что показания водителя относительно этих обстоятельств могут не совпадать с теми сведениями, которые отражены в протоколе осмотра места происшествия, ибо нередко от момента дорожно-транспортного происшествия до его осмотра проходит определенное время, в течение которого в обстановке места происшествия происходят различные изменения. Поэтому во время допроса водителя необходимо выяснить следующие вопросы: состояние проезжей части в момент происшествия; когда и какие произошли в нем изменения; каково было состояние проезжей части в момент осмотра; сколько времени прошло от момента дорожно-транспортного происшествия до начала осмотра.

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

Дорожная обстановка – понятие, которое определяется скоростью движения транспортных средств, характером и интенсивностью движения, расположением их на проезжей части относительно друг друга, особенностями окружа-

ющей проезжую часть местности (деревья, пустырь, строения и т.д.). Особенно важно при допросе водителя иметь в виду влияние дорожной обстановки на обзорность, т.е. возможность с рабочего места водителя обзирать определенное пространство проезжей части. Она не остается постоянной, а меняется в зависимости от дорожной обстановки. В силу этого во время допроса важно установить, какому состоянию дорожной обстановки соответствовала обзорность.

Наиболее сложной является часть допроса водителя относительно обстоятельств совершения происшествия и развития механизма происшествия. Основное внимание следует уделить процессу движения объектов непосредственно перед столкновением или наездом.

Виды и особенности производства следственного эксперимента. Практика расследования дорожно-транспортных происшествий, свидетельствует, что одним из основных и наиболее важных следственных действий является следственный эксперимент, проведение которого предусмотрено ст. 181 УПК РФ. Без его проведения в большинстве случаев невозможно установить механизм дорожно-транспортного преступления.

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

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

1. Проведение эксперимента в обстановке, тождественной или макси-

мально приближенной к той, в которой происходило ДТП.

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

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

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

5. Проведение эксперимента поэтапно.

6. Проведение эксперимента с несколькими участниками ДТП и свидетелями в обстановке, исключающей возможность существенного влияния показаний одного допрошенного лица на показания другого.

Выбор времени и условий проведения следственного эксперимента зависит, прежде всего, от времени совершения ДТП, времени года и погодных условий (осадков, облачности и т.п.), при которых оно было совершено.

В процессе подготовки следователь определяет состав участников эксперимента, подбирает и готовит необходимые для его проведения технические средства (фотоаппарат, рулетку, уклономер, секундомер и т.п.), средства связи, мел или вешки, манекен человека и т.д. Подыскивает и обеспечивает использование необходимых для проведения опытных действий транспортных средств соответствующих марок, моделей, а иногда и цвета.

Следственный эксперимент по определению темпа движения пешехода проводится следующим образом. Для определения темпа движения пешехода (потерпевшего) до наезда на него транспортного средства выбирается его дублер – статист, по возрасту, телосложению, физическому состоянию соответствующий потерпевшему. Одежда и обувь должны быть такими, которые были на потерпевшем в момент ДТП.

Обычно темп движения пешехода устанавливается на отрезке, который прошел потерпевший с начала опасного момента до момента наезда. Но иногда берется контрольный отрезок – отмеренный рулеткой отрезок пути до ме-

ста наезда длиной, к примеру, от 5 м до 10 м в зависимости от скорости передвижения потерпевшего.

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

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

Следственный эксперимент по определению скорости движения транспортного средства производится по показаниям свидетелей по такому же принципу, что и определение темпа движения пешехода. Контрольный отрезок, должен составлять не менее 50 м для велосипедиста, повозки и не менее 100 м для автомобиля.

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

В случаях же с равномерной или сравнительно высокой скоростью ТС для определения указанного промежутка времени следователю достаточно установить на следственном эксперименте расстояние, которое проехало ТС, начиная с опасного момента до столкновения, и его скорость.

По свидетельским показаниям или на основании следов, зафиксированных в протоколе осмотра места ДТП, моделируется траектория движения данного ТС. Транспортное средство устанавливается в исходное положение, учитывая характер его движения и скорости, которую ему надо развить до попадания в опасную зону. Если ТС перед ДТП двигалось без остановки, то оно отводится на достаточное для развития определенной скорости расстояние. Если ТС

перед ДТП в опасной зоне начало движение с места, то эксперимент начинается с места «старта» в момент начала движения ТС.

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

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

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

Важно помнить, что во время такого прогона понятые должны не только видеть, как и с каким результатом фиксируется на секундомер время проезда, но и подтвердить поддержание водителем ТС определенной постоянной скорости движения на контрольном участке. Таким образом, два понятых в обязательном порядке должны находиться в ТС и видеть показания спидометра, при этом дополнительное привлечение еще двух понятых для фиксации времени проезда не потребуется, если следователь будет находиться так же в салоне и использовать секундомер, ориентируясь на установленные перед этим вешки.

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

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

Определение общей видимости необходимо при каждом ДТП в ночное

время, так как по величине общей видимости определяется максимально допустимая для водителя скорость движения ТС. Чем больше видимость и лучше дорога, тем с большей скоростью водитель может двигаться.

Для проведения эксперимента автомобиль устанавливается на передней части вдоль дороги, вблизи правой обочины. При работающем двигателе на средних оборотах коленчатого вала включается нужный свет фар, а понятия вместе с водителем наблюдают из кабины, как статист с листом белой плотной бумаги (картона) формата А 4, укрепленном на указке, движется от автомобиля вдоль правого края проезжей части, проносят указку с картоном в 20 см от земли. При этом лист поворачивается видимой стороной и тыльной через шаг.

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

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

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

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

Бывают случаи, когда водитель, скрывшийся с места происшествия на своем транспортном средстве, при задержании заявляет, что он не причастен к происшествию, а повреждения, обнаруженные при осмотре его транспортного средства, образовались несколько дней тому назад, когда он, въезжая во двор или делая разворот, не рассчитал и зацепил за столб (дерево, пень и т.п.). С це-

лью проверки его показаний проводится следственный эксперимент по установлению процесса образования следов, обнаруженных на транспортном средстве. Во время проведения следственного эксперимента данное транспортное средство подгоняется к указанному водителем столбу (дереву, пню) и проверяется, возможно ли в данных условиях образование этих повреждений. Целесообразно провести и второй эксперимент подобного вида, во время которого, восстановив обстановку на месте происшествия, поставить данное транспортное средство рядом с транспортным средством, оставшимся после происшествия на месте, и проверить, не могли ли образоваться эти следы в результате столкновения этих транспортных средств.

3. Особенности назначения и использования результатов судебных экспертиз

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

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

Однако обязательны и наиболее значимы для постановки следующие вопросы:

1. Каков характер и локализация имеющихся на теле пострадавшего следов и повреждений?

2. Какова давность причинения телесных повреждений: одновременно или в разное время возникли повреждения?

1. Прижизненно или посмертно они причинены?

3. Каков механизм образования травм у пострадавшего?

4. В каком положении находился пешеход по отношению к травмирующей силе в момент наезда на него ТС?

5. Страдал ли пострадавший при жизни хроническими заболеваниями и если да, то не состоят ли они в прямой причинной связи с наступившими последствиями?

7. Какова непосредственная причина смерти (степень тяжести вреда, причиненного здоровью)?

8. Находился ли пострадавший в момент смерти в состоянии алкогольного или наркотического опьянения?

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

Данная экспертиза может установить:

– техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;

– характер их неисправности, полученной в результате происшествия;

– возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения;

– причины и время возникновения неисправности транспортных средств;

– причинную связь между указанными неисправностями и дорожным происшествием;

– механизм (процесс) этого происшествия;

– скорость движения транспортных средств перед происшествием;

– тормозной и остановочный пути при данной скорости, состоянии и

профиле дорожного полотна;

- причины заноса и опрокидывания;
- техническую возможность предотвращения происшествия;
- соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям

Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов

– установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием.

Для проведения исследования эксперту представляются следующие материалы: протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия и автомобиля, фотоснимки следов протекторов; обнаруженные на месте ДТП части транспортного средства и его лакокрасочного покрытия; показания участников, очевидцев и иных свидетелей о механизме ДТП, состоянии дорожного покрытия, дорожных условиях, техническом состоянии ТС; протокол следственного эксперимента; заключение судебно-медицинской экспертизы о локализации и характере телесных повреждений участников ДТП и потерпевших; результаты экспертного исследования крови, микрочастиц и др.

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

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

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

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

3. Какой моделью шины оставлены следы?

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

5. В каком направлении двигалось ТС, оставившее следы?

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

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

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

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

1. Каков характер повреждения шин, представленных на исследование?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Судебная экспертиза материалов, веществ и изделий назначается, когда на одежде потерпевшего обнаружены частицы краски, пятна смазки и другие помарки, которые могли появиться в результате ДТП. Эксперт может установить, является ли вещество, изъятое с места происшествия, частью лакокрасочного покрытия автомобиля, горюче-смазочным материалом, определенным видом полимерных материалов и резины.

ЛЕКЦИЯ 4 ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОИЗВОДСТВО РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ПОСЛЕДУ- ЮЩЕМ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПАХ

Объем времени: 2 часа.

Место проведения: лекционная аудитория или аудитория с мультимедийным оборудованием.

Методика проведения: устное изложение, объяснение, методы иллюстрации и демонстрации.

Материальное обеспечение занятия: рабочая учебная программа дисциплины; при наличии мультимедийного оборудования – слайды с вопросами темы.

Основное содержание темы: в лекции рассматриваются особенности последующего и заключительных этапов расследования дорожно-транспортных преступлений.

Основные термины и понятия: дорожно-транспортное преступление; привлечение лица в качестве обвиняемого; избрание меры пресечения; прекращение уголовного преследования в отношении лица, совершившего дорожно-транспортное преступление.

Цели занятия:

1. Получение, закрепление и систематизация теоретических знаний о расследовании дорожно-транспортных преступлений.

2. Формирование профессиональных умений, необходимых следователю, специализирующемуся на расследовании дорожно-транспортных преступлений.

3. Привитие интереса к будущей специализации в расследовании отдельных видов преступлений.

План лекции:

1. Особенности и процессуальный порядок привлечения лица в качестве обвиняемого по дорожно-транспортным преступлениям.

2. Избрание меры пресечения в отношении обвиняемого в совершении дорожно-транспортного преступления.

3. Деятельность следователя по обеспечению возмещения вреда потерпевшему при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

4. Особенности окончания предварительного следствия по делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Литература:

51. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.), с изм. и доп. от 1 мая 1971 г. Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII // СПС «КонсультантПлюс».

52. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (Женева, 1 мая 1971 года). Ратифицирована Указом Президента Верховного совета СССР от 29 апреля 1974 года № 5939-VIII.

53. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и Федеральным конституционным законом РФ от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 4. – Ст. 445.

54. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 52 (ч. 1). – Ст. 4921.

55. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

56. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

57. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 30.12.2008) // Российская газета. – № 245. – 26.12.1996.

58. О правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – ст.4531.

59. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» : постановление Правительства РФ от

20.02.2006 № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 9. – ст. 1020.

60. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Российская газета. – № 265. – 26.12.2008.

61. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 // Российская газета. – № 134. – 13.07.1995

62. Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации : утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г.

63. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297.

64. Об утверждении Инструкции по организации и производству экспертных исследований в бюро судебно-медицинской экспертизы : приказ Минздрава РФ от 24 апреля 2003 г. № 161 (зарегистрировано в Минюсте РФ 02.06.2003 № 4616) // Российская газета. – № 208. – 16.10.2003.

65. Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека : Приказ Минсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н // Российская газета. – № 188. – 05.09.2008.

66. Руководство по расследованию преступлений [Текст] : учеб. пособие / ред. А. В. Гриненко. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2008.

67. Яблоков, Н. П. Криминалистика [Текст] : учебник / Н. П. Яблоков. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма, 2009. – 400 с.

68. Ермаков, Ф. Х. Установление непосредственной причинной связи в

дорожно-транспортных происшествиях / Ф. Х Ермаков // Рос. юстиция. – 2008. – № 6. – С. 60-62

69. Лихов, А. Р. Особенности правового регулирования безопасности дорожного движения / А. Р. Лихов // История государства и права. – 2008. – № 15. – С. 6-7.

1. Особенности и процессуальный порядок привлечения лица в качестве обвиняемого по дорожно-транспортным преступлениям

Собрав достаточное количество доказательств, дающих основание для предъявления обвинения в совершении дорожно-транспортного преступления, следователь выносит мотивированное постановление о привлечении водителя в качестве обвиняемого.

Приступая к составлению постановления о привлечении в качестве обвиняемого, следователь должен проанализировать, оценить имеющиеся доказательства и сформулировать четкое, логичное, грамотное и надлежаще краткое обвинение.

Целесообразно применять следующий порядок анализа материалов уголовного дела:

- проанализировать факты, которые предъявляются как обвинение, и доказательства, подтверждающие эти факты;
- выявить противоречия, проанализировать доводы подозреваемого и сделать вывод, устранены ли сомнения, опровергнуты ли доводы обвиняемого, если сомнения остались, то решить, как их устранить до предъявления обвинения;
- проанализировать собранные материалы и, опираясь на законодательство, судебную практику, решить вопрос о правильности и обоснованности по УК РФ той квалификации, которую он собирается определить постановлением о привлечении в качестве обвиняемого.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст.ст. 264, 266, 268 УК РФ обязательно наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо его смерти и их причинная связь с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В связи с этим при составлении постановления о привлечении в качестве обвиняемого необходимо убедиться, что в заключении судебно-медицинской экспертизы содержатся выводы не только о характере и локализации телесных повреждений, но о том, что они являются результатом дорожно-транспортного преступления.

При привлечении к уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями должна быть установлена причинная связь между недоброкачественным ремонтом отдельных систем, узлов транспортного средства, а также нарушением технологического процесса при их установке или

замене и выпуске его в эксплуатацию и наступившими последствиями, указанными в ст. 266 УК РФ.

В связи с этим в материалах дела должно быть заключение авто-технической экспертизы, содержащее выводы: нарушение каких конкретно правил и нормативов повлекло наступление последствий.

Действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (п. 2.5) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, дополнительно подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ.

Постановление о привлечении лица в качестве обвиняемого состоит из трех частей: вводной, описательной и резолютивной.

Наиболее сложной в смысле структуры и содержания является описательная часть данного постановления, в которой излагаются фактические обстоятельства и правовые признаки совершенного деяния.

В постановлении о привлечении в качестве обвиняемого в обязательном порядке необходимо указать, что обвиняемый являлся участником дорожного движения и управлял транспортным средством. Например: «Водитель Овчинников Дмитрий Алексеевич, 15.07.1988 г.р., урож. Г. Челябинска, 3 сентября 2011 года около 12 часов 55 минут управлял технически исправным автомобилем ВАЗ-21150, государственный регистрационный знак С 720 УС 74 и двигался в г. Челябинске по проезжей части автодороги Меридиан в направлении от ул. Гончаренко к ул. Дзержинского, со скоростью около 80 км/ч».

При описании механизма преступления необходимо перечислить действия обвиняемого и указать конкретные пункты Правил дорожного движения, которые были нарушены этими действиями. Например: «Двигаясь по участку проезжей части в районе остановки общественного транспорта «Магазин», водитель Овчинников Д.А. проявил преступную неосторожность, не справился с управлением автомобиля, пересек линию горизонтальной дорожной раз-

метки 1.3, разделяющую транспортные потоки противоположных направлений, выехал на сторону дороги, предназначенную для движения встречных транспортных средств, чем создал опасность для других участников движения и произвел столкновение с движущимся в прямом встречном направлении автомобилем ВАЗ-21120, государственный регистрационный знак О 943 РР 74, под управлением водителя Ахмеджанова Р.Р.».

Причиной данного дорожно-транспортного происшествия явилось грубое нарушение водителем Овчинниковым Д.А. следующих пунктов Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090:

«1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофора, знаков...»;

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств;

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда;

2.7. Водителю запрещается: управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного)..., ставящем под угрозу безопасность движения».

Наступление последствий, необходимых для привлечения к уголовной ответственности должно отражаться в постановлении путем включения в него выводов эксперта: «В результате дорожно-транспортного происшествия водитель Захаров С.И. и пассажиры автомобиля ВАЗ-2105 Свинолупов К.Г., Харитонов О.Ю. получили различные телесные повреждения, при этом: Захарову С.И. причинены закрытые переломы костей левой стопы, рана мягких тканей левой кисти и открытый оскольчатый перелом левой бедренной кости в средней трети. Повреждения причинили тяжкий вред здоровью, по признаку опасности для жизни».

Правовая оценка содеянного должна логически вытекать из описания обстоятельств совершенного деяния, следовать за характеристикой фактических признаков преступления, а не предшествовать ей.

Последняя, резолютивная, часть постановления о привлечении в качестве обвиняемого содержит указание на квалификацию совершенного преступления в соответствии с нормами Уголовного Кодекса Российской Федерации. При этом обязательно указывается пункт, часть и статья уголовного закона, по которому квалифицированы действия обвиняемого.

После вынесения постановления следователь уведомляет обвиняемого о дате и времени предъявления обвинения, разъясняет ему права и обязанности.

Ознакомив обвиняемого с текстом постановления, следователь разъясняет ему сущность предъявленного обвинения путем разъяснения технических и медицинских терминов, содержащихся в постановлении, а также ознакомления его с текстом соответствующей статьи уголовного кодекса. Вслед за этим водитель допрашивается в качестве обвиняемого.

Допрос начинается с выяснения вопроса: «Признает ли обвиняемый себя виновным в инкриминируемом ему деянии?». Признание может быть полным или частичным, при этом в допросе обвиняемого необходимо отразить, с какой частью обвинения он не согласен и почему.

Поскольку при расследовании дорожно-транспортных преступлений водитель до предъявления обвинения, как правило, допрашивается в качестве свидетеля (более чем в 90%) или подозреваемого, следователю уже известно его отношение к произошедшему. С учетом этого следователю необходимо подготовиться к допросу, определить результаты каких следственных действий могут быть предъявлены обвиняемому.

Перед допросом водителя следует ознакомиться

В процессе допроса необходимо в деталях восстановить механизм дорожно-транспортного преступления. Допрашиваемому предлагается рассказать: как он готовился к поездке, было ли транспортное средство технически исправным, куда он ехал, с какой скоростью и на каком расстоянии от края

проезжей части, каковы были условия видимости и состояние дорожного покрытия. Кроме того, в допросе необходимо отразить взаиморасположение всех транспортных средств на проезжей части в непосредственной близости от места происшествия.

Кульминационная фаза механизма дорожно-транспортного преступления также должна быть описана по возможности подробно: когда водитель заметил опасность, какие меры предпринял для выхода из опасной ситуации, как реагировало транспортное средство на его действия, когда он понял, что ситуация вышла из-под контроля.

Показания обвиняемого следователь должен сравнить с другими доказательствами, имеющимися в уголовном деле.

По уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях допрос обвиняемого чаще всего происходит в бесконфликтной ситуации, которая характеризуется наличием обширной доказательственной базы, отсутствием конфликта между следователем и обвиняемым, признанием обвиняемым своей вины.

Следует отметить, что ситуация, в которой обвиняемый признает себя виновным, чаще всего встречается при расследовании уголовных дел о столкновениях транспортных средств. Несколько реже такая ситуация возникает по делам о наездах транспортных средств. Исследования показали, что по делам об опрокидываниях обвиняемые признают себя виновными в три раза, а по делам о наездах на препятствие (стоящее транспортное средство, ограждение дорог и т.п.) в четыре раза реже, чем по делам о столкновении транспортных средств.

Для ситуации, в которой обвиняемый признает себя виновным частично, характерно то, что они возникают, в основном, в расследовании наездов на пешеходов, столкновениях транспортных средств, однако не возникают при расследовании опрокидываний и очень редко возникают в расследовании наездов на препятствия. Такая ситуация уже является конфликтной, однако конфликт выражен не явно. Следует тщательно проанализировать даваемые

обвиняемым показания, так как они имеют одинаковое значение с другими установленными доказательствами и подлежат проверке наряду с ними. Целесообразно рассказать допрашиваемому, как в данной дорожной ситуации следовало поступить. С этой целью обвиняемому необходимо показать конкретно, какие пункты Правил дорожного движения или иных нормативных документов не соблюдены, разъяснить их содержание и объяснить, в результате каких действий они нарушены. Этим подчеркивается компетентность следователя в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, что имеет большое значение для установления бесконфликтной ситуации.

В тех случаях, когда обвиняемый отрицает свою вину, ему могут быть предъявлены материалы, полученные в ходе расследования и подтверждающие его виновность. Так, если он заявляет, что ехал перед происшествием медленно, ему можно предъявить показания свидетелей из числа водителей транспортных средств, которых он перед происшествием обогнал, а также заключение судебной дорожно-транспортной экспертизы, которой по тормозному пути, зафиксированному в ходе осмотра места происшествия, установлена скорость движения его транспортного средства перед происшествием.

Заявление обвиняемого об неисправности его транспортного средства также может быть опровергнуто предъявлением им заключения автотехнической экспертизы.

Ссылка обвиняемого на то, что ему невозможно было заблаговременно предпринять меры предосторожности, для того чтобы избежать наезда (столкновения), так как препятствие перед его транспортным средством появилось неожиданно, может быть опровергнуто результатами следственного эксперимента, в ходе которого установлено, что при внимательном управлении транспортным средством препятствие должно было быть замечено заблаговременно.

Если же обвиняемый после наезда (столкновения) оставил транспортное средство на месте происшествия, а сам скрылся, но был задержан позднее, а на допросе заявляет, что транспортное средство у него кто-то угнал и дорожно-транспортное преступление совершил не он, то для его изобличения следует использовать заключение дактилоскопической экспертизы о том, что обнаруженные на рулевом колесе отпечатки пальцев рук оставлены им, а не кем-то другим.

Важно, чтобы уже в самом начале допроса обвиняемый почувствовал бесполезность избранной линии поведения, так как расследованием занимается человек, хорошо разбирающийся в технике и процессах дорожного движения. Допрос не следует начинать с выяснения обстоятельств совершения происшествия. Обвиняемого необходимо отвлечь беседой об особенностях и сложности труда водителя, расспросить о работе, взаимоотношениях с членами коллектива, бытовых условиях, а затем перейти к выяснению обстоятельств совершения происшествия, предоставив обвиняемому полностью высказаться о происшедшем. Если цели не удалось достигнуть, следует предъявить доказательства, изобличающие во лжи. Однако нельзя надеяться, что во всех случаях удастся получить правдивые показания. Если они не будут получены, в ходе такого допроса можно показать несостоятельность показаний обвиняемого.

В конфликтной ситуации следователю целесообразно в ходе допроса предъявлять обвиняемому доказательства в порядке нарастания изобличающей силы, используя, прежде всего, те из них, достоверность которых оспаривать трудно. Допрашиваемый должен убедиться в том, что следствию известны все обстоятельства произошедшего.

Однако следует помнить, что для всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств тщательному сопоставлению с материалами, полученными в ходе расследования, должны подвергаться не только показания обвиняемого, отрицающего свою вину, но и показания обвиняемого, признающего свою вину.

2. Избрание меры пресечения в отношении обвиняемого в совершении дорожно-транспортного преступления

Уголовно-процессуальным законом предусмотрено избрание обвиняемому меры пресечения. При расследовании дорожно-транспортных преступлений нужно учитывать их неосторожный характер, а также данные о личности обвиняемого, полученные в ходе расследования. Заключение под стражу в качестве меры пресечения может быть избрано лишь при невозможности применения иной, более мягкой, меры пресечения. При решении вопроса о применении в качестве меры пресечения заключения под стражу необходимо учитывать основания, указанные в ст. 97 УПК РФ, а именно: данные о том, что подозреваемый, обвиняемый может скрыться от органов дознания, предварительного следствия или суда, продолжать заниматься преступной деятельностью, угрожать свидетелю, иным участникам уголовного судопроизводства, уничтожить доказательства либо иным путем воспрепятствовать производству по уголовному делу. Указанные обстоятельства должны быть реальными, обоснованными, то есть подтверждаться достоверными сведениями.

3. Деятельность следователя по обеспечению возмещения вреда потерпевшему при расследовании дорожно-транспортных преступлений

В результате дорожно-транспортного преступления потерпевшему может быть причинен физический, материальный и моральный вред.

Материальный вред заключается в уменьшении объема имущественных благ. Он складывается из:

стоимости работ по устранению механических повреждений, которые получило транспортное средство с учетом его технического состояния на момент дорожно-транспортного преступления (износа);

величины дополнительной утраты товарной стоимости (если транспортное средство находится в эксплуатации не более 5 лет и его износ не превышает 40%);

иных затрат (почтовые расходы, затраты на проведение оценки и экспертиз, работа адвоката).

В соответствии со ст. 1101 ГК РФ компенсация морального вреда осуществляется в денежной форме. Размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий, а также степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. При определении размера компенсации вреда должны учитываться требования разумности и справедливости.

Характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего.

В соответствии со ст. 1085 ГК РФ при причинении гражданину увечья или ином повреждении его здоровья возмещению подлежит утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение.

Подтверждением физической боли, испытываемой лицом при дорожно-транспортном преступлении, является заключение судебно-медицинской экспертизы.

В ст. 52 Конституции РФ сказано, что государство обеспечивает потерпевшим доступ к правосудию и компенсацию причиненного ущерба. Для защиты прав потерпевшего и компенсации причиненного ему преступлением ущерба предназначен межотраслевой институт гражданского иска в уголовном процессе.

Гражданский иск в уголовном деле – это судебный публично-правовой способ защиты прав потерпевшего, нарушенных преступлением. Он представляет собой правопритязательный акт, предъявляемый в связи с предполагаемым причинением преступными действиями обвиняемого вреда потерпевшему. Это правопритязание состоит в требовании потерпевшего к суду о взыскании с обвиняемого или лиц, несущих за него материальную ответственность, имущественного, физического и морального вреда. Особенностью гражданского иска в уголовном деле является то, что он предъявляется на стадии предварительного расследования через ведущие процесс государственные органы.

Момент предъявления гражданского иска в уголовном процессе определен ч. 2 ст. 44 УПК РФ. Он наступает после возбуждения уголовного дела до окончания предварительного расследования.

В силу ч. 1 ст. 11 УПК РФ обязанностью органов следователя является разъяснение потерпевшему его права на предъявление гражданского иска в уголовном процессе с объяснением ему порядка реализации этого права, последствия предъявления гражданского иска, а также права гражданского истца. Если гражданский иск заявлен, следователь обязан вынести мотивированное постановление о признании потерпевшего гражданским истцом.

Помимо собирания доказательств в обоснование гражданского иска гражданский истец вправе поддерживать иск всеми другими способами, которые допускаются уголовно-процессуальным законом.

Гражданский истец вправе участвовать с разрешения следователя или дознавателя в следственных действиях, производимых по его ходатайству либо ходатайству его представителя (п. 10 ч. 4 ст. 44 УПК РФ), а также знакомиться с протоколами следственных действий, произведенных с его участием, пользуясь правами, указанными в ч.ч. 5-9 ст. 166 УПК РФ.

Важнейшим элементом досудебной подготовки гражданского иска в уголовном деле является принятие следователем мер по обеспечению гражданского иска. В ходе досудебного производства гражданский истец, его представитель вправе ходатайствовать перед следователем о принятии мер обеспечения предъявленного гражданского иска. Однако следователь наряду с доказыванием оснований гражданского иска обязан по собственной инициативе принимать меры обеспечения иска.

В уголовном деле о дорожно-транспортном преступлении в качестве такой меры целесообразно использовать наложение ареста на имущество обвиняемого, гражданского ответчика.

4. Особенности окончания предварительного следствия по делам о дорожно-транспортных преступлениях

В соответствии с ч.ч. 1-3 ст. 215 УПК РФ следователь завершает свою деятельность по уголовному делу составлением обвинительного заключения, признав, что все следственные действия произведены и что все обстоятельства, подлежащие доказыванию, установлены, а собранные доказательства являются достаточными для составления обвинительного заключения.

Прежде чем составить обвинительное заключение следователь систематизирует материалы уголовного дела и выполняет обязательные процессуальные действия, связанные с окончанием предварительного расследования, которые заключаются в следующем:

– уведомить потерпевшего, гражданского истца и их представителей об окончании предварительного расследования и разъяснить им право на ознакомление с материалами уголовного дела;

– ознакомить вышеуказанных лиц с материалами уголовного дела, при поступлении ходатайств принять соответствующее решение;

– уведомить обвиняемого об окончании следственных действий, выяснить отдельно или совместно будут знакомиться с материалами дела обвиняемый и его защитник;

– ознакомить обвиняемого и его защитника с материалами уголовного дела, разрешить поступившие ходатайства.

Ознакомив с материалами дела всех участников процесса, имеющих на это право, рассмотрев их ходатайство о дополнении следствия и оформив все это необходимыми процессуальными документами, следователь приступает к составлению обвинительного заключения. Им завершается предварительное расследование. Имея юридическое, политическое и техническое значение, обвинительное заключение по своей сущности является процессуальным документом, в котором на основе собранных доказательств излагаются установленные органом предварительного расследования обстоятельства совершенного преступления и его причины, формируется обвинение в отношении определенного лица с указанием юридической квалификации его действий и отражается решение следвателя о направлении дела в суд.

В соответствии со ст. 220 УПК РФ в обвинительном заключении следователь указывает:

- 1) фамилии, имена и отчества обвиняемого или обвиняемых;
- 2) данные о личности каждого из них;
- 3) существо обвинения, место и время совершения преступления, его способы, мотивы, цели, последствия и другие обстоятельства, имеющие значение для данного уголовного дела;

4) формулировку предъявленного обвинения с указанием пункта, части, статьи УК РФ, предусматривающих ответственность за данное преступление;

5) перечень доказательств, подтверждающих обвинение;

6) перечень доказательств, на которые ссылается сторона защиты;

7) обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание;

8) данные о потерпевшем, характере и размере вреда, причиненного ему преступлением;

9) данные о гражданском истце и гражданском ответчике.

Сведения о личности должны содержать подробные анкетные данные обвиняемого: фамилию, имя, отчество, год и место рождения, национальность, социальное положение и место работы, образование, семейное положение, местожительство и сведения о приводах и прежних судимостях. Перечень этих данных может быть расширен в зависимости от того, что представляет собой личность обвиняемого. По делам о дорожно-транспортных преступлениях в обязательном порядке следует указать: привлекался ли ранее обвиняемый к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения и какие наказания были к нему применены.

Суть обвинения отражается в точном соответствии с постановлением о привлечении в качестве обвиняемого.

Наиболее ответственной и сложной для написания является та часть обвинительного заключения, в которой отражается перечень доказательств, подтверждающих обвинения. Составляя этот перечень, следователь должен проявить творческий подход и умение анализировать и оценивать значимость имеющихся в уголовном деле доказательств. Их краткое содержание нужно изложить так, чтобы после его прочтения не возникало сомнений в виновности обвиняемого. Однако оно должно в полной мере соответствовать материалам уголовного дела и не может содержать выводов и предположений следователя.

При составлении обвинительного заключения по делам о дорожно-транспортных преступлениях в первую очередь целесообразно раскрыть краткое содержание протокола осмотра места происшествия, так как именно он дает наиболее полное представление о произошедшем. При этом следует указать, как установлено место преступления, где оно находится, какие обнаружены следы, что изъято с места ДТП.

Например: «протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, схема места дорожно-транспортного происшествия, фототаблица, согласно которым: состояние проезжей части – сухой ровный асфальт, проезжая часть в данном месте прямая в плане, горизонтальный участок; место происшествия освещено дневным естественным освещением, видимость составляет 1000 м; место столкновения транспортных средств определено по следам царапин на асфальте, оставшихся от металлических деталей подвески транспортных средств при их столкновении, а также следу юза колеса транспортного средства и находится в координатах 5,5 м до левого края проезжей части и 11,1 м до пересечения автодороги Меридиан с виадуком моста; место столкновения транспортных средств автомобилей ВАЗ-21150 и ВАЗ-21120 находится на полосе движения автомобиля ВАЗ-21120; осыпь стекла, пластмассы и фрагментов деталей транспортных средств находится на полосе движения автомобиля ВАЗ-21120; на автомобиле ВАЗ-21120 имеются повреждения лобового стекла, капота, передней и задней левых дверей, левого переднего колеса, крыши, бампера, решетки радиатора, двигателя и других скрытых агрегатов и систем. Рулевые тяги автомобиля находятся в зацепленном состоянии, подтекание тормозной жидкости не обнаружено; на автомобиле ВАЗ-21150 имеются повреждения лобового стекла, капота, передних крыльев, передней и задней левых дверей, крыши, бампера, решетки радиатора, двигателя и других скрытых агрегатов и систем. Рулевые тяги автомобиля находятся в зацепленном состоянии, подтекание тормозной жидкости не обнаружено».

После этого целесообразно указать наличие «иных документов», полученных в ходе проверки сообщения: рапорта сотрудника ДПС, справки о ДТП, копии карты вызова бригады скорой медицинской помощи к пострадавшему, акта судебно-медицинского освидетельствования на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения.

Далее, как правило, указывается заключения эксперта, так как этот вид доказательств сложнее всего оспорить.

Что касается показаний свидетелей и потерпевших, то порядок их расположения зависит от обстоятельств конкретного преступления. Если потерпевший является участником дорожно-транспортного преступления, его показания целесообразно изложить в первую очередь. Если же лицо, пострадавшее в ДТП, погибло, а потерпевшим является его родственник, то показания потерпевшего могут вообще не включаться в обвинительное заключение, так как не будут содержать сведений, подтверждающих обвинение.

Показания свидетелей следует расположить по степени их полноты и объективности. Вначале необходимо изложить содержание показаний тех свидетелей, которые могут дать целостное описание произошедшего преступления, а затем тех, которые дали показания об отдельных его элементах. При этом показания свидетелей необходимо расположить в такой логической последовательности, чтобы они поясняли и дополняли друг друга.

При наличии в материалах дела протоколов проверки показаний на месте и очных ставок их необходимо расположить после показаний их участников.

Протокол следственного эксперимента располагается после показаний свидетелей, поскольку исходные данные для его проведения устанавливаются в ходе допросов.

Например: «Протокол следственного эксперимента с прилагаемой схемой, согласно которому было установлено место наезда автомобилем на пешехода на основании протокола осмотра места происшествия с приложением к нему, и подтверждено свидетелями в ходе следственного эксперимента.

Также в ходе следственного эксперимента установлено место, где пешеход пересек середину проезжей части Комсомольского проспекта, то есть установлен момент возникновения опасности для движения водителя автомобиля ХЕНДЭ Акцент. Данное место расположено на расстоянии 40,2 м от угла дома № 85, расположенного по Комсомольскому проспекту. Таким образом, установлена траектория движения пешехода по проезжей части проспекта от середины проезжей части до места наезда – 8,80 м. Экспериментально установлено, что статист указанное расстояние преодолел за 5,9 с».

Последовательность изложения доказательств может быть изменена по усмотрению следователя в зависимости от силы и характера имеющихся доказательств.

При изложении краткого содержания доказательств, на которые ссылается сторона защиты, следователь должен быть объективен.

Приводя доказательства для подтверждения излагаемых обстоятельств, необходимо делать ссылки на соответствующие листы дела, что прямо предусмотрено в ч. 2 ст. 220 УПК РФ.

Излагая обстоятельства, смягчающие наказание, следует помнить, что их перечень не является исчерпывающим. Обстоятельства, отягчающие наказание, расширительному толкованию не подлежат.

Излагаемые в обвинительном заключении обстоятельства должны точно соответствовать материалам дела. Никакие догадки и предположения следователя в обвинительном заключении не должны иметь места, как и искажение подлинного содержания и смысла добытых по делу доказательств.