

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
СЛЕДСТВЕННЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ
КАРАГАНДИНСКАЯ АКАДЕМИЯ им. БАРИМБЕКА БЕЙСЕНОВА
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
Центр по исследованию проблем следственной деятельности ОВД**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
расследования нарушения правил дорожного движения или
эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими
транспортными средствами в состоянии алкогольного,
наркотического и (или) токсикоманического опьянения
*(статья 345-1 Уголовного кодекса
Республики Казахстан)***

Караганда, 2020

Рецензенты:

директор НИИ экономико-правовых исследований КЭУК, д.ю.н., профессор Ханов Т.А.

руководитель лаборатории юридических исследований НИИ экономико-правовых исследований КЭУК, д.ю.н., профессор Бакишев К. А.

Составители: сотрудники Центра по исследованию проблем следственной деятельности ОВД совместно с сотрудниками Следственного департамента МВД Республики Казахстан.

Методические рекомендации подготовлены в рамках научного исследования по теме «Совершенствование досудебного производства по уголовным делам», проводимого сотрудниками Центра по исследованию проблем следственной деятельности ОВД Научно-исследовательского института Карагандинской академии МВД Республики Казахстан имени Б. Бейсенова

Введение	4-5
Начало досудебного расследования и регистрация в ЕРДР	5-6
Осмотр	
Осмотр местности	7-11
Осмотр транспортного средства	11-15
Осмотр трупа	15-16
Особенности изъятия следов при осмотре	16-17
Освидетельствование	
Назначение экспертиз	
1. Судебная экспертиза обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств	19-20
1.1 Судебно-экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия	21-22
1.2 Трасологическая экспертиза (судебно-экспертное транспортно-трасологическое исследование)	22-23
1.3 Судебно-экспертное исследование транспортных средств	23-24
1.4 Судебно-экспертное исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортных происшествий	24
2. Судебно-медицинская экспертиза	24-25
3. Экспертиза волокнистых материалов и изделий из них	26-27
4. Судебно-экспертное молекулярно-генетическое исследование	27-28
5. Экспертиза лакокрасочных материалов, покрытий и полимерных материалов	28-30
6. Экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов	30-32
7. Экспертиза стекла, керамики и силикатных строительных материалов	32-33
8. Судебно-биологическая экспертиза	33-34
9. Судебно-одорологическая экспертиза	34
Производство допросов	
Особенности производства допроса свидетеля имеющего право на защиту, подозреваемого (водителя)	35-38
Особенности производства допроса свидетеля	38-41
Особенности производства допроса потерпевшего	41-43
Список литературы	44

ВВЕДЕНИЕ

Дорожно-транспортные преступления являются одним из наиболее распространенных видов правонарушений, в результате которых погибает и получает травмы большое количество граждан. Раскрытие и расследование дорожно-транспортных преступлений является одним из важнейших направлений борьбы государства с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения.

К возникновению аварийных ситуаций на проезжей части, прежде всего, приводит возрастание количества автотранспорта, неудовлетворительное состояние дорог, использование старого технически неисправного автотранспорта, недисциплинированность лиц управляющих автотранспортом, в том числе и употребление водителем алкогольной продукции, наркотических средств, психотропных и других одурманивающих веществ.

Статья 345-1 УК РК, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, является новой и введена Законом Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам совершенствования уголовного, уголовно-процессуального законодательства и усиления защиты прав личности» от 27 декабря 2019 г.

В общем смысле, под ДТП понимается событие, возникшее в результате движения транспортного средства и повлекшее за собой травмирование или гибель людей, повреждение транспортных средств, груза, дорожных и иных сооружений, причинение иного материального ущерба. Таким образом, обязательным элементом ДТП является движущееся транспортное средство. К ним относятся все механические транспортные средства, в которых тяговая сила создается за счет двигателя (автомобили, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мотороллеры, а также дорожные, строительные и сельскохозяйственные самоходные машины).

К обстоятельствам, подлежащим установлению в ходе расследования ДТП, относятся:

- характер происшедшего события (имело место административное правонарушение, преступление, несчастный случай);
- время, место, а также другие данные, характеризующие ДТП (тип, состояние дорожного покрытия, ширина проезжей части, обзорность, видимость, освещенность, погода и т.д.);
- виновность обвиняемого в совершении ДТП;
- причинная связь между нарушениями правил дорожного движения либо эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями;
- механизм транспортного происшествия (что конкретно произошло – наезд, опрокидывание, столкновение и т.п., как протекало событие);

– обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого (нахождение в состоянии алкогольного опьянения, оставление места ДТП и т.д.);

– характер и размер ущерба, причиненного преступлением (материальный ущерб, вред здоровью потерпевшего, моральный ущерб, смерть в результате ДТП);

– обстоятельства, способствовавшие совершению данного происшествия.

Типичными следственными ситуациями, связанными с ДТП, совершенными в состоянии алкогольного или токсикоманического опьянения и причинившими вред здоровью человека (средней тяжести, тяжкий) или повлекшими смерть, являются:

- столкновение автотранспорта с преградой, когда вред здоровью причинён пассажирам;

- столкновение двух автотранспортов и более;

- наезд автотранспорта на человека;

- опрокидывание автотранспортного средства.

При этом, при вышеуказанных следственных ситуациях, виновник ДТП может скрыться, что, несомненно, усложнит дальнейший процесс расследования и раскрытия преступления, а также доказывания факта нахождения виновника ДТП в состоянии опьянения.

НАЧАЛО ДОСУДЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ В ЕРДР

По действующему законодательству, началом досудебного производства, а равнозначно - и началом досудебного расследования, согласно статье 179 УПК РК, является регистрация заявления, сообщения об уголовном правонарушении в Едином реестре досудебных расследований (далее ЕРДР) или же, первое неотложное следственное действие.

Одной из первых особенностей, встречающихся на первоначальном этапе досудебного производства, при расследовании уголовных правонарушений, связанных с ДТП, является то, что в ЕРДР регистрируются зачастую заявления физических лиц (потерпевших), а - сообщения, иначе - сведения об уголовном правонарушении, поступившие от должностных лиц, с приложением соответствующих документов. Также следует иметь в виду, что, в большинстве случаев, лишь по приезду на место происшествия, возможно дать более точную квалификацию произошедшего и получить необходимые сведения, являющиеся обязательными для отражения в форме Е-1 при регистрации уголовного правонарушения.

Согласно части 1 ст. 185 УПК РК, обязанность регистрации возложена на орган уголовного преследования. В рассматриваемых случаях, любое промедление, связанное с затратой времени на заполнение электронной формы Е-1, может обернуться необратимыми последствиями и даже утратой доказательств (например, когда при долгом ожидании следственно-оперативной группы, подозреваемый, может скрыться с места происшествия,

или же обстановка ДТП может быть изменена). Поэтому, как показывает практика, при поступлении информации о ДТП, следственно-оперативная группа осуществляет выезд немедленно, а поступившее сообщение фиксируется первоначально в Книге учёта информации (далее КУИ).

Применительно к рассматриваемым случаям, Приказ Генерального Прокурора РК №89 от 19 сентября 2014 г. «Об утверждении Правил приема и регистрации заявления, сообщения или рапорта об уголовных правонарушениях, а также ведения Единого реестра досудебных расследований», предусматривает возможность начала досудебного расследования **уполномоченным органом** (сотрудником дежурной части), в случаях, когда у должностного лица (следователя, дознавателя, прокурора), находящего на месте происшествия, отсутствует возможность непосредственной фиксации повода в ЕРДР (п. 16 Приказа). Так, органы, осуществляющие досудебное расследование, по приезду на место ДТП могут начать производство по делу двумя способами: путём проведения первого неотложного следственного действия или же, осуществить звонок в дежурную часть, передав все необходимые сведения для регистрации в ЕРДР [1]. В то же время, следует учитывать, что в соответствии с частью 2 статьи 191 УПК РК, по рассматриваемой категории дел, расследование производится **в форме дознания**.

Рассматриваемая категория уголовных дел имеет ещё одну особенность начального этапа досудебного расследования, которая заключается в трудностях принятия решения лицом, расследующим дело, о том, какое следственное действие необходимо произвести в первую очередь. Для уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, особенно важным является первоначальный этап сбора доказательств, ведь материальные следы совершённого деяния могут мгновенно деформироваться или совсем исчезнуть под физическим воздействием естественных процессов или в случаях оказания противодействия расследованию со стороны участников дорожно-транспортного происшествия, которые не заинтересованы в установлении истинных обстоятельств случившегося. В этой связи наиболее важным первоначальным следственным действием является осмотр.

При этом, в случаях, когда виновное лицо, находящееся в состоянии опьянения находится на месте, рекомендуется осуществить его немедленное доставление в медицинскую организацию для производства освидетельствования. Для осуществления указанных действий, руководителю СОГ следует поручить освидетельствование сотрудникам криминальной полиции, участковым инспекторам местной полицейской службы или сотрудникам полка дорожно-патрульной полиции, помощь которых на месте совершения ДТП не потребуется. При необходимости, следует воспользоваться помощью второй следственно-оперативной группы.

ОСМОТР

Общие правила производства осмотра регламентированы главой 27 УПК РК.

К участию в осмотре целесообразно привлекать специалистов: автотехника, криминалиста, судебного медика, а лучше экспертов, ибо их заключения и показания являются источником доказательств в уголовном процессе.

Осмотр местности

Участок местности, где совершено ДТП, содержит важнейшие, часто малозаметные для обывателя, но в то же время значимые для сотрудника, проводящего расследование, сведения о причинах и условиях произошедшего.

Перед производством осмотра местности, где было совершено ДТП, необходимо:

- принять меры к оказанию медицинской помощи пострадавшим;
- обеспечить охрану места происшествия;
- обеспечить безопасное движение ТС и пешеходов;
- обеспечить сохранность следов и материальных объектов, имеющих значение для расследования;
- зафиксировать обстановку автопроисшествия, составив схему ДТП.

Для правильного приобщения к протоколу осмотра план-схемы, в протоколе необходимо сделать пометку о данном приложении, что будет свидетельствовать об изготовлении документа в рамках следственного действия и не поставит под сомнение его достоверность. В плане-схеме должны присутствовать подписи участников.

Начинать осмотр места происшествия следует не с осмотра трупов и не с осмотра транспортного средства, а с того участка дороги (улицы), на котором могли сохраниться следы происшествия, требующие быстрой фиксации. При этом, необходимо «привязать» место ДТП на схеме к определенному недвижимому объекту. Таким объектом может быть километровый столб, перекресток, стационарное сооружение и т.п. Задача следователя заключается в том, чтобы записи в протоколе при необходимости позволили точно определить, где именно располагались обнаруженные при осмотре объекты.

Если место ДТП находится в населенном пункте - указывается название улицы, номер дома. Вне населенных пунктов - указывается номер шоссе (дороги), километр и ориентир.

Важными элементами дорожного участка являются: проезжая часть, обочина, кювет, тротуар, а за городом - так называемый надрез (т.е. та часть полосы отвода дороги, которая расположена за кюветом при отсутствии тротуара). Все элементы дорожного участка измеряются по ширине, а кювет кроме того, по глубине и наклону откосов. Отмечаются наличие и высота бордюров, наличие или отсутствие размеченной осевой линии и её вид (сплошная или прерывистая), наличие или отсутствие перекрестков и их

характер. В протоколе отражаются сведения об использовании приспособлений, с помощью которых осуществлялись измерения расстояний и размеров (рулетка, линейка и т.п.).

Также, при осмотре местности необходимо учитывать следующие особенности обследуемого участка:

1. Покрытие автодороги:

- (сухое, влажное, глинистое, песчаное, обледенелое, заметённое),
- наличие неровностей (выбоин, бугров, разрытий, ям, колии и т.п.),
- наличие склона автодороги (продольный или поперечный наклон дороги и его величина).

В этих целях принята следующая терминология: асфальт, бетон, гравий, грунт и т. п.; сухое, ровное, шероховатое, очень чистое; сухое, ровное, чистое (запылённое); влажное, ровное, чистое; ровное, мокрое; ровное, мокрое, грязное; снежный наст с песочно - солевой подсыпкой (или без неё); обледенелое (гололёд).

2. Погодные условия (время года). При осмотре в зимнее время, следует обращать внимание на снег:

- свежесвыпавший снег (с указанием толщины);
- уплотнённый снег (возможно с вкраплением льда либо с включением частиц песка).

Кроме того, необходимо отразить в протоколе осмотра состояние погодных условий, которые могут отражать состояние освещения: наличие облаков, звезд, луны (полнолуние), тумана (густой, редкий) и т.д.

Следует иметь в виду, что на скользкой или мокрой дороге автотранспорт будет продолжать движение дольше, чем по сухой. При этом надо учитывать, что резкое торможение на мокрой обледенелой дороге опасно для окружающих, так как автотранспорт заносит и он непроизвольно меняет направление движения. Если автотранспорт двигался до этого на большой скорости, то в результате заноса, водитель может совершить его опрокидывание. Если вследствие заноса автотранспорт резко изменил первоначальное направление движения, то водитель может совершить столкновение с другими автотранспортными средствами, выехать на тротуар, сбить прохожих и т.п. На сухом асфальте движение автотранспорта по инерции будет происходить дольше, чем по булыжнику или грейдерной дороге;

3. Время совершения ДТП, освещение дороги в момент совершения ДТП: искусственное или естественное (различимость предметов и их просматриваемость, видимость). Кроме того, целесообразно указать, какие лампы установлены на фонарных столбах:

- накаливания,
- люминесцентные дневного света,
- ртутные высокого давления.

На расстояние видимости влияет множество других факторов: размер и цвет различных объектов, фон, на котором эти объекты выступают, чистота ветрового стекла, состояние погоды, наличие встречного транспорта и т.д.

Одни из них фиксируются при осмотре, другие - выясняются при допросе свидетелей;

4. Исходные, ключевые обстоятельства, полученные в результате автопроисшествия, объединённые воедино действия и их последствия: месторасположение автотранспорта, имеющего отношение к ДТП на определенном промежутке автодороги и примыкающему к ней участку местности (автотранспорт находится на полосе движения, обочине либо тротуаре); место первоначального контакта (где произошло столкновение, наезд и т.п.), местонахождение пострадавших (если таковые имеются); слеобразование (следы скольжения автотранспорта, осколки автостекол, деформированные и оторванные вследствие удара части автотранспорта, пятна различных веществ и т.д.).

Обязательно подлежат фиксации все дорожные знаки, их местонахождение; светофоры или семафоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, островки безопасности, состояние краски и расположение разметки, наличие подземного перехода, направления выходов, их расстояние до места происшествия, т.е. все объекты, имеющие отношение к движению в районе ДТП.

После фиксации общей обстановки ДТП, следует перейти к фиксации следов.

Для каждого вида ДТП характерны свои материальные следы. Для ДТП характерны как идеальные, так и материальные следы. Идеальные следы выявляются прежде всего путем допросов всех его участников — водителей, пешеходов, пассажиров; очевидцев ДТП; других свидетелей, а также лиц, ответственных за выпуск и эксплуатацию транспортных средств; руководителей транспортных организаций, имеющих отношение к конкретному ДТП.

Материальные следы ДТП делятся на следы-отображения, следы-предметы и следы-вещества. Эти следы могут быть обнаружены на проезжей части, транспортном средстве и препятствии (другом транспортном средстве, сооружении, человеке).

Следы, обнаруженные на проезжей части:

- следы шин транспортного средства, в том числе от торможения;
- части деталей транспортного средства (осколки стекол, фар и т.п.);
- различные вещества (сколы краски, грунта, капли ГСМ;
- следы крови;
- части одежды;
- предметы, ранее принадлежавшие потерпевшему;

Осмотр следов торможения (в рамках осмотра местности) имеет важное значение.

В следах транспортных средств, которые обнаруживают на месте дорожно-транспортного преступления чаще всего, отображаются признаки, которые принято разделять на общие и частные. Общие признаки характеризуют объект исследования в целом: тип транспортного средства (колесное, гусеничное или на полозьях); вид колесного транспортного

средства (автомобили, прицеп, мотоцикл); вид автомобиля (грузовой, легковой); конструктивные особенности автомобиля (количество осей, количество колес на осях, тип рисунка протектора каждой шины и др.). В основном по этим признакам может быть установлена групповая принадлежность следообразующего объекта, а именно – модель шины или модель транспортного средства.

При работе со следами торможения надо иметь в виду, что начало фактического торможения не совпадает с началом видимого следа (автотранспорт уже замедляет движение, а рисунок протектора еще не отражает этого процесса на дороге).

Длину тормозного пути замеряют от начального видимого отпечатка протектора (а при его отсутствии — от начального следа скольжения) до окончания четко видимого следа протектора (или следа скольжения). Точное значение длины тормозного пути имеет существенное значение, так как эта величина является исходной при вычислении скорости движения автотранспорта в момент аварии, определении полного остановочного пути и установлении технической возможности предотвращения вредных последствий. Нельзя оставить без внимания внешний вид (отражение) тормозного пути, на котором бывают: отпечатки четко выраженного рисунка протектора; следы скольжения колес по асфальтовому покрытию (след «юз»); признаки смещения, когда отпечаток рисунка протектора переходит в след скольжения или наоборот.

Если следы правых и левых колес различны по длине, то замеряют длину каждого следа. Тормозной след может быть не сплошным, а прерывистым. Фиксировать нужно как длину каждого следа, так и расстояния между ними.

Особенности обнаружения и фиксации следов протекторов покрышек колес автотранспорта.

1) При движении по прямой линии протекторы передних и задних колес большинства автотранспорта прокладывают на дороге колею одинаковой или почти одинаковой ширины, и поэтому задние колеса стирают полностью или частично отпечатки рисунка, оставленные протекторами покрышек передних колес, и на грунте сохраняются следы протекторов покрышек только задних колес. Для того чтобы разыскать отпечатки протекторов всех четырех покрышек, необходимо отыскать такой участок дороги, где автотранспорт сделал поворот (например, при наезде на обочину). При повороте автотранспорта на грунте запечатлеваются следы протекторов покрышек всех четырех колес;

2) Лучше всего следы запечатлеваются на мягком грунте — в густой грязи, во влажном песке, в размягченном во время жары асфальте или гудроне. В этих случаях на дороге остаются негативные (вдавленные) следы рисунка протекторов покрышек. На твердом асфальте, как правило, остаются позитивные (поверхностные) следы, иногда едва различимые, в виде лентообразных полос. Эти следы выступают более отчетливо в тех случаях,

когда, например, автотранспорт проехал через лужу или грязь и затем оставляет на сухом асфальте отпечатки мокрых или грязных протекторов;

3) Следователь (в тех случаях, когда участвовавший в происшествии автотранспорт находится на месте происшествия) должен убедиться в том, что имеющиеся следы принадлежат именно тому или иному автотранспорту. Это достигается путем сличения рисунков протекторов, дефектов покрышек задних колес автотранспорта с соответствующими отпечатками на следах, удостоверения непрерывности следа от места стоянки автотранспорта до того пункта дорожного участка, до которого следователь считает нужным произвести осмотр места происшествия;

4) При небольшой скорости движения легкового, незагруженного грузового автотранспорта порыхлому грунту, на мокром песке, грязи, мокром снеге дно следа протекторов покрышки имеет вид зубцов, обращенных своей утолщенной частью в сторону, обратную движению; в сторону движения обращены пологие стороны зубцов;

5) При более быстром движении автотранспорта любой марки (в том числе и грузового) на сыпучем грунте (сухой снег, пыль, сухая мелкая земля, сухой песок) образуются иные следы, позволяющие судить о направлении движения: по обе стороны следа располагаются частицы грунта в виде веера, который острой стороной обращен в сторону движения, а расходящимися концами — в сторону, обратную движению. Чем больше скорость движения, тем шире крылья веера, образуемого пылью или песком, вылетающими из-под колес автотранспорта и лежащими по обе стороны следа;

6) Нагруженный автотранспорт будет двигаться по инерции дольше, чем ненагруженный;

7) Если водитель скрылся с места происшествия и видны следы транспортного средства (ТС) на дороге, то осмотр дорожного участка надо начинать в том направлении, в котором уехал автотранспорт. На этом отрезке дорожного участка следователь может по следам шин определить место, где автотранспорт останавливался, например, для смены скатов. Иногда в том направлении, в котором скрылся автотранспорт, можно (на дороге, обочинах или кюветах) обнаружить утерянные детали. Такой осмотр нередко превращается в преследование «по горячим следам».

Осмотр транспортного средства

Проводить осмотр транспортного средства необходимо на месте его обнаружения. Это связано с тем, что в процессе его перемещения многие следы могут быть утеряны, и кроме того, на транспортном средстве могут появиться иные следы, не имеющие отношения к произошедшему событию (например, следы от погрузки и перемещения транспортного средства на эвакуаторе или следы, образовавшиеся при буксировке транспортного средства тросом). В тех случаях, когда на месте происшествия невозможно провести осмотр транспортного средства, его проводят в приспособленном для этих целей месте (отразив это в протоколе). В тех случаях, когда транспортное средство находится на месте ДТП, его осмотр является

составной частью осмотра места происшествия. Осмотр транспортного средства начинается с уяснения его положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определенным в процессе общего осмотра, другим транспортным средствам и потерпевшему [2].

Данное следственное действие производится с целью:

- а) выявления следов, образовавшихся во время аварии;
- б) восстановления механизма происшествия;
- в) установления технического состояния транспортного средства.

В протоколе осмотра фиксируют: тип, вид, марку (модель), регистрационный номер транспортного средства, его цвет; номера: двигателя, шасси (рамы), кузова; место нахождения транспортного средства (на проезжей части, на тротуаре, на обочине и др.). Указывают, куда обращена передняя часть транспортного средства.

В ходе наружного осмотра транспортного средства устанавливаются и фиксируются имеющиеся на нем следы и повреждения: их вид, форма, размеры, характер, положение относительно частей транспортного средства и дорожного покрытия.

Выявление следов и повреждений на автотранспорте часто не представляет трудностей — они достаточно хорошо видны. Надлежит описать размеры, форму, расположение и их характер. Кроме того, они должны быть обязательно сфотографированы.

В тех случаях, когда транспортное средство полностью деформировано, невозможно описать все повреждения на его поверхности и их размеры, особенно если служба спасения для извлечения пострадавших из транспортного средства разрежала кузов. При поиске следов на поверхности транспортного средства нужно исходить из характера произошедшего события. Так, например, если произошел наезд на пешехода, особое внимание уделяют осмотру передней части автомобиля (бампер, фары, капот и др.), а при столкновении — осмотру места контакта транспортных средств. В дальнейшем сопоставлением повреждений и следов, имеющихся на транспортном средстве, с повреждениями и следами на пострадавшем или на предметах позволяет установить, могли ли эти следы и повреждения быть оставлены данным транспортным средством.

Обнаруженные на транспортном средстве следы крови и пальцев рук, частицы мозгового вещества, обрывки одежды - необходимо тщательно осмотреть, сфотографировать, и процессуально оформить в протоколе осмотра с последующим изъятием. **При описании изымаемых следов пальцев рук следует обращать внимание на характеристики папиллярных узоров.**

Анализ следов с целью восстановления механизма ДТП целесообразно проводить с участием специалиста, автотехника и криминалиста.

Кроме наружных поверхностей транспортного средства необходимо осматривать и его **салон**. Например, в тех случаях, когда водитель транспортного средства с места происшествия скрылся или отрицает факт управления транспортным средством, в целях обнаружения и изъятия следов рук осматриваются гладкие поверхности тех механизмов и частей

транспортного средства, до которых обычно дотрагивается водитель. Такими местами являются рулевое колесо, кнопка звукового сигнала, рычаг переключения скоростей, рычаг ручного тормоза, щиток с приборами, лобовое стекло, боковые стекла кабины, гладкая поверхность дверок и ручек дверок и т. д. [3].

Ход осмотра салона также могут быть изъяты:

- *Потожировые отпечатки* с рулевого колеса, рычага переключения коробки передач и других частей внутри автотранспорта, для последующей возможности идентификации лица, управлявшего им в момент аварии. Такой подход позволит при установлении владельца, назначить генетическую экспертизу и либо исключить, либо подтвердить факт нахождения лица в автотранспорте в момент совершения ДТП [4].

- *Запаховые следы.* Запаховые следы должны изыматься незамедлительно в самом начале осмотра, пока его участники не привнесли на место происшествия посторонние запахи. Следовательно необходимо помнить, что работать на месте происшествия ему надо во взаимодействии с другими специалистами исходя из особенностей преступления, наличия и сохранения следовой информации. Запаховая информация первоначально должна быть использована для применения служебно-розыскной собаки «по горячим следам», и только после этого, при возможности и целесообразности, с предметов и следов изымаются и сохраняются запаховые следы для последующего лабораторного исследования.

Запаховые вещества удерживаются лучше на пористых, шероховатых поверхностях (бумага, древесина, волосы, ткань), поэтому, при осмотре ТС можно изъять чехол с автокресла водителя.

Запаховые следы целесообразно изымать при следственных ситуациях, когда виновник ДТП скрылся с места, оставив транспортное средство, при этом других лиц в транспортном средстве не находилось. В случаях присутствия других лиц в автотранспорте, изъятие запахового следа может быть бесполезным.

Все изъятые на месте происшествия пробы запаха помещают в стеклянные банки с плотно притертыми крышками (каждую пробу отдельно). На банки наклеивают этикетки и бирки, в которых указывается дата; место и время, в течение которого изымались запаховые следы; в процессе какого следственного действия и по какому делу они изъятые; с какого объекта собрали запаховые пробы (материал следоносителя); особые условия на месте изъятия (резкие запахи, запахи животных, сила ветра, температура, осадки). При этом, в протоколе осмотра необходимо указать сведения о том, каким именно образом установлен тот или иной факт (к примеру, градус температуры получен путём измерения термометром и т.п.). Все эти данные должны быть заверены подписями лиц, производящих изъятие и понятых [5].

- *Микрообъекты.* Для обнаружения микрообъектов целесообразно использовать специальные приборы: электрофонари, диэлектрические палочки, микропылесборники, постоянные магниты и др. В случаях отсутствия специальных приборов, для изъятия микрочастиц с салона

автомобиля можно использовать скотч. Среди микрообъектов, из салона автомобиля могут быть изъяты: микрочастицы почвенных и растительных образований (с поверхности автомобильных ковриков), микроследы крови, микровещество мозга, микрочастицы волос (с поверхности сидений), волокна ткани и т.д.

Следы, на которые необходимо обращать внимание при осмотре ТС, в зависимости от вида следственной ситуации:

1) При столкновении транспорта с преградой: наличие следов наслоения (краска, которым было покрыто препятствие), микрочастицы предмета, с которым столкнулся автотранспорт (частицы дерева, металла, бетона и т.д.) как непосредственно на кузове в месте столкновения, так и на ходовой части и днище транспортного средства.;

2) При столкновении двух и более автотранспортов: наличие следов наслоения (краска от другого транспортного средства) как непосредственно на кузове в месте столкновения, так и на ходовой части и днище транспортного средства.

3) При наезде автотранспорта на пешехода: следы крови; следы наслоения (от одежды потерпевшего, волосы, мозговое вещество, кусочки ткани кожи) как непосредственно на кузове в месте столкновения, так и на ходовой части и днище транспортного средства.

Установление технического состояния транспортных средств требует специальных познаний. Ввиду этого осмотр транспортного средства производится, как правило, с участием специалиста-автотехника (автоэксперта).

В результате осмотра транспортного средства выявляют и фиксируют:

1) количество осей и колес, ширину колеи передних и задних колес, размер шин, рисунок протектора шин (обыкновенный, комбинированный, повышенной проходимости), состояние шин (износ рисунка протектора, наличие повреждений на них и т. п.), давление воздуха в шинах каждого колеса;

2) степень загруженности транспортного средства, характер груза, его габариты и способ увязки, повреждения груза;

3) показания спидометра, манометра тормозной системы, положение рычагов ручного тормоза и переключения передач, состояние рулевого управления и состояние тормозной системы (по результатам внешнего осмотра);

4) состояние осветительных сигнальных приборов, состояние лобового и боковых стекол транспортного средства, наличие и исправность стеклоочистителей и зеркал заднего вида;

5) характер неисправностей других агрегатов и механизмов.

После окончания осмотра, целесообразно на месте происшествия вынести постановление и вызвать экспертов для проведения криминалистической и автотехнической экспертиз, с целью выяснения механизма образования следов по взаимному расположению объектов на местности и повреждениях на автотранспортных средствах.

Описание повреждений аварийного происхождения должно быть конкретным и доступным для понимания его всеми участниками процесса, с указанием механизмов и деталей, влияющих на безопасность движения, с приложением фотоснимков общего вида разрушений и серии узловых снимков. В протоколе осмотра автотранспортного средства отмечается также вид и распределение груза в его кузове, при его наличии.

Осмотр трупа

Лицо, осуществляющее расследование, производит осмотр трупа на месте его обнаружения с участием судебно-медицинского эксперта, а при невозможности его участия — врача. При необходимости для осмотра трупа могут привлекаться другие специалисты.

Неопознанные трупы подлежат обязательному фотографированию и дактилоскопированию.

Осуществляя наружный осмотр трупа, дознаватель (следователь) обязан точно установить его местонахождение на дороге, сориентировав его (очертив на схеме) по отношению к окружающим неподвижным предметам (столб, обочина дороги, дом, остановка и т.д.).

Тщательный анализ расположения трупа и его позы, места нахождения крови, волос, мозгового вещества, одежды, точек наезда и других объектов позволяет воспроизвести механизм случившегося. Расположение повреждений на теле погибшего позволяет восстановить положение пострадавшего в момент аварии (например, шел ли пешеход по проезжей части, или автотранспорт наехал на лежащего человека).

Труп должен быть измерен. Должны быть произведены замеры следов удара или переезда колес по отношению к верхней и нижней точкам трупа для того, чтобы иметь возможность восстановить, в каком положении находился потерпевший в момент наезда. Это особенно важно при расследовании автотранспортных происшествий, при которых не было очевидцев, когда восстановление картины происшествия возможно только на основании изучения следов, оставленных на трупе и на полотне дороги.

Следует различать повреждения, нанесенные ударом автотранспорта, от повреждений, явившихся результатом волочения трупа по земле (ссадин в виде множества параллельно расположенных полос); повреждения образовавшиеся на трупе вследствие удара о камни, об асфальт; при падении отброшенного автотранспортом тела.

Характерными для автотранспортных травм являются отпечатки ткани одежды на теле потерпевшего. Вследствие давления, оказанного колесом автотранспорта на одежду потерпевшего, узор ткани (чулка, костюма, платья) отпечатывается на коже трупа.

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

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

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

Особенности изъятия следов при осмотре

В соответствии со ст. 123 УПК РК, фактические данные могут быть использованы в качестве доказательств только после их фиксации в протоколах процессуальных действий.

При изъятии следов с места осмотра, каждый след, предмет или микрочастицы должны быть упакованы должным образом отдельно, с оформлением нумерации или порядкового номера на бирках (пояснительная надпись) для каждого вещественного доказательства.

В протоколе следует отражать сведения об оформлении бирок (пояснительных надписей) к изымаемым следам. Аналогичные сведения (о нумерации, порядковом номере и месте изъятия вещественного доказательства) должны присутствовать и на самих бирках, что позволит выяснить какие именно следы (предметы) изъяты с того или иного места.

Также необходимо отражать сведения о конкретном применении фотоаппарата (какие объекты фотографировались, каким способом, сколько снимков выполнено, на какой носитель зафиксировано, куда направлено) (ч.12 ст. 123 УПК). Сведения о фотоаппарате должны давать возможность отличить использованный фотоаппарат от других, ему подобных.

После окончания осмотра и изъятия всех необходимых следов, в протоколе следует указать сведения о том, куда направлены после осмотра предметы, имеющие значение для дела (ч.3 ст.224 УПК).

Изъятие видеорегистратора при осмотре

Важным обстоятельством при расследовании аварийных ситуаций является то, что большинство дорожно-транспортных криминальных событий фиксируется автомобильными видеорегистраторами и стационарными камерами видеонаблюдения. Нередко данная информация является основным доказательственным материалом при изобличении лица, совершившего дорожно-транспортное правонарушение, а также в установлении фактических сведений при расследовании уголовных дел о ДТП.

Если видеорегистратор не был изъят вовремя производства осмотра, то следует руководствоваться Главой 33 УПК РК - Предоставление предметов и документов. В данной главе закреплён порядок и предусмотрена возможность сторонам, а также иным лицам предоставлять органу досудебного расследования, предметы и документы, которые могут иметь значение для дела (ст.259 УПК РК).

Также введена статья 260 УПК РК закрепляющая право лица, осуществляющего досудебное расследование, потребовать предоставление предметов и документов, необходимых для временного их использования при производстве следственных действий.

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Следующим, незамедлительным действием следователя (дознателя) при расследовании уголовных правонарушений, предусмотренных ст. 345- 1 УК РК, является освидетельствование водителя.

Общие правила освидетельствования регламентированы ст. 223 УПК РК. О проведении освидетельствования выдаётся соответствующее направление для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения. При проведении освидетельствования, могут присутствовать сотрудники, доставившие лицо в медицинское учреждение.

Принудительное освидетельствование подозреваемого не предусмотрено.

Порядок проведения медицинского освидетельствования закреплён в Приказе Министра здравоохранения Республики Казахстан от 13 июля 2017 года № 504 «Об утверждении Правил проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения». Направление на медицинское освидетельствование для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения заполняется по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

Должностное лицо, направившее и (или) доставившее освидетельствуемого, принимает меры к установлению его личности (при невозможности установления личности допускается фотографирование освидетельствуемого).

При подозрении у освидетельствуемого лица состояния, угрожающего его жизни, освидетельствуемое лицо доставляется в организацию здравоохранения, оказывающую соответствующую специализированную помощь, где наряду с оказанием медицинской помощи устанавливается диагноз основного (предполагаемого) заболевания и определяется состояние опьянения.

При доставлении физического лица в тяжелом, бессознательном состоянии в организацию здравоохранения на момент оказания медицинской

помощи в медицинскую карту больного делается запись о наличии (отсутствии) у физического лица состояния опьянения или факта употребления психоактивного вещества по результатам клинического обследования и лабораторного исследования биологических образцов, при этом Заключение медицинского освидетельствования не составляется.

В тех случаях, когда состояние обследуемого не позволяет осуществить медицинское освидетельствование в полном объеме (тяжелая травма, бессознательное состояние) для определения состояния, связанного с употреблением психоактивного вещества, проводится двукратное (с интервалом 30-60 минут), количественное исследование на наличие психоактивных веществ в биологических жидкостях организма (кровь, моча, слюна). Данные образцы биологических сред сохраняются в медицинской организации, где проводилось обследование, в течение 25 календарных дней со дня забора при соблюдении необходимых, гарантирующих их сохранность условиях.

НАЗНАЧЕНИЕ ЭКСПЕРТИЗ

Весь этап назначения экспертиз подразделяется на две стадии: подготовительный и поручение экспертиз.

Подготовительная стадия включает следующие элементы:

- 1) принятие решения о назначении экспертизы;
- 2) планирование в этой связи органом, ведущим процесс, своих действий;
- 3) определение вида судебной экспертизы;
- 4) формулирование вопросов эксперту (экспертам);
- 5) выбор органа судебной экспертизы либо лица (лиц), которым планируется поручить производство экспертизы;
- 6) обеспечение эксперта исходной информацией для производства экспертизы

Вопросы, ставящиеся на разрешение эксперта, должны удовлетворять определенным требованиям:

- не выходить за пределы компетенции экспертизы вообще и эксперта в частности;
- учитывать степень развития судебно-экспертной области научного знания;
- охватывать в полном объеме задачу исследования обстоятельств дела;
- быть конкретными и понятными эксперту и иным лицам, участвующим в уголовном судопроизводстве;
- содержать принятую в судебно-экспертной области научного знания терминологию;
- быть логически последовательными.

При назначении экспертиз, лицо, осуществляющее расследование должно руководствоваться Приказом Министра юстиции Республики Казахстан от 27 апреля 2017 года № 484. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 26 мая 2017 года № 15180 «Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы» и Справочником для правоохранительных, специальных органов и судов «По вопросам назначения судебных экспертиз в Центр судебной экспертизы Министерства юстиции Республики Казахстан» (Астана, 2016).

1. СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Одной из основных экспертиз, назначаемых при расследовании рассматриваемых уголовных правонарушений, является судебная экспертиза обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств.

Предметом данной экспертизы является комплекс (совокупность) фактических данных об обстоятельствах дорожно-транспортных

происшествий, связанных с механизмом ДТП, техническим состоянием транспортных средств, дорожной обстановкой, действиями участников ДТП, а также причин и условий, способствовавших возникновению ДТП, устанавливаемых экспертами на основе их специальных научных знаний путем исследования объектов (исходных данных, транспортных средств, материалов дела), представленных эксперту органом, назначившим экспертизу.

В задачи СЭОДТП и ТС входит: исследование обстоятельств возникновения и развития ДТП, исследование обстановки места ДТП, соответствие ТС техническим нормам безопасности и эксплуатации.

Объектами исследования СЭОДТП и ТС являются:

- транспортные средства (автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, мотоколяски, тракторы, прицепы и полуприцепы, велосипеды, городской электротранспорт), участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии;

- место дорожно-транспортного происшествия – участок дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие;

- материалы дела (протокол осмотра места ДТП; дополнение к протоколу со схемой происшествия, схема ДТП;

- протокол осмотра и проверки технического состояния транспортного средства; протокол следственного эксперимента;

- фото и видеоматериалы;

- протоколы допросов свидетелей, водителей и потерпевших), представляемые в распоряжение эксперта.

Судебная экспертиза обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств в зависимости от предмета, задач и объектов подразделяется на четыре вида исследований:

1.1 Судебно-экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;

1.2 Судебно-экспертно-транспортно-трасологическое исследование;

1.3 Судебно-экспертное исследование транспортных средств;

1.4 Судебно-экспертное исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП.

На разрешение экспертизы не должны ставиться, а эксперт не вправе отвечать на вопросы о том, какие требования Правил дорожного движения нарушил водитель или пешеход, о непосредственной (основной, главной) причине дорожно-транспортного происшествия, о моменте, когда водитель должен был и мог предвидеть препятствие, а также вопросы, относящиеся к оценке доказательств и юридической квалификации преступления, о наличии или отсутствии вины, об удовлетворении исковых требований и другие вопросы, относящиеся к компетенции органа уголовного преследования и суда.

1.1 СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Типовые вопросы, решаемые в рамках судебно-экспертного исследования обстоятельств ДТП:

1. С какой скоростью двигалось ТС к моменту начала торможения;
2. Какова безопасная скорость ТС по условиям видимости дороги или по условиям его устойчивости на повороте;
3. Какой остановочный путь имеет ТС в условиях места происшествия;
4. Какое время необходимо для остановки ТС в данных дорожных условиях;
5. На каком расстоянии находилось ТС от места наезда (столкновения) в определенные моменты (момент возникновения опасности, момент начала движения пешехода по проезжей части дороги);
6. Момент появления пешехода в поле видимости водителя из-за неподвижного или подвижного препятствия;
7. Момент реакции водителя с последующим применением торможения;
8. Момент выезда другого ТС на проезжую часть пересекаемой дороги;
9. Момент начала торможения впереди идущего ТС;
10. Момент загорания определенного сигнала светофора);
11. Располагал ли водитель технической возможностью предотвратить наезд (столкновение) путем торможения в определенные моменты (момент возникновения опасности, момент начала движения пешехода по проезжей части дороги);
12. Момент появления пешехода в поле видимости водителя из-за неподвижного или подвижного препятствия;
13. Момент реакции водителя с последующим применением торможения;
14. Момент выезда другого ТС на проезжую часть пересекаемой дороги;
15. Момент начала торможения впереди идущего ТС;
16. Момент загорания определенного сигнала светофора) для движения при фактической и безопасной для данных дорожных условий скорости их движения, в зависимости от направления начала движения препятствия (движущегося в попутном, встречном направлении или пересекающим путь движения ТС);
17. Успевал ли пешеход (транспортное средство) удалиться на безопасное расстояние от полосы движения ТС при своевременном его торможении;
18. Располагал ли водитель возможностью осуществить безопасный объезд подвижного или неподвижного препятствия;

19. Какова величина безопасного интервала между ТС при их движении в попутном или встречном направлении;

20. Какова безопасная дистанция между ТС в условиях места происшествия;

21. Какое расстояние необходимо для заданного поперечного смещения ТС без потери его устойчивости;

22. С какой полосы или располагаясь на каком расстоянии от осевой (края) проезжей части водитель приступил (мог приступить) к началу маневра поворота (разворота) в условиях места происшествия (в т.ч. по итогам определенного расположения ТС в ходе транспортно-трасологического исследования).

23. На сколько возможно смещение ТС без потери устойчивости на заданном расстоянии.

1.2 ТРАСОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА (СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ)

Основные вопросы, ставящиеся перед трасологической экспертизой:

Чаще всего данная экспертиза назначается с целью установления механизма образования следов, возникающих на транспортном средстве (столкновение, наезд, опрокидывание) и (или) одежде потерпевшего, следов износа, излома узлов и деталей за время эксплуатации транспортного средства.

Перечень примерных вопросов:

1. Где располагается место столкновения транспортных средств;
2. Где располагается место наезда на пешехода;
3. Каков механизм столкновения транспортных средств;
4. Каков механизм наезда на пешехода;
5. Как располагались транспортные средства относительно друг друга в момент столкновения, каков угол между продольными осями транспортных средств в момент столкновения;
6. Как располагались транспортные средства относительно друг друга и относительно проезжей части в момент столкновения;
7. Как располагались транспортное средство и пешеход относительно друг друга в момент наезда;
8. Стоял или двигался пешеход в момент наезда на него транспортным средством;
9. Находилось ли транспортное средство в состоянии покоя в момент столкновения;
10. Скорость какого транспортного средства была больше в момент столкновения;
11. Соответствуют ли повреждения на транспортных средствах обстоятельством дорожно-транспортного происшествия;
12. Имеются ли повреждения на представленном колесе;

13. Если имеются повреждения на представленном колесе, то в какой момент они возникли (до ДТП, в момент ДТП, после ДТП);
 14. Могли ли данные повреждения колеса привести к дорожно-транспортному происшествию;
 15. Какой частью транспортного средства был совершен наезд на пешехода;
 16. Как располагались транспортное средство и велосипед относительно друг друга в момент наезда, каков угол между продольными осями транспортного средства и велосипеда в момент наезда;
 17. Совершал ли маневр изменения направления движения велосипедист перед наездом;
 18. Последовательность возникновения следов, в том числе направление приложенной силы при их образовании;
 19. Взаимное расположение объектов (ТС) во время их непосредственного контакта (удара, излома, разрыва, скольжения и т.п.);
 20. Величина угла, под которым произошло столкновение ТС;
 21. Направление движения ТС, исходя из следов, обнаруженных и изъятых с места происшествия;
 22. Причины износа деталей (узлов) ТС и примерное время их эксплуатации;
 23. Возможна ли идентификация автотранспорта по отпечаткам протектора, по отдельным частям и деталям, отломившимся во время автоаварии.
- Перечень указанных вопросов, поставленных на разрешение экспертизы, разумеется, может быть значительно расширен и зависит от специфики, многоэпизодности и сложности ДТП.

1.3 СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В ходе экспертного исследования решаются следующие типовые вопросы:

1. Какова причина и время (до, в момент или после происшествия) образования установленной органами дознания, следствия, судом технической неисправности тормозной системы;
2. Какова причина и время (до, в момент или после происшествия) образования установленной органами дознания, следствия, судом технической неисправности системы рулевого управления;
3. Какова причина и когда произошла разгерметизация шины колеса;
4. Мог ли водитель или лицо, ответственное за техническое состояние транспортного средства обнаружить установленной органами дознания, следствия, судом технической неисправности каких-либо систем, узлов, или деталей транспортных средств, влияющих на безопасность дорожного движения, перед началом его эксплуатации;

5. Могла ли установленная техническая неисправность привести к нарушению режима движения транспортного средства;
6. Находится ли установленная техническая неисправность транспортного средства в причинной связи с рассматриваемым происшествием;
7. Горела ли разрушенная электролампа фары транспортного средства в момент её разрушения;
8. Какой (дальний или ближний) свет фары транспортного средства был включен в момент разрушения электролампы.

1.4 СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ДОРОГИ, ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В ходе экспертного исследования решаются следующие типовые вопросы:

1. Соответствовали ли фактические квалификационные характеристики и техническое состояние участка автомобильной дороги, на котором произошло ДТП требованиям нормативно-технической документации (далее - НТД);
2. Имеется ли причинно-следственная связь между отклонениями квалификационных характеристик дороги и дорожных условий от требований НТД и происшедшим ДТП;
3. Имеются ли причины и условия, связанные с организацией дорожного движения, способствующие ДТП.

2. СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Судебно-медицинская экспертиза – это научно-практическое исследование, которое производится государственным судебно-медицинским экспертом в целях разрешения вопросов медико-биологического характера, возникающих у органов дознания, следствия, прокуратуры и суда в связи с расследованием и рассмотрением уголовных, гражданских дел и дел по административным правонарушениям.

К компетенции судебно-медицинской экспертизы относятся:

- экспертиза трупов в случае насильственной смерти, а также при обоснованном подозрении на насильственную смерть;
- экспертиза пострадавших, обвиняемых и других лиц для определения характера и тяжести телесных повреждений и других вопросов, требующих специальных познаний в области судебной медицины;
- экспертиза вещественных доказательств — органов, тканей, выделений человека, а также травмирующих предметов и следов их воздействия на теле, одежде и обуви человека с помощью применения лабораторных методов исследования;

- экспертиза по материалам уголовных, гражданских дел и дел по административным правонарушениям.

Основные вопросы, которые следует поставить перед судебно-медицинским экспертом при назначении СМЭ:

1. Каков характер телесных повреждений, их локализация (очаг);
2. Какова степень тяжести полученных травм;
3. Какие повреждения характерны для автодорожной травмы, а повреждения иного происхождения;
4. Какова причина смерти;
5. Момент наступления смерти потерпевшего;
6. Наступила ли смерть пострадавшего в результате ДТП, или она последовала до автопроисшествия (инсценировка гибели в ДТП);
7. Имеющиеся на трупе повреждения находятся ли в прямой причинно-следственной связи с наступлением смерти;
8. Какие из повреждений являются прижизненными, а какие посмертными;
9. Давность образования прижизненных повреждений;
10. Механизм образования повреждения;
11. Последовательность образования повреждений;
12. Какие из обнаруженных повреждений на теле пострадавшего могли образоваться от первичного удара частями ТС;
13. Имел ли место факт переезда человека, или же повреждения получены им в результате удара;
14. Положение потерпевшего по отношению к транспортному средству в момент причинения травмы;
15. Если имел место наезд колесами автотранспорта, то направление наезда;
16. Все ли предоставленные эксперту части тела принадлежат одному трупу, какова возможность их принадлежности разным трупам, каких частей тела не достает;
17. Наличие алкогольного или наркотического опьянения потерпевшего перед наступлением смерти;
18. Наличие прижизненных заболеваний у потерпевшего, каких именно;
19. Способен ли был потерпевший после получения травмы совершать активные действия, например, передвигаться;
20. Имеют ли место следы волочения потерпевшего (пожизненные или посмертные);
21. Возможен ли факт того, чтобы труп был «отброшен» от места столкновения ТС участниками дорожного движения на «такое-то» расстояние.

3. ЭКСПЕРТИЗА ВОЛОКНИСТЫХ МАТЕРИАЛОВ И ИЗДЕЛИЙ ИЗ НИХ

К волокнистым материалам относятся все текстильные и технические волокна, нити, пряжа, ткани, трикотаж, нетканые материалы, искусственный мех, а также изделия из них. При расследовании ДТП такими изделиями чаще всего являются предметы одежды, внутренняя обшивка салона и сидений, чехлы сидений, подголовники, напольные покрытия, накидки на сиденья, покрывала, а также крученые, вязаные, ковровые изделия и пр.

Объектами исследования данной экспертизы при расследовании ДТП являются неизмененные или измененные под действием различных факторов:

- единичные текстильные волокна, их совокупности (комочки, нити, пучки);
- фрагменты пряжи, нитей, швейный ниток, отделенных от текстильных изделий;
- фрагменты текстильных материалов (кусочки ткани, трикотажа, искусственного меха), предметов одежды;
- отдельные предметы одежды или компоненты одежды лиц, участвовавших в происшествии (пострадавшего, подозреваемого, очевидцев);
- изделия и иные материалы волокнистой природы, являющиеся частью ТС - сиденья, обшивка багажника, дверей, подлокотников, чехлы сидений, покрывала и накидки на сидения и пр.;
- предметы-носители волокон (например, при наездах на пешехода - детали ТС, при установлении лица, управлявшего ТС - обувь участника ДТП с наслоениями волокон от напольного покрытия салона или предметы одежды с наслоениями волокон от сидений, или чехлы с наслоениями волокон от одежды).

Задачи, решаемые экспертизой волокнистых материалов:

- обнаружение на представленном объекте (предмете-носителе) микрочастиц волокнистых материалов;
- установление конкретной родовой принадлежности микро-частиц волокнистых материалов и изделий из них (волокон, нитей, тканей), т.е. определение их цвета, природы, вида, назначения и других признаков;
- установление общей родовой (групповой) принадлежности сравниваемых объектов;
- установление принадлежности части (или частей) волокнистых материалов единому целому (например, одному изделию);

В соответствии с современными возможностями экспертизы на ее разрешение целесообразно ставить следующие вопросы:

1. Является ли представленный на исследование объект, изъятый с ... (указывается место изъятия, например, бампер, ремень безопасности), волокнистым материалом, если да, то каков его цвет и природа, в состав каких изделия он мог входить;

2. Имеются ли на ... (указывается объект-носитель не волокнистой природы, например, деталь ТС) наслоения текстильных волокон, если да, то каковы их цвет и природа;

3. Имеются ли на ... (указывается объект-носитель волокнистой природы, например, чехол сидения, ковровое покрытие на сиденье ТС и т.д.) посторонние для данных изделий текстильные волокна;

4. Имеют ли волокна, обнаруженные на ... (указывается объект-носитель) общую родовую (групповую) принадлежность с волокнами, входящими в состав предметов одежды (указываются предметы одежды) пострадавшего (указывается ФИО);

5. Имеются ли на чехлах сидений, изъятых из ТС_... (указывается марка, и гос.номер), волокна общей родовой (групповой) принадлежности с волокнами, входящими в состав предметов одежды (указывается каких) подозреваемого (указывается Ф.И.О.);

6. Имеются ли на предметах одежды подозреваемого, волокна общей родовой (групповой) принадлежности с волокнами, входящими в состав обивки сидений (чехлов сидений) салона ТС;

7. Имеются ли на сиденьях (чехлах сидений) салона ТС волокна общей родовой (групповой) принадлежности с волокнами предметов одежды подозреваемого;

8. Составляли ли ранее единое целое пальто (брюки, платье) с трупа пострадавшего (Ф.И.О.) и фрагмент волокнистого материала (ткани, трикотажа, части швейного изделия), обнаруженный на ТС (указывается марка, гос.номер).

В случаях, когда происходит возгорание ТС, могут быть поставлены вопросы, связанные с установлением первоначального вида и целевого назначения изделий волокнистой природы, подвергшихся горению:

1. Имеются ли в представленной на исследование золе остатки горения волокнистых материалов, если да, то каких именно.

4. СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ МОЛЕКУЛЯРНО-ГЕНЕТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

Судебно-геномная экспертиза биологических следов чело-веческого происхождения (ДНК-анализ) может иметь существенное значение при расследовании ДТП, повлекших гибель или увечье людей, поскольку при расследовании преступлений задача доказательства факта принадлежности пятен биологических жидкостей или других частиц участникам происшествия может быть решена на уровне установления конкретного индивидуального тождества.

Предметом судебной молекулярно-генетической экспертизы являются фактические данные полиморфных генетических признаков ДНК генома человека, устанавливаемые на основе специальных научных знаний в области биологии и криминалистики в целях отождествления конкретного человека или определения биологической общности происхождения (биологического родства).

Объектами молекулярно-генетической экспертизы являются:

1. кровь в жидком и высушенном виде, в том числе пятна крови на различных предметах одежды и вещной обстановки;
2. мышечная ткань и ткани других внутренних органов (печень, сердце, легкие, хрящевая ткань и др.);
3. костная ткань;
4. волосы с корневыми луковицами;
5. потожировые выделения и др.
6. материалы уголовного дела, относящиеся к предмету экспертизы: протокол осмотра места происшествия, протокол изъятия образцов, заключения судебно-медицинской экспертизы трупа или освидетельствования живого лица и другие материалы, которые могут иметь значение для решения поставленных вопросов.

На разрешение судебной молекулярно-генетической экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Имеется ли в наслоениях генетический материал, пригодный для проведения идентификационного исследования;
2. Каков генетический профиль биологических следов, обнаруженных на вещественных доказательствах (костных останков);
3. Происходят ли пятна крови на вещественных доказательствах от потерпевшего (ФИО), подозреваемого (-ых) (ФИО);
4. От кого из перечисленных лиц (ФИО) произошли наслоения крови (спермы), обнаруженные на вещественных доказательствах;
5. Принадлежат ли части человеческого тела одному трупу или нескольким.

5. ЭКСПЕРТИЗА ЛАКОКРАСОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ПОКРЫТИЙ И ПОЛИМЕРНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Объектами данной экспертизы при расследования ДТП являются лакокрасочное покрытие конкретно окрашенного ТС и предположительно отделившиеся от этого покрытия частицы. Чаще всего это бывает, когда при осмотре места дорожно-транспортного происшествия обнаруживают отслоившиеся частицы лакокрасочных покрытий деталей, механизмов, агрегатов конкретного ТС при столкновении или наезде на препятствие или частицы лакокрасочного покрытия, образовавшиеся от переноса с одного предмета на другой при соприкосновении (контактном взаимодействии) их поверхностей.

Объектами судебно-экспертного исследования ЛКМ, ЛКП и ПМ являются различные элементы вещной обстановки места происшествия – предметы с окрашенной поверхностью и изделия из полимерных материалов, лакокрасочные материалы и составляющие их компоненты, инструменты и приспособления для работы с лакокрасочными материалами, конкретные совокупности окрашенных предметов со следами контактного

взаимодействия, определенная совокупность сырья для изделий из полимеров, механизмы и оборудование для их изготовления.

Непосредственными объектами судебно-экспертного исследования ЛКМ, ЛКП и ПМ являются:

- лакокрасочные материалы и лакокрасочные покрытия широкого круга предметов (транспортных средств, сейфов, предметов домашнего обихода, явившихся либо орудием преступления, либо предметами преступного посягательства);

- сырьевые компоненты и изделия из полимерных материалов различного целевого назначения (пленки, шпагаты, фурнитура, изделия кабельной промышленности, полимерные детали автотранспортных средств, изделия из резины - автомобильные шины, шланги);

- частицы ЛКП, отделенные от предметов с окрашенной поверхностью, обнаруженные на месте происшествия или в следах наслоениях на предметах-носителях;

- частицы полимерного материала (изделия), подвергшегося разрушению, изменению в связи с событием преступления;

- предметы-носители следов их контактного взаимодействия с ЛКМ, ПМ или окрашенным предметом;

- отдельные объемы сыпучих или жидких ЛКМ, имеющих предположительно общий источник происхождения (по месту изготовления, хранения, использования), а также отдельные объемы компонентов ЛКМ (связующие, пигменты, наполнители), предположительно использованные для изготовления конкретного и готового к употреблению ЛКМ;

- оборудование (механизмы) и технология изготовления ЛКМ, ЛКП и ПМ;

- образцы для экспертного исследования ЛКМ и ЛКП конкретного окрашенного предмета или конкретной массы полимерного материала;

- справочная и исходная информация об объектах исследования (технология изготовления, окраски, условия хранения, использования);

- коллекционный материал (контрольные образцы ЛКМ, ЛКП, ПМ информационного фонда);

Основными задачами рассматриваемого вида экспертизы являются:

- обнаружение микрочастиц лакокрасочных материалов и покрытий, расположенных как на поверхности перемещаемых предметов-носителей (ТС, одежды, обуви), так и на поверхности неподвижных объектов(участков местности);

- определение пригодности микрочастиц и микросколов лакокрасочных материалов и покрытий для отождествления по ним конкретных объектов;

- определение природы, состава, назначения лакокрасочного материала и покрытия;

- определение общей родовой и групповой принадлежности сравниваемых лакокрасочных материалов и покрытий;

- отождествление конкретного окрашенного предмета по отдельным частям лакокрасочного покрытия или следам-наложениям;

- установление источника происхождения;
- установление факта и механизма контактного взаимодействия исследуемых объектов ТС с одеждой пешехода, двух ТС по взаимопереходящим веществам, в состав которых входят лако-красочные материалы.

На разрешение экспертизы ЛКМ и П могут быть поставлены следующие вопросы:

1. Не является ли представленное на исследование вещество, в том числе вещество следов-наслоений на предмете-носителе, лакокрасочным материалом или частицами ЛКП, ПМ (определенного рода, вида);
2. Не имеют ли сравниваемые объекты общей родовой, групповой принадлежности (если да, то какой именно) по составу, условиям хранения и эксплуатации;
3. Не составляли ли ранее единый объем (массу) исследуемые части ЛКМ, ПМ;
4. Не являются ли частицы ЛКП, ПМ (на предмете-носителе или изъятые с места происшествия) частью ЛКП конкретного предмета либо изделия из полимерного материала;
5. Не имеют ли сравниваемые объекты единый источник происхождения (по технологии, способу изготовления ЛКМ или ПМ, нанесения окраски);
6. Находились ли в контактном взаимодействии конкретные предметы;
7. Каков способ нанесения ЛКМ на конкретный предмет;
8. Каков способ изготовления ЛКМ, изделия из ПМ;
9. Имел ли место факт полной или частичной перекраски поверхности определенного предмета, какова его первоначальная окраска;
10. Каков механизм образования следов краски или частиц ЛКП, ПМ и соответствует ли он конкретному событию происшествия;
11. Пригодны ли обнаруженные частицы ЛКП, ПМ (объемов ЛКМ) для отождествления конкретного элемента вещной обстановки места происшествия (ЛКП автотранспорта, изделия из ПМ, орудия).

6. ЭКСПЕРТИЗА НЕФТЕПРОДУКТОВ И ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Предметом данного рода экспертизы является установление фактических данных, обстоятельств расследуемого события с помощью исследования нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов (далее – НП и ГСМ) на основе общих положений судебной экспертизы и специальных отраслей знания – нефтехимии, технологии нефтепереработки и др., составляющие научные основы экспертизы данного рода.

Объектами судебно-экспертного исследования нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов (далее НП и ГСМ) являются:

- легковоспламеняющиеся нефтепродукты (далее – ЛВНП) исследуются в основном по делам, связанным с поджогами, сожжениями трупов и так далее, а также по делам о фальсификации, хищении НП;

- смазочные материалы (далее – СМ) наиболее часто исследуются по делам о дорожно-транспортных происшествиях, а также связанным с применением холодного и огнестрельного оружия;

- твердые нефтепродукты (далее – ТН) исследуются по разнообразным уголовным делам, связанным с убийствами, кражами, дорожно-транспортными происшествиями.

Непосредственными объектами судебно-экспертного исследования НП и ГСМ могут являться:

- определенные объемы нефти и нефтепродуктов (легковоспламеняющиеся, твердые), ГСМ, а также смазочные материалы иной природы;

- следы НП и ГСМ на предмете-носителе (одежде, инструментах, частях тела);

- образцы для экспертного исследования;

- коллекционные образцы;

- материалы уголовного дела.

Задачи судебно-экспертного исследования нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов:

- обнаружение и установление природы вещества неизвестного происхождения с целью отнесения его к продуктам переработки нефти;

- определение вида, марки представленного на исследование НП и ГСМ в соответствии с существующими научно-техническими и торговыми классификациями;

- назначение и области применения НП, ГСМ, представленных на исследование;

- установление общей групповой принадлежности НП, ГСМ;

- установление единого источника происхождения по месту изготовления (конкретного нефтеперерабатывающего завода, принадлежности одной партии выпуска), условиям хранения, эксплуатации;

- отождествление масс (объектов) НП, ГСМ разделенных на части, в связи с исследуемым событием;

- определение количественного содержания конкретных НП, ГСМ в смесях с другими веществами;

- определение характера и причин видоизменений НП, ГСМ.

Вопросы судебно-экспертного исследования нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов:

1. Относится ли представленное на исследование вещество к НП и ГСМ;

2. К какой группе относится данное вещество (вид, марка, сорт, целевое назначение, сфера использования);

3. Каково количественное содержание НП и ГСМ в смеси веществ;

4. Имеются ли на данном предмете следы наслоения НП и ГСМ и к какому виду они относятся;

5. Находились ли данные НП и ГСМ в эксплуатации, и какие примеси в них присутствуют;

6. Имеют ли сравниваемые вещества, относящиеся к НП, ГСМ (в емкостях, наслоениях, пятнах), общую родовую или групповую принадлежность;

7. Имеют ли сравниваемые вещества, относящиеся к НП, ГСМ (в емкостях, наслоениях, пятнах), общий источник происхождения по технологическим, эксплуатационным условиям;

8. Находились ли сравниваемые объекты НП, ГСМ ранее в единой массе, объеме (указываются конкретные объемы, массы или следы).

7. ЭКСПЕРТИЗА СТЕКЛА, КЕРАМИКИ И СИЛИКАТНЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Объектами криминалистической экспертизы стекла при расследовании ДТП являются осколки и микрочастицы стеклянных изделий, устанавливаемых на ТС (рассеиватели фар, подфарников и подсветок, ветрового и бокового стекла, зеркал, колб электроламп и др.).

Все задачи, которые могут быть решены с помощью криминалистической экспертизы стекла, можно разделить на идентификационные и неидентификационные.

К числу неидентификационных задач (диагностических и классификационных) относится:

- обнаружение микрочастиц стекла на различных предметах-носителях;
- установление причин разрушения изделий из стекла;
- установление направления действия разрушающей силы;
- установление вида и назначения изделия по осколкам стекла.

К идентификационным задачам относятся:

- идентификация конкретных (единичных) изделий по осколкам стекла;
- установление общей родовой (групповой) принадлежности сравниваемых осколков стекла;
- установление производственного источника происхождения, страны-изготовителя конкретного изделия и т.п.

В соответствии с современными возможностями экспертизы на ее разрешение можно рекомендовать следующие вопросы:

1. Имеются ли на поверхности предмета (например, одежде и пр.) или в объеме материала (образце почвы), частицы стекла, керамики, силикатных строительных материалов;

2. Являются ли представленные предметы осколками стеклоизделия, изделиями из керамики, силикатных строительных материалов;

3. В результате какого воздействия (по какой причине) разрушилось изделие (механическое, термическое, саморазрушение);

4. Имеют ли обнаруженные на предметах-носителях (инструментах, предметах одежды) микрочастицы (осколки) стекла (керамики, силикатных строительных материалов) общую родовую (групповую) принадлежность с

материалом изделия (фрагментом бутылки, керамической плитки, кирпича и т.п.) ;

5. Составляли ли ранее единое целое сравниваемые части объекта из стекла (керамики, силикатных строительных материалов);

6. Находились ли ранее сравниваемые объекты в единой массе (например, строительные смеси, кирпичи, изъятые со склада и обнаруженные у подозреваемого);

7. Имеет ли группа сравниваемых изделий общий производственный источник происхождения;

8. Каков способ изготовления представленных на исследование изделий;

9. Не являются ли определенные объекты продукцией конкретного завода-изготовителя.

8. СУДЕБНО-БИОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Судебно-экспертное исследование объектов растительного происхождения в рамках биологической экспертизы может назначаться при расследовании ДТП, в совершенных в состоянии опьянения, в случаях столкновения с преградой или когда неизвестно место совершения столкновения и автотранспорт был перемещен из одной местности в другую.

Задачами данного вида экспертного исследования являются обстоятельства, связанные с установлением:

- природы исследуемого объекта растительного происхождения и отнесения его к определенным таксономическим группам (отряду, роду, виду);

- общей родовой, групповой принадлежности сравниваемых объектов;

- принадлежности сравниваемых объектов к общему или единому (конкретному) источнику происхождения;

- тождества конкретного объекта растительного происхождения (то есть принадлежности части объекта целому);

- причинно-следственных связей между объектом и событием преступления;

- временных связей исследуемого объекта с расследуемым событием.

При производстве данной экспертизы решаются следующие вопросы:

1. Относятся ли обнаруженные на предмете-носителе микрочастицы вещества к объектам растительного происхождения;

2. Каковы род, вид, возраст, пол данного растительного объекта;

3. Являются ли волокна, обнаруженные на месте происшествия (или предмете-носителе), волокнами растительного происхождения;

4. Происходят ли объекты биологической природы на предмете-носителе из определенного участка места происшествия;

5. Имеют ли представленные растения общую родовую (групповую) принадлежность с образцами, изъятыми для сравнительного исследования;

6. Принадлежат ли представленные части растения конкретному растению;

7. Какому воздействию (механическому, термическому, биологическому, химическому) подвергался данный объект растительного (животного) происхождения;

8. Когда, судя по имеющимся объектам биологического происхождения на предмете-носителе, произошло их наложение; соответствует ли время их попадания на конкретный субъект (предмет-носитель) времени совершения преступления.

9. СУДЕБНО-ОДОРОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Несмотря на то, что в Приказе Министра юстиции Республики Казахстан от 27 апреля 2017 года № 484 «Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы» и Справочнике для правоохранительных, специальных органов и судов «По вопросам назначения судебных экспертиз в Центр судебной экспертизы Министерства юстиции Республики Казахстан» не имеется вопросов, которые могут быть поставлены перед экспертом, назначение данной экспертизы при совершении ДТП, видится возможным и в некоторых случаях, необходимым в правоприменительной практике.

В целом, для решения задач, возникающих в ходе расследования, перед судебно-одорологической экспертизой могут быть поставлены вопросы как идентификационного, так и диагностического характера. **Среди них наиболее распространены следующие:**

1. Данным ли лицом оставлен запаховый след на конкретном носителе (происходят ли запаховые следы от конкретного человека);

2. Кем из числа нескольких лиц оставлен запаховый след на конкретной вещи;

3. На каком из представленных предметов, объектов (на каком из представленных носителей) имеются запаховые следы конкретного лица;

4. Имеются ли на объектах запаховые следы человека как биологического вида (положительный результат свидетельствует о пригодности запаховых следов для идентификации человека);

5. Одним или несколькими лицами оставлены запаховые следы на представленном предмете;

6. Лицом какого пола оставлены запаховые следы на данной вещи;

7. Каков возраст лица, оставившего запаховый след на данной вещи (ребенок, лицо среднего или пожилого возраста);

8. Произошел ли запах на окурке сигареты (папиросы), телефонной трубке, рукоятке ножа и других предметах от конкретного человека;

9. Имеется ли индивидуальный запах проверяемого лица на изъятом предмете (одежда, обувь, расческа, окурки и т.д.).[6]

ПРОИЗВОДСТВО ДОПРОСОВ

Особенности производства допроса свидетеля имеющего право на защиту, подозреваемого (водителя)

Основным источником информации о дорожно-транспортном происшествии является допрос водителя. На первоначальном этапе расследования, при осмотре места происшествия, пока его процессуальное положение не определено, он в соответствии с ч.6 ст.78 УПК.РК. может быть допрошен в качестве свидетеля имеющего право на защиту, а в последующем в соответствии со ст.64 УПК.РК. в качестве подозреваемого. Допрос должен быть активным и целенаправленным и в тоже время, предельно тактичным.

Тактические особенности допроса. Поскольку ДТП совершается неумышленно, то обычно водители склонны к даче правдивых показаний. Однако, водитель в силу того, что он может находиться в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, зачастую стремится преуменьшить, либо вообще отрицать свою вину, ссылаясь на непредвиденные обстоятельства, например; грубую неосторожность пешехода, слабую освещенность проезжей части, плохое дорожное покрытие, внезапно возникшую неисправность автотранспорта, резкую смену погоды. Нередко, такие водители при показаниях «занижают» избранную им скорость движения, ошибочно полагая, что это обстоятельство свидетельствует о проявленной ими осторожности.

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

1)О личности водителя и технической характеристике управлявшего им транспортного средства;

При допросе, первоначально необходимо изучить личность водителя. Кроме биографических данных, предусмотренных вводной частью протокола допроса, необходимо выяснить следующие вопросы: его стаж работы в качестве водителя, квалификацию, стаж вождения на транспорте на котором совершено ДТП, а также наличие прежних нарушений правил дорожного движения, за которые он был привлечен к административной или уголовной ответственности. В данном случае, допрашивая водителя, нужно выяснить в каком количестве, где и в какое время перед поездкой, он принимал алкоголь, наркотические средства или какие-либо другие психотропные вещества. Эта информация поможет правильно выбрать тактику допроса, сформулировать уточняющие вопросы и определить необходимость проведения иных процессуальных действий (установить круг людей с кем до этого он, к примеру, принимал алкоголь, изъять видеозаписи, где он мог принимать спиртное и т.д.).

Основное внимание при допросе водителя необходимо уделить сведениям о том, кто его допустил к управлению транспортным средством,

могло ли его окружение, с кем он до ДТП проводил время, передать ему управление транспортным средством в таком состоянии.

Далее, необходимо выяснить техническое состояние транспортного средства. Информация о техническом состоянии транспортного средства имеет важное значение. Если при осмотре места происшествия обнаружена неисправность транспортного средства, то следует выяснить следующие вопросы: было ли оно исправно перед выездом на линию; когда возникла неисправность до момента или в результате произошедшего ДТП. При необходимости устанавливаются лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств.

2) О дорожных условиях и дорожной обстановке;

После установления вышеуказанных обстоятельств, при допросе необходимо выяснить дорожную обстановку, с установлением следующих вопросов: видимость для водителя, определенное расстояние до момента столкновения или наезда, когда он мог различать конкретный объект (пешехода, животное, транспортное средство, поворот дороги); освещенность проезжей части в условиях естественного или искусственного (фонари уличного освещения, ближний или дальний свет фар) освещения; профиль проезжей части, тип и состояние дорожного покрытия. Необходимо установить при каком режиме дальнем или ближнем свете двигался сам водитель.

Иногда показания водителя могут не совпадать с теми сведениями, которые могут быть отражены в протоколе осмотра места происшествия, так как в некоторых случаях с 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: состояние проезжей части в момент происшествия; когда и какие произошли в нем изменения; каково было состояние проезжей части в момент осмотра.

3) Об обстоятельствах совершения происшествия; наиболее сложной является часть допроса водителя управляющего транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения относительно обстоятельств совершения происшествия и развития механизма происшествия. Содержание допроса различается в зависимости от вида дорожно-транспортного происшествия, необходимо разграничить допросы водителей в зависимости от вида ДТП. В данной ситуации рассмотрим основные виды как:

а) столкновение;

б) опрокидывание;

в) наезд.

а) При столкновении транспортных средств друг с другом или с преградой, в процессе допроса водителя необходимо выяснить, сколько пассажиров находилось в салоне, транспортного средства, их местонахождение по местам. Зачастую водители, находясь в состоянии опьянения пытаются уйти от ответственности, утверждая, что за рулем

находился его пассажир, который погиб в последствии ДТП, либо утверждать, что лицо находящееся за рулем покинуло место происшествия. Вместе с тем при допросе устанавливаются сведения относительно того, имеются ли пострадавшие и какие они получили телесные повреждения.

При допросе не менее важно установить, кто из допрошенных дает ложные показания. На это могут указывать такие обстоятельства, как несоответствие показаний водителя по характеру и расположению следов на проезжей части, транспортных средствах и обстановки места происшествия, противоречия в показаниях относительно точно установленных обстоятельств, отсутствие его подробного объяснения о происшедшем событии. Следует иметь ввиду, что нередко водитель транспортного средства, в салоне или кабине которого погиб пассажир, утверждает, что столкновение произошло в результате действий погибшего, который, испугавшись, неожиданно резко повернул рулевое колесо в его сторону. Такие показания подлежат детальному выяснению и тщательной оценке.

б) При опрокидывании транспортного средства в процессе допроса водителя помимо дорожных и погодных условий необходимо выяснить:

- с какой скоростью двигался водитель до начала момента опрокидывания; что предшествовало заносу и опрокидыванию транспортного средства (наезд на препятствие, выбоину, отказ действия какого либо агрегата, непреднамеренный выезд на обочину и т.д.);

- создал ли аварийную ситуацию, кто-либо из других участников дорожного движения, если да, было ли касание с другим транспортным средством;

- в какую сторону произошел занос и как следствие опрокидывание, какие меры водитель предпринял, чтобы избежать негативных последствий;

- в каком месте произошло опрокидывание (на проезжей части, обочине, и т.д.), сколько раз транспортное средство опрокинулось, аналогично, сколько пассажиров находилось в салоне, были ли они пристегнуты ремнями безопасности;

- все ли пассажиры остались в салоне транспортного средства в результате опрокидывания.

в) При наездах транспортных средств на пешеходов, основное внимание при допросе водителя следует уделить выяснению характера движения транспортного средства и пешехода. Выяснение дорожной обстановки необходимо связывать с движением пешехода и действиями самого водителя. К примеру, с началом движения пешехода от тротуара, либо его появления из-за движущегося встречного автомобиля и т. д.

Относительно характера движения пешехода необходимо выяснить, на каком расстоянии перед собой он заметил пешехода, под каким углом он пересекал проезжую часть, каков был темп его движения (медленный, спокойный или быстрый шаг, спокойный или быстрый бег), не останавливался ли он и не менял ли темп движения, в каком месте произошел наезд на него. Если пешеход появился из-за неподвижного или движущегося препятствия, которое могло ограничивать обзорность водителю, то следует

установить размеры объекта, расположение, а также положение транспортного средства по отношению к нему при появлении пешехода из-за препятствия. При анализе механизма наезда следует установить, с какой скоростью двигался водитель и какие действия предпринимал для предотвращения наезда (торможение, объезд, подача звукового или светового сигналов). При допросе необходимо выяснить момент первоначального контакта транспортного средства и тела человека, в какую часть тела и какими деталями транспорта был нанесен удар, в какую сторону упал потерпевший; перемещалось ли тело пострадавшего после удара.

4) Вопросы о действиях водителя после дорожно-транспортного происшествия. У водителя необходимо выяснить о том, какие действия он предпринимал после совершенного происшествия, перемещал ли какие либо предметы, детали транспортных средств или транспортное средство непосредственно после ДТП. Употреблял ли после совершенного ДТП, алкогольные, наркотические средства, если да, в каком количестве. Кому по средствам связи сообщал о произошедшем ДТП. Кто оказал помощь пострадавшим, кто мог быть очевидцем ДТП.

Особенности производства допроса свидетеля

Допрос свидетеля осуществляется в соответствии со ст. 78 УПКРК. Свидетельские показания по дорожно-транспортным происшествиям являются ценным источником сведений об обстоятельствах события. Свидетелями по делам данной категории могут быть очевидцы-водители других автотранспортных средств, пассажиры городского транспорта, пешеходы, работники дорожной полиции и другие очевидцы.

По делам о ДТП чаще всего допрашивают:

- а) свидетелей-очевидцев происшествия;
- б) лиц, могущих дать характеристику участника ДТП;
- в) медицинских работников, оказавших помощь пострадавшим;
- г) сотрудников полиции, непосредственно осведомленных о происшествии и др. лиц [7].

Следует отметить, что в ряде случаев известны факты дачи ложных показаний свидетелей в интересах одной из сторон. На формирование показаний свидетелей влияние также может оказать их субъективная оценка случившегося, что необходимо учитывать при определении тактики допроса. Предмет допроса свидетеля определяется особенностями исходной следственной ситуации. В ситуации, когда известны водитель, транспортное средство и потерпевший, основное внимание при допросе уделяется выяснению дорожных условий, дорожной обстановки и обстоятельствам происшествия: был ли дождь, было ли пасмурно, был литуман или гололед. Важно установить скоростные показатели движения транспортного средства, участвовавшего в происшествии, а также характер всего дорожного

движения, определить его интенсивность, загруженность дорожного полотна, наличие груженых автомобилей [8].

В ходе допроса свидетеля при столкновении (опрокидывании) транспортных средств необходимо выяснить, где он находился в момент происшествия, маршрут его следования. Важно уточнить, как он располагался по отношению к произошедшему событию, на каком расстоянии от него находились столкнувшиеся (опрокинувшееся) транспортные средства. Также, следует выяснить следующие обстоятельства:

- кто управлял транспортными средствами, сколько пассажиров находилось в салоне транспортных средств;

- выяснить может ли свидетель показать место столкновения или опрокидывания;

- обстоятельства, относящиеся к механизму события, какими частями транспортных средств произошло столкновение, какова последовательность перемещения транспортных средств в результате столкновения или опрокидывания, каковы были последствия для участников дорожного события (получили травмы, произошел их выброс из салона транспортного средства);

- каково было поведение водителей после ДТП, как они объясняли обстоятельства произошедшего.

Если свидетель находился в кабине (салоне) вместе с водителем, то у него выясняют следующее: как давно он ехал с водителем, употреблял ли последний спиртные напитки, не отвлекался ли во время движения, вели ли они разговор, смотрел ли свидетель на панель приборов, замечал ли он показания скорости и какова она была перед ДТП. Далее, когда свидетель, осознал аварийную ситуацию, какие меры предпринимал водитель, чтобы ее предотвратить.

Положительные результаты допроса свидетелей способствуют составлению верной схемы осмотра места происшествия. Сопоставляя показания свидетелей с данными схемы осмотра места ДТП об одних и тех же обстоятельствах, следователь (дознатель) может определить осведомленность свидетелей об обстоятельствах случившегося.

Если произошел наезд на пешехода у свидетеля выясняют обстоятельства, предшествующие событию:

- необходимо выяснить, у свидетеля, где находился пешеход до момента происшествия, откуда он начал движение, с какой скоростью пересекал проезжую часть (спокойным, быстрым шагом, медленным бегом и т.д.), менял ли темп и направление движения, на каком участке проезжей части произошел наезд, какой частью автомобиля был нанесен удар;

- следует выяснить характер действий водителя до происшествия, примерно с какой скоростью двигался его автотранспорт, применял ли торможение водитель перед наездом, какие попытки предпринимал для предотвращения опасных последствий и т.д.;

- узнать, какими частями транспортного средства и в какую часть тела был нанесен первоначальный удар, в каком направлении и каким образом

тело потерпевшего переместилось впоследствии наезда, какие телесные повреждения ему были нанесены;

- необходимо выяснить действия водителя после наезда, его обоснование произошедшего и поведение по отношению к пешеходу, находился ли водитель в состоянии опьянения.

Для более точного воссоздания происшествия каждого свидетеля целесообразно допросить прямо на месте аварии либо предложить ему составить схему места происшествия, обозначив в ней свое местонахождение в момент ДТП, а также других объектов дорожной обстановки.

При допросе свидетелей, являющихся должностными лицами транспортных предприятий, необходимо выяснить вопросы о техническом состоянии транспортного средства. Особое внимание необходимо обратить на допрос свидетелей, имеющих профессиональные навыки в вождении автомобиля. Такие свидетели с большей степенью вероятности могут правильно определить тип и вид транспорта, участвовавшего в ДТП, скорость движения этой единицы, а также более точно воспроизвести указания сигнала светофора в момент ДТП.

Медицинских работников обычно допрашивают в качестве свидетелей, если потерпевший умер при его транспортировке или в лечебном учреждении. Они могут рассказать, не говорил ли погибший о ДТП. Работники полиции, первыми прибывшие на место ДТП, могут быть допрошены о первоначальной обстановке на месте происшествия. С их помощью реконструируют обстановку на месте для выяснения всех обстоятельств произошедшего.

Если водитель с места происшествия скрылся, то при допросе свидетелей, прежде всего, необходимо:

- установить вероятное направление его движения, приметы водителя и транспортного средства на котором он скрылся;

- выяснить особенности транспортного средства, марку, цвет, государственный номер, характерные повреждения на транспортном средстве возникшие в результате ДТП, которые запомнились свидетелю.

Нередко, в случаях, когда удается получить отдельные цифры и буквы номерного знака, в совокупности с маркой, моделью транспортного средства позволяет установить конкретное транспортное средство. Если свидетель плохо ориентируется в транспортных средствах, то лучше всего использовать, наглядные материалы, справочные пособия, с помощью которых можно уточнить марку, модель, цвет транспортного средства.

Установлению личности водителя способствует подробный допрос пассажиров транспортных средств о приметах водителя, если таковые пассажиры имеются. Применительно к расследованию ДТП, после которого его виновник скрылся, следует подчеркнуть, что, в случае, если на первоначальном этапе розыск не принес результатов, розыскные действия продолжаются и на последующем этапе в виде допросов свидетелей. Так, нельзя ограничиваться лишь однократной проверкой той или иной автостоянки или мастерской. Интересующий следствие автомобиль может

первое время «отстаиваться» в гараже, потом ремонтироваться, а впоследствии быть помещенным на стоянку. Поэтому во время первой проверки его могут не установить. Следовательно, неоднократные исследования мест возможного нахождения скрывшегося автомобиля повышают вероятность его обнаружения. Успех в расследовании неочевидных ДТП зависит во многом от установления делового контакта следователя со свидетелями.

Особенности производства допроса потерпевшего

Допрос потерпевшего, производится в соответствии со ст.71 УПК РК. Допрос в большинстве случаев, необходимо проводить безотлагательно, так как отдельные детали ДТП потерпевший может забыть, но иногда, бывает так, что потерпевший по истечении некоторого времени, после излечения, может вспомнить какие либо существенные моменты происшествия.

В основном допрос потерпевшего осуществляется после доставления в медицинское учреждение. При этом, необходимо выяснить состояние его здоровья, готов ли он объективно в последовательности дать свои показания, рассказать о произошедшем, его действиях и других участников дорожного движения. В практике известны ситуации, когда потерпевший, нарушив правила дорожного движения, может исказить некоторые факты в свою пользу. Как и подозреваемый, потерпевший является лицом, заинтересованным в исходе дела, поэтому его показания могут быть необъективными. Состояние страха, физические страдания могут повлиять на оценку случившегося и нередко могут быть ошибочными или нечеткими. В каждом случае, необходима критическая оценка его показаний [7, с.701].

Если произошло ДТП со смертельным исходом, потерпевшими признаются близкие родственники.

Если произошло **столкновение либо опрокидывание** транспортных средств, у потерпевшего необходимо выяснить:

- кто управлял транспортным средством, в котором потерпевший находился пассажиром;
- каково было психофизическое состояние и поведение водителя транспорта до момента ДТП;
- знал ли потерпевший, что водитель находился в состоянии опьянения;
- необходимо установить время и место происшествия, каковы были погодные условия, видимость, освещенность, состояние проезжей части;
- на каком пассажирском сидении находился потерпевший до столкновения, мог ли он видеть, с какой скоростью водитель двигался до возникновения опасности;
- как транспортное средство располагалось на проезжей части при движении, было ли оно исправно;
- если событие произошло на регулируемом перекрестке, какой сигнал был включен на светофоре;

- видел ли потерпевший приближающийся транспорт до момента столкновения и как на это отреагировал водитель, какие действия он предпринял по предотвращению столкновения;

- в какой момент и на какой дистанции потерпевший и водитель заметили транспортное средство, с которым произошло столкновение;

- может ли потерпевший показать на схеме ДТП в каком месте произошло столкновение (опрокидывание);

- какие действия выполнил водитель для предотвращения столкновения.

У потерпевшего выясняются также обстоятельства, относящиеся к механизму столкновения:

- в какую часть ТС последовал первоначальный удар;

- был ли водитель и сам потерпевший пристегнуты ремнями безопасности;

- какие телесные повреждения получил потерпевший и водитель, каковы последствия телесных повреждений (теряли сознание, получили травматический шок).

Кроме того, необходимо выяснить сведения, относящиеся к механизму телесных повреждений:

- какими частями транспортного средства внутри салона причинены телесные повреждения;

- в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения ему были нанесены;

- какова последовательность его перемещения после удара;

- в одежде какого цвета он находился, имеются ли на ней следы и где одежда находится в данный момент (при необходимости одежда изымается и подвергается исследованию).

Кроме того, необходимо установить, не страдает ли он каким-либо физическим недостатком (например, хромотой, близорукостью), помешавшим ему сориентироваться в возникшей обстановке (по этому вопросу рекомендуется проконсультироваться с лечащим врачом, допросить родственников и знакомых потерпевшего).

Для обеспечения установления характера и размера последствий полученных травм необходимо выяснить:

- какие телесные повреждения были причинены потерпевшему;

- в каком лечебном учреждении и как долго он лечился (находился ли на амбулаторном или стационарном лечении);

- какие вещи (портфель, зонтик и т. д.) и предметы одежды повреждены.

При наезде на пешехода, у потерпевшего выясняют, как и где он пересекал проезжую часть, как располагался по отношению к движущемуся, транспортному средству до момента наезда, видел и слышал ли шум его двигателя, на каком расстоянии находилось транспортное средство от него в момент начала пересечения проезжей части. Наряду с этим, необходимо выяснить в каком темпе он двигался (медленно, спокойно

или быстрый бег, медленный, спокойный или быстрый шаг); если менял темп движения, то какие отрезки дороги и каким темпом преодолел, какое расстояние он преодолел, к примеру от тротуара (обочины) до места наезда, уточнить угол пересечения проезжей части.

Если на проезжей части стояло транспортное средство или находилось другое препятствие, ограничивающее обзор проезжей части, то необходимо выяснить расположение их и расстояние, на котором перед транспортным средством он двигался, пересекал проезжую часть.

Также, следует установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия. Эти вопросы направлены на выяснение поведения водителя:

- как он объяснял обстоятельства случившегося;
- с какими просьбами обращался к потерпевшему; не изменял ли обстановку места происшествия;
- оказывал ли первую медицинскую помощь.

В тех случаях, **когда водитель скрылся с места происшествия** на транспортном средстве потерпевший допрашивается также о следующем:

- останавливалось ли транспортное средство и подходил ли водитель к потерпевшему;
- какие действия производил на месте происшествия;
- в каком направлении уехал;
- не запомнил ли примет водителя, других лиц находящихся рядом с ним.

Необходимо установить какие либо отличительные признаки транспортного средства. Выяснение этих обстоятельств важно и потому, что в подобных ситуациях водитель, под видом отправления потерпевшего в лечебное учреждение, увозит его с места происшествия и оставляет без помощи, в малолюдных местах (строительных площадках, пустырях, лесных массивах). Ход допроса дознаватель, следовательно обязан зафиксировать в протоколе следственного действия. Информация, воспринятая дознавателем, следователем, но не зафиксированная должным образом, теряет всю свою поисковую и, главное, доказательственную силу.,

Список литературы:

1. Приказ Генерального Прокурора Республики Казахстан от 19 сентября 2014 года № 89 «Об утверждении Правил приема и регистрации заявления, сообщения или рапорта об уголовных правонарушениях, а также ведения Единого реестра досудебных расследований»// Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 23 сентября 2014 года № 9744;
2. Севастьянова Е. Н. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия// Учеб.пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 1999;
3. Жарский В. Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий// Лекция. М., 1968. С. 13- 14;
4. Ханов Т.А., Бакишев К.А., Садвакасова А.Т. Особенности расследования дорожно-транспортных правонарушений//Актуальные проблемы современности. 2018. № 3 (21). С. 14-20;
5. Лобунец Е., Умарова А. Обнаружение, фиксация и изъятие запаховых следов//Вестник казахско-русского международного университета, Актюбинск – 2017. – www.articlekz.com/article/20334;
6. Пояркин Б.А. Проблемы извлечения запаховых следов человека с места происшествия в криминалистике//В сборнике: Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации сборник статей победителей V Международной научно-практической конференции: в 4 частях. 2017. С. 125-127;
7. Образцов В.А. Криминалистика: Москва - Юристъ,1997;
8. Горбачев Н.А., Чернышов В.Н. Сущность и значение производства допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений//В сборнике: Цели и пути устойчивого экономического развития. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. 2020. С. 234-237.