

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Нижегородская академия

С.А. Грачев, С.В. Костюнин, М.В. Лелетова

**РАССЛЕДОВАНИЕ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Учебно-практическое пособие

Нижегород
НА МВД России
2019

УДК 343.346
ББК 67.408.134+67.410.212
Г75

Рецензенты:

кандидат юридических наук, доцент *С.В. Ермаков*
(Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя);
Ю.Е. Кандинов
(Следственный отдел Отдела МВД России по Кстовскому району)

Грачев С.А., Костюнин С.В., Лелетова М.В.

Г75 Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебно-практическое пособие / С.А. Грачев, С.В. Костюнин, М.В. Лелетова. – Н. Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2019. – 77 с.

Учебно-практическое пособие содержит анализ практики применения норм уголовного законодательства, регламентирующих уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений, и норм уголовно-процессуального законодательства, определяющих порядок производства доследственной проверки и расследования уголовных дел по преступлениям указанной категории. В пособии представлены практические предложения по производству следственных действий и алгоритм действий сотрудников следственных подразделений ОВД, применяемый в процессе производства по делам рассматриваемой категории.

Предназначено для слушателей и курсантов образовательных организаций высшего и среднего образования МВД России и практических сотрудников правоохранительных органов.

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Нижегородской академии МВД России

Оглавление

Введение.....	4
1. Уголовно-правовая и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений	6
2. Осмотр места происшествия	25
3. Следственный эксперимент	34
4. Допрос при расследовании дорожно-транспортных преступлений	51
5. Судебная автотехническая экспертиза.....	66
Заключение	73
Литература	76

Введение

По данным ГИБДД МВД России, за 2016 год в России произошло 173 694 дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП), в которых погибло 20 308 и ранено 221 140 человек. В результате нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями транспортных средств произошло 150 860 ДТП, в которых погибло 16 933 человека¹. Таким образом, в результате нарушения ПДД водителями за год в России погибает количество человек, сопоставимое с населением таких городов Нижегородской области, как Навашино или Лукоянов. В 2017 и 2018 годах произошло снижение количества ДТП, однако существенным его назвать нельзя.

Указанная проблема известна и руководству страны. Так, Президент России В.В. Путин в своих выступлениях неоднократно замечал, что статистика смертности от ДТП выглядит угрожающе, причем большинства жертв можно было избежать². Помимо смертности и телесных повреждений в результате ДТП причиняется большой материальный ущерб.

Расследование уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях представляет определенную сложность ввиду быстротечности процессов начала и окончания ДТП (иногда в течение нескольких секунд или даже долей секунд), которые следовательно приходится реконструировать во времени и пространстве.

Особенности расследования ДТП обусловлены следующими обстоятельствами.

Обстановка места ДТП не может сохраняться в течение длительного времени в связи с тем, что проезжая часть должна

¹ URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 20.03.2019).

² См.: Путин об уровне смертности в ДТП: от этого кошмара надо избавляться. URL: <https://ria.ru/society/20160314/1389726308.html> (дата обращения: 20.03.2019).

быть по возможности быстрее освобождена от транспортных средств, следы на месте происшествия быстро уничтожаются либо проходящим транспортом, либо в результате атмосферных воздействий.

Не исключена возможность умышленного или случайного внесения изменений в дорожную обстановку со стороны лиц, находящихся на месте ДТП.

В связи с этими особенностями результаты и качество расследования дорожно-транспортного происшествия во многом зависят от своевременного выезда на место происшествия, тщательного и квалифицированного его осмотра и от правильного закрепления результатов осмотра в соответствующих документах.

Анализ уголовных дел, возбужденных по фактам ДТП, позволил выявить множественные ошибки, допускаемые следователями при расследовании, приводящие к неполноте и необъективности расследования. При этом основная часть ошибок допускается именно на первоначальном этапе, часто при осмотре места происшествия¹.

Просчеты следователей при расследовании ДТП:

1. Некачественный осмотр места происшествия и транспортных средств участников ДТП.
2. Отсутствие следственных экспериментов по отдельным видам ДТП, непроведение автотехнических экспертиз.
3. Непринятие мер к сохранности вещественных доказательств, обеспечению явки иногородних участников ДТП для проведения с ними следственных действий и др.

Несвоевременное выполнение указанных следственных, процессуальных, а также организационных действий часто в дальнейшем является невосполнимым препятствием для привлечения виновных к ответственности.

¹ См.: Справочник следователя. М., 1990. С. 74–78.

1. Уголовно-правовая и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений

Основной непосредственный объект рассматриваемого преступления – общественные отношения в области безопасного дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года определяет дорожное движение как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог¹.

Указанное позволяет констатировать, что совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, вне дорог невозможно. В том случае, если водитель транспортного средства двигался вне дорожной сети либо транспортным средством был причинен вред, предусмотренный в ст. 264 УК РФ, в других обстоятельствах (при восстановительном ремонте или техническом обслуживании транспортного средства, его погрузке или разгрузке), то есть когда непосредственно Правила дорожного движения не нарушались, необходимо действия виновных лиц квалифицировать не по ст. 264 УК РФ, а по иным статьям Уголовного закона.

Именно на данное обстоятельство указал Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 года № 25².

Например, если транспортное средство было использовано для умышленного причинения смерти другому лицу, дей-

¹ См.: О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ (в ред. от 28.11.2015). Ст. 2 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.03.2019).

² См.: О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 (в ред. от 24.05.2016) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.03.2019).

ствия водителя необходимо квалифицировать как убийство, а автомобиль – как орудие совершения преступления. Естественно, что в подобном случае необходимо анализировать умысел водителя, поскольку деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может быть совершено только по неосторожности.

При анализе исходной информации на месте происшествия и при решении вопроса о возбуждении уголовного дела следователь должен принять в расчет следующие обстоятельства:

- участвовало ли в ДТП механическое транспортное средство, а именно: автомобиль, автобус, троллейбус, трамвай или иное средство;

- имело ли место в действиях водителя нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- нарушал ли водитель требования ПДД при движении на дороге. В данном случае место происшествия должно соответствовать требованиям, указанным в Правилах дорожного движения в определении дороги как обустроенной или приспособленной и используемой для движения транспортных средств по полосе земли либо поверхности искусственного сооружения. Дорога – несколько более широкое понятие, чем проезжая часть, которая предусмотрена для движения автомобилей. Дорога состоит из нескольких частей, в качестве которых могут выступать одна или несколько проезжих частей, трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы. При этом дорога не обязательно должна включать все из указанных элементов.

Законодатель при определении понятия «дорога» использует категории обустроенного или приспособленного участка земли или сооружения, то есть специально предусмотренного для движения транспортного средства, а не используемого для этого¹. Предполагается, что водитель, съехав с дороги в поле или в лес, не будет находиться на дороге и, соответственно, при причинении транспортным средством тяжких телесных

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 44–46.

повреждений или смерти его действия не могут быть квалифицированы по ст. 264 УК РФ. Во время весенней или осенней распутицы некоторые дороги (грунтовые вне населенных пунктов) утрачивают возможность передвижения по ним, однако дорогами от этого они не перестают оставаться.

При расследовании дорожно-транспортного преступления следователь должен знать и понимать требования Правил дорожного движения, поскольку рассматриваемая в данном пособии норма носит бланкетный характер.

ПДД устанавливают порядок действий водителя в каждой конкретной дорожной ситуации.

Например, п. 10.1 Правил дорожного движения обязывает водителя вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения (ограничение определяется требованиями дорожных знаков, наличием населенного пункта или другим способом), учитывая при этом видимость в направлении движения автомобиля. При этом выбранная водителем скорость движения должна обеспечивать возможность контролировать обстановку вокруг транспортного средства для выполнения требований ПДД. Например, выбранная скорость должна позволить водителю обнаружить препятствие для дальнейшего движения и остановить автомобиль в случае необходимости, не допуская при этом столкновения с ним.

С учетом данного требования ПДД водитель должен избирать такую скорость, чтобы во всех случаях избежать аварии, то есть своевременно обнаружить препятствие и снизить скорость вплоть до полной остановки. Исключением из этого правила будут случаи, когда водитель обнаруживает препятствие позже, чем может остановиться. Таким образом, для определения возможности либо невозможности избежать наезда следует исходить из того, что водитель со своего места должен своевременно обнаружить опасность и нажать на тормоз (с учетом времени реакции водителя на опасность и срабатывания тормозной системы), после чего автомобиль должен остановиться.

Пленум Верховного Суда РФ в п. 7 постановления от 9 декабря 2008 года № 25 указал, что при анализе наличия либо отсутствия у водителя транспортного средства технической возможности предотвратить ДТП следует исходить из обязанности выбрать такую скорость движения, которая обеспечивала бы водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения¹.

Необходимость определения наличия либо отсутствия у водителя транспортного средства технической возможности предотвратить ДТП возникает по большинству уголовных дел и определяется заключением автотехнической экспертизы. Необходимости в проведении подобной экспертизы не возникает, когда водитель, например, грубо нарушает такие требования ПДД, как движение под запрещающий сигнал светофора или производит наезд на пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе, то есть тогда, когда возникновение ДТП не связано с фактом обнаружения опасности для движения.

В связи с тем, что определение общей видимости в месте ДТП в ходе предварительного следствия не всегда возможно, поскольку не во всех случаях получается повторить исследуемое событие (в условиях сильного тумана, сильного дождя, снегопада), целесообразно при первоначальном осмотре места происшествия провести определенные опытные действия. При их производстве следует определить общую и конкретную видимость в месте совершения ДТП. В подобной ситуации следователь должен методически верно спланировать не только проводимый им осмотр места происшествия, но и всю процессуальную деятельность других членов следственно-оперативной группы (далее – СОГ) на месте происшествия.

Опасность для дальнейшего движения традиционно рассматривается с двух сторон – объективной и субъективной.

¹ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 21.03.2019).

Объективная опасность существует в окружающей водителю обстановке и не зависит от него. Так, наличие пешеходов, выходящих из-за близко идущего транспорта, не может быть зафиксировано своевременно.

Субъективная опасность определяется личными качествами водителя (внимательное наблюдение за дорожной обстановкой, разговор по сотовому телефону или с пассажирами, отвлечение на настройку радиоканала и т. п.). При этом опасность может быть воспринята неадекватно в силу отсутствия необходимого опыта (движение по первому снегу, по рельсам железнодорожного транспорта, в условиях начинающегося дождя по проселочной дороге без твердого покрытия и т. п.).

При расследовании уголовного дела следователь должен установить момент возникновения опасности, местонахождение водителя и управляемого им транспортного средства, порядок принятия водителем необходимых мер для предотвращения ДТП или непринятие указанных мер.

Предмет преступления – автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство, полный перечень которых приводится в примечании к ст. 264 УК РФ. Это, в частности, трактор, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право¹.

Факт отнесения транспортного средства к тому или иному виду определяется государственным органом, выдающим владельцу документ о его государственной регистрации.

В свидетельстве о регистрации транспортного средства, имеющем серию и номер, указываются:

- собственник (владелец) (ФИО и адрес);
- регистрационный знак транспортного средства;

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 55–56.

– идентификационный номер (VIN), проставляемый на кузове;

– номера и модель двигателя, шасси и кузова;

– марка, тип и категория транспортного средства;

– мощность и объем двигателя, его номер;

– разрешенная максимальная масса ТС и его масса без нагрузки.

– год выпуска, цвет кузова, а также сведения о номере и серии паспорта транспортного средства и данных регистрационного органа, поставившего на учет транспортное средство.

Правила дорожного движения дают определение каждому виду транспортного средства. Так, трамвай – это поезд городской наземной железной дороги, состоящий из одного или нескольких вагонов, предназначенный для перевозки пассажиров (иногда грузов).

В соответствии п. 1.2 Правил дорожного движения под механическим транспортным средством понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Если транспортное средство двигателя не имеет (велосипед, гужевая повозка, самокат и проч.), то оно не может быть предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может быть совершено только по неосторожности. Состав рассматриваемой нормы по конструкции объективной стороны является материальным, то есть для того чтобы данное преступление было окончено, необходимо наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека либо причинения смерти¹.

При этом, как отмечает в рассматриваемом постановлении Пленум Верховного Суда РФ, в процессе расследования преступления должны быть установлены:

– сущность действий (бездействия) лица, управляющего транспортным средством;

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 44–46.

– пункт (пункты) Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, которые нарушаются указанными действиями (бездействием) водителя;

– причинно-следственная связь между действиями (бездействием) водителя и наступившими последствиями.

Нарушений Правил дорожного движения множество, и касаются они различных аспектов действий водителя при управлении транспортным средством. Это может быть невыполнение водителем своих обязанностей либо нарушение правил, регламентирующих начало движения и маневрирование; движение через железнодорожные пути, движение по автомагистрали, в жилых зонах, буксировку механических транспортных средств; учебную езду; нарушение правил приоритета, перевозки людей; использования световых приборов, проезда перекрестков; перевозки грузов и др. Также могут быть нарушены правила выполнения разворота, соблюдения дистанции и интервала, превышения скорости движения, правила обгона и встречного разъезда, водитель может оставить свое место или транспортное средство без принятия необходимых мер, исключая самопроизвольное движение транспортного средства, и др.

Следует иметь в виду, что не все нарушения водителем Правил дорожного движения могут иметь причинно-следственную связь с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ¹. Так, вряд ли можно нарушить правила стоянки, причинив тем самым смерть или тяжкие телесные повреждения. Таким образом, не все нарушения Правил дорожного движения могут стать условиями, влекущими уголовную ответственность.

Вместе с тем, диспозиция ст. 264 УК РФ предусматривает ответственность за нарушения правил эксплуатации, к которым относится эксплуатация транспортного средства, имеющего неисправности механизмов, при наличии которых за-

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 61.

прещается его эксплуатация. К ним относятся неисправности следующих деталей и механизмов:

- тормозной системы;
- рулевого управления;
- внешних световых приборов;
- стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла (при соответствующей погоде);
- колес и шин;
- двигателя и других, относящихся к элементам конструкции¹.

Как было отмечено, уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает лишь при причинении вреда жизни и здоровью соответствующей степени тяжести, определяемой заключением судебно-медицинского эксперта. Так, если в результате ДТП причинен вред здоровью средней степени или имущественный вред, то уголовной ответственности водитель не подлежит. Не подлежит ответственности водитель транспортного средства, если в его действия по управлению транспортным средством вмешалось иное лицо, в результате чего произошло ДТП (за исключением случаев, когда данное вмешательство было обусловлено ненадлежащим исполнением ПДД самим водителем. Например, водитель не посадил в специальное кресло или не пристегнул ремнем безопасности малолетнего ребенка, который вмешался в управление транспортным средством).

Если в результате ДТП были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью нескольким лицам, то водитель подлежит ответственности по ч. 1 ст. 264 УК РФ, поскольку в качестве квалифицирующего признака отсутствует факт причинения данного вреда нескольким лицам. В отношении причинения смерти ситуация меняется – в данном случае ответственность наступает по квалифицированным со-

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 63.

ставам. При этом в расчет не принимается тот вред, который нанес водитель самому себе.

Наибольшую сложность в доказывании по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, представляет доказывание причинно-следственной связи между нарушением Правил дорожного движения (эксплуатации транспортных средств) и наступившими преступными последствиями. Нетрудно это сделать, когда в результате ДТП потерпевший контактировал только с одним транспортным средством.

Совершенно другая ситуация складывается в случаях, когда в дорожно-транспортном происшествии участвовали несколько транспортных средств, тем более тогда, когда нарушения Правил дорожного движения (эксплуатации транспортных средств) были допущены несколькими из них¹.

Любое дорожно-транспортное происшествие неповторимо, несмотря на его кажущуюся простоту. Мнимая, на первый взгляд, однотипность механизма и обстоятельств ДТП не во всех случаях позволяет установить истинную причину произошедшего. Традиционно ДТП подразделяются на несколько видов с учетом его механизма и последствий:

- столкновение транспортного средства с неподвижным препятствием;
- столкновение нескольких транспортных средств;
- наезды транспортного средства на пешехода и других участников дорожного движения;
- выпадение пассажира из транспортного средства;
- опрокидывание транспортного средства;
- падение транспортного средства с моста, эстакады, в реку и т. п.

Расследующий уголовное дело следователь должен иметь в виду, что рассматриваемые преступления зачастую пред-

¹ См.: Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А.М. Кривицкий, Ю.И. Шапоров, В.В. Фальковский [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого и Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. С. 69.

ставляют собой результат одновременно сложившихся или возникших нескольких обстоятельств – нарушений ПДД, возникших в действиях водителя транспортного средства, пешеходов, переходящих проезжую часть, пассажиров управляемого водителем транспортного средства; лиц, несущих ответственность за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, поэтому следует детально анализировать все собранные по делу обстоятельства.

Судебно-следственной практикой установлено, что на механизм совершения данного преступления влияет большое количество параметров системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда»¹.

Следовательно, на каждом из взаимодействующих объектов остаются следы произошедшего ДТП.

Одним из главных источников доказательств является водитель транспортного средства, однако в силу его заинтересованности в исходе дела не стоит рассчитывать на дачу им признательных показаний во всех случаях. Водитель транспортного средства может сообщить о таких обстоятельствах, как его самочувствие, техническая исправность транспортного средства, скорость движения, видимость в направлении движения, наличие свойств и состояний дорожного покрытия (качество дорожного покрытия, разметка, дорожные знаки и т. п.), действия всех участников ДТП, наступившие последствия и т. п.

Второй элемент системы – автомобиль (транспортное средство). В результате ДТП на нем могут образоваться соответствующие следы и повреждения. Следует иметь в виду, что обнаруженные после ДТП следы на транспортном средстве могли возникнуть на нем как до момента ДТП, так и образоваться в ходе ДТП. При этом следует установить оба вида следов. По отдельным преступлениям, когда водитель скрылся с места ДТП, следует осматривать не только экстерьер транс-

¹ См.: Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: учебное пособие / И.С. Степанов, Ю.Ю. Покровский, В.В. Ломакин, Ю.Г. Москалева / под общ. ред. В.В. Ломакина. М., 2011.

портного средства, но и интерьер. При этом следует искать и изымать отпечатки пальцев рук водителя в салоне, микрочастицы одежды водителя на сиденьях (чехлах) и др.

Третьим элементом рассматриваемой системы является дорога. В процессе ДТП на проезжей части или примыкающих к ней участках местности могут остаться и быть обнаружены следы движения и торможения автомобиля, его детали и части после ДТП, следы этих частей (в том числе и осыпь стекла, следы горюче-смазочных материалов, технических жидкостей и проч.), обуви и частей тела пострадавшего. Обязательной фиксации подлежат наличие источников искусственного освещения, дорожной инфраструктуры, дорожных знаков, действие которых приходится на место ДТП.

Последний, четвертый элемент системы – окружающая среда, которая может быть рассмотрена с нескольких сторон.

Во-первых, это пострадавший. Состояние его тела в результате наезда или столкновения, одежды и его показания могут быть средством установления большинства обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу. В связи с тем, что состав рассматриваемого преступления материальный, производство судебно-медицинской экспертизы является обязательным во всех случаях расследования ДТП.

Во-вторых, это условия видимости и освещения в момент ДТП. С учетом сложившейся практики следователю необходимо по максимуму детально зафиксировать данные обстоятельства, поскольку не всегда возможно их в дальнейшем воспроизвести. В силу указанного обстоятельства, протокол осмотра места ДТП по своему содержанию отличается от протоколов осмотра места происшествия по другим преступлениям.

В-третьих, это свидетели и очевидцы произошедшего ДТП, которых следует установить. При выезде на место происшествия сотрудникам Дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ДПС ГИБДД) после оказания помощи пострадавшим следует предпринять первоочередные меры по установлению круга очевидцев, а также водителей транспорт-

ных средств, оборудованных средствами видеофиксации, для использования в дальнейшем в доказывании данных источников доказательств.

Указанные обстоятельства диктуют необходимость установления следующих обстоятельств при расследовании дорожно-транспортного происшествия:

- определить перечень (вид, марку, модель, идентификационный номер автомобиля (VIN), государственный регистрационный знак и другие параметры) транспортных средств, участвовавших в ДТП или находившихся рядом с местом ДТП (расположение которых повлияло на действия участников ДТП), а также установить их местонахождение. Затем необходимо установить техническое состояние указанных транспортных средств как до, так и после происшествия. Следователь должен иметь в виду, что наличие, например, антиблокировочной системы тормозов может повлиять на остановочный путь и исключить тормозной след на проезжей части, поэтому фиксация комплектации автомобиля имеет существенное значение. Также следует зафиксировать количество пассажиров каждого транспортного средства (с указанием веса каждого пассажира) и общий вес груза в багажнике, на крыше автомобиля, в прицепе;

- установить взаимное расположение транспортных средств на проезжей части, а также скорость их движения до момента обнаружения препятствия для движения и начала торможения (маневрирования);

- установить очередность действий водителя и других участников дорожного движения до момента ДТП в хронологической последовательности и зафиксировать требования ПДД, которые в указанной ситуации должны были регламентировать указанные действия;

- оценить наличие технической возможности избежать дорожно-транспортного происшествия при условии соблюдения участниками дорожного движения установленных ПДД.

Субъектом рассматриваемого преступления является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее техническим

средством. При этом не важно, обладал ли данный водитель правом управления данным транспортным средством (имел ли он соответствующее удостоверение или категорию) или нет.

Само по себе наличие (отсутствие) удостоверения не имеет причинной связи с наступившими последствиями. Если гражданин не получил право на управление транспортным средством или он был лишен данного права, то он подлежит ответственности на общих основаниях.

Однако ученик в присутствии инструктора в учебном транспортном средстве не должен нести уголовную ответственность за нарушение ПДД. В случае, когда обучающийся не подчинился инструктору, умышленно нарушил Правила дорожного движения, он подлежит уголовной ответственности по другим нормам УК РФ, поскольку он действовал умышленно.

В качестве субъекта преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, выступает лицо, находящееся в состоянии опьянения. Данное состояние может быть зафиксировано медицинским освидетельствованием на состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, а также фактом отказа водителя транспортного средства от подобного освидетельствования.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления – неосторожность.

Неосторожность при совершении данного преступления выражается в легкомыслии, когда водитель транспортного средства при нарушении ПДД предвидит возможность наступления общественно опасных последствий в результате своих действий или своего бездействия, однако без достаточных оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. Также неосторожность водителя может быть в виде небрежности, когда водитель транспортного средства при нарушении ПДД не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий, несмотря на то, что мог и должен был их предвидеть.

При квалификации действий виновного лица необходимо исходить из того, что неосторожность касается только наступивших последствий и не обязательно должна касаться нару-

шения Правил дорожного движения (эксплуатации транспортных средств). Нарушение водителем ПДД может быть совершено и умышленно¹.

Согласно ст. 264¹ УК РФ уголовная ответственность наступает за нарушение Правил дорожного движения лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264¹ УК РФ.

Примечание 2 к ст. 264 УК РФ определяет, кто может быть признан лицом, находящимся в состоянии опьянения в момент ДТП².

Исходя из данной характеристики преступного нарушения Правил дорожного движения, можно определить перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию по рассматриваемой категории дел. С учетом требований ст. 73 УПК РФ необходимо установить:

- относится ли событие, по поводу которого проводится проверка, к числу дорожно-транспортных происшествий. При этом недостаточно одного лишь участия в произошедшем транспортного средства. Необходимо, как отмечалось ранее, зафиксировать все необходимые признаки ДТП;

- точное время и место совершения дорожно-транспортного происшествия;

- данные потерпевших, локализация телесных повреждений, характер и размер причиненного вреда их здоровью либо время и причины их смерти;

- характер и размер причиненного морального и (или) материального вреда, причиненного потерпевшему;

¹ См.: Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: учебное пособие / И.С. Степанов, Ю.Ю. Покровский, В.В. Ломакин, Ю.Г. Москалева / под общ. ред. В.В. Ломакина. М., 2011. С. 70.

² См. там же. С. 78.

– перечень транспортных средств, которые участвовали в ДТП или были повреждены, механизм ДТП (его описание в хронологическом порядке);

– сущность нарушения ПДД и лиц, допустивших их нарушение, перечень пунктов Правил дорожного движения, которые были нарушены;

– причинно-следственную связь между нарушением ПДД и последствиями, установленными в ходе предварительного расследования;

– имеются ли нарушения ПДД в действиях лиц, контролирующих или руководящих деятельностью виновного в ДТП лица (медицинские работники, работники технической части, которые выпустили на линию больного или пьяного водителя или техническое средство с неисправностью и т. п.);

– обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности лица, привлекаемого к уголовной ответственности.

Алгоритм действий следователя при получении сообщения о ДТП с пострадавшими обусловлен содержанием полученного сообщения. В том случае, если на момент получения сообщения о ДТП усматривается причинение тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего, проверка сообщения о преступлении осуществляется посредством выезда следственно-оперативной группы на место происшествия.

Если из полученного сообщения причинение тяжкого вреда здоровью (смерти) не усматривается, то руководитель ОВД проверку поручает сотрудникам ГИБДД. В данном случае оценка собранных материалов на предмет готовности к возбуждению уголовного дела проводится следователем, когда сотрудники ГИБДД в результате проверки фиксируют факт ДТП и причинения тяжких телесных повреждений (смерти) потерпевшему.

Проверка следователем сообщения о ДТП посредством выезда СОГ выглядит следующим образом:

1. Следователь, получив сообщение о ДТП, должен определить состав участников следственно-оперативной группы и участников осмотра места происшествия. При получении ин-

формации о погибших – привлечь судебного медика или иного врача для осмотра трупа. Для организации дорожного движения и сохранности следов преступления – сотрудников ДПС ГИБДД. Определить перечень технических средств, подлежащих применению, и т. п.

2. При прибытии на место происшествия следователь должен организовать оказание помощи пострадавшим, их направление в медицинские учреждения. При необходимости принять меры к фиксации очевидцев и свидетелей происшествия. Если получена информация о том, что водитель скрылся с места ДТП, – принять меры к организации его задержания.

3. После определения границ места происшествия следователь приступает к осмотру места дорожно-транспортного происшествия. При наличии трупа на месте происшествия осуществляет его осмотр с фиксацией в протоколе осмотра места происшествия. После осмотра трупа следователь организует направление трупа для проведения судебно-медицинского исследования.

Фиксация обстановки в протоколе осмотра места происшествия не исключает, а дополняется техническими средствами фиксации – фотосъемкой и (или) видеосъемкой. Необходимость скорейшей фиксации с помощью технических средств может быть обусловлена начавшимися осадками, наступлением темноты или иными факторами. Применение технических средств фиксации осуществляется по правилам криминалистической фотосъемки. В ходе осмотра следует обратить внимание на возможное наличие видеокамер (на магазинах, возле офисных помещений, банковских и иных учреждений, камер фиксации дорожного движения, системы «Безопасный город» и т. п.).

4. В рамках работы следственно-оперативной группы на месте происшествия следователь дает письменные поручения о производстве ОРМ в целях установления водителя (собственника) транспортного средства (транспортных средств, участвовавших в ДТП) и его пассажиров, очевидцев и свидетелей ДТП.

Действенным средством поиска свидетелей и очевидцев ДТП является размещение информации о помощи следствию в информационных новостных программах, с помощью «бегущей строки» в телевизионных СМИ, в тематических группах социальных сетей и т. п.

Для установления обстоятельств ДТП целесообразно опросить или допросить пострадавшего (если он находится в контактном состоянии), врачей скорой медицинской помощи (доставлявших пострадавшего в лечебное учреждение), водителей и пассажиров транспортных средств, двигавшихся во встречном и попутном направлении. При этом целесообразно выяснить, оборудован ли их автомобиль видеорегистратором, и принять меры к изъятию данной видеозаписи.

5. Если автомобиль скрылся с места ДТП, следователь должен принять меры к обнаружению и фиксации лакокрасочного покрытия автомобиля, следы которого могут находиться на месте ДТП, на пострадавшем и его одежде.

Для идентификации автомобиля по его лакокрасочному покрытию следователь может воспользоваться соответствующей криминалистической картотекой лакокрасочных материалов, имеющейся в распоряжении органов внутренних дел.

При обнаружении автомобиля, ранее скрывшегося с места ДТП, следователь проводит его осмотр. Особое внимание при осмотре данного автомобиля необходимо направить на фиксацию повреждений автомобиля и отсутствие (разрушение) деталей, оставшихся на месте ДТП (с учетом содержания протокола осмотра места ДТП), а также на обнаружение и изъятие следов водителя и пассажиров в салоне автомобиля (волос, отпечатков пальцев рук, микрочастиц одежды и проч.).

Кроме того, в рамках этого же осмотра необходимо получить образцы лакокрасочного покрытия и образцы крови, волос, тканей потерпевшего с бампера, капота и других частей транспортного средства для последующего сравнительного исследования.

6. Водитель, скрывшийся с места ДТП, немедленно после задержания должен быть направлен на уголовно-процессуаль-

ное (для фиксации телесных повреждений) и медицинское освидетельствование (для установления состояния опьянения) с учетом периода времени, прошедшего с момента ДТП.

Целесообразно провести изъятие одежды задержанного водителя, ранее скрывшегося с места ДТП, для последующего проведения экспертизы с целью определения сходства ткани и микрочастиц, оставленных на сиденье (чехлах) автомобиля. При этом необходимо принять меры к установлению конкретного сиденья транспортного средства (водительского или иного), на котором находился подозреваемый.

7. По всем полученным следам и медицинским документам необходимо назначить соответствующие экспертизы.

При осмотре транспортного средства, участвовавшего в ДТП, следователю необходимо иметь в виду, что не все лица, управляющие транспортным средством в момент ДТП, это подтверждают. По уголовному делу необходимо установить конкретное лицо, управлявшее транспортным средством, с учетом того обстоятельства, что владелец автомобиля несет уголовную ответственность только в том случае, если он лично управлял автомобилем. Во всех остальных случаях, когда факт управления транспортным средством конкретным лицом не доказан, владелец автомобиля несет гражданско-правовую ответственность перед потерпевшим как владелец источника повышенной опасности.

В силу указанных обстоятельств владелец автомобиля, управлявший автомобилем в момент ДТП и стремящийся избежать уголовной ответственности, может указать:

- что его автомобиль угнали неизвестные и совершили ДТП;
- что в процесс управления автомобилем вмешалось третье лицо (не подлежащее уголовной ответственности в силу возраста или погибшее в результате ДТП и т. п.);
- что он (будучи в состоянии опьянения) доверил управление своего автомобиля другим лицам, назвать которых он затрудняется;
- выдвинуть иные версии своей непричастности к совершению преступления.

Указанные версии владельца автомобиля должны быть опровергнуты следственным путем, решающее значение для которого имеет качественная отработка места происшествия и результаты первоначальных следственных и иных процессуальных действий, проведенных в первые 2–3 дня с момента получения сообщения о произошедшем ДТП.

2. Осмотр места происшествия

Осмотр места происшествия имеет огромное значение для расследования преступлений. Неквалифицированное его проведение приводит к невозможным утратам следов и вещественных доказательств, так как компенсировать пробелы, допущенные при первоначальном осмотре, путем проведения повторного осмотра уже не удастся.

Осмотр места происшествия дает возможность следователю решить главную задачу – составить точную картину события.

Успех в решении задачи всестороннего, полного, объективного и быстрого раскрытия ДТП во многом зависит от того, насколько правильно и своевременно проведен осмотр места происшествия.

Следственное действие осмотр места ДТП имеет весьма важное значение для объективного расследования уголовного дела, выяснения непосредственных причин происшествия, позволяет получить информацию для успешного решения первоочередных и последующих задач расследования, установления истины по уголовному делу.

Следователь, выезжающий на осмотр места ДТП, должен знать, что от его подготовленности, экипировки зависит правильность и качество отражения результатов осмотра: поиска, сбора и фиксации доказательств¹.

Приступая к осмотру места происшествия, члены СОГ должны четко знать его задачи:

1. Установление места и времени происшествия и его последствий.
2. Исследование обстановки и механизма происшествия.
3. Установление типа, модели и других данных о транспортных средствах (далее – ТС), отсутствующих на месте ДТП, определение направления их движения после происшествия.

¹ См.: Справочник следователя. Осмотр места происшествия. М., 2010. С. 157.

4. Обнаружение, фиксация и изъятие всех следов происшествия.

5. Установление непосредственных причин ДТП и нарушений ПДД.

6. Построение и проверка версий об отдельных обстоятельствах происшествия.

Высокое качество осмотра места ДТП может быть обеспечено лишь при соблюдении следующих условий:

- своевременность производства осмотра;
- наличие специальных знаний у следователя, производящего осмотр места происшествия и транспортных средств (специализация по расследованию ДТП);
- использование в процессе осмотра научно-технических средств;
- участие в осмотре специалиста;
- применение наиболее эффективных методов познания, в том числе моделирования, эксперимента, измерений и вычислений и др.

Говоря об условиях осмотра места происшествия, нужно отметить, что своевременность осмотра обеспечивается правильной организацией работы следственных, оперативно-технических, оперативных и административных подразделений органов внутренних дел¹.

Следователю, занимающемуся расследованием ДТП, необходимо помнить, что от его подготовленности к осмотру места происшествия и его экипировки зависит правильность отражения результатов осмотра, поиска, сбора и фиксации вещественных доказательств.

Для качественного осмотра ДТП следователь должен иметь следственный чемодан (портфель), укомплектованный измерительными приборами, применяемыми при осмотре места дорожно-транспортного происшествия: линейками, лазерными дальномерами, измерительными рулетками, измерительными колесами, циркулем, штангенциркулем, теодолитом,

¹ См.: Справочник следователя. Осмотр места происшествия. М., 2010. С. 157.

эклиметром, нивелиром, большим чертежным транспортиром с отвесом и другими инструментами.

При недостаточном естественном или стационарном искусственном освещении применяется осветительная аппаратура – переносные источники искусственного освещения. Правильный подбор источника света является основой выявления улик на месте преступления. Вышеперечисленные приборы могут быть предназначены для освещения конкретных объектов (например, труднодоступных мест, документов на просвет, при фотосъемке следов в косопадающем свете), а также и для общего освещения (например, места происшествия при его осмотре в ночное время).

При осмотре места дорожно-транспортного происшествия используются осветители, находящиеся в комплекте передвижных криминалистических лабораторий (ПКЛ), в том числе осветительные комплексы «МОК-0,5» и «МОК-1». К этому виду технических средств относятся ультрафиолетовые и инфракрасные осветители, приборы ночного видения типа «Ворон» и т. п.

Также для качественного осмотра ДТП следователю необходимо иметь:

- мелок для нанесения отметок на проезжей части места ДТП, интересующих повреждений на транспорте, расположения трупа и т. д.;

- бланки следственных действий;

- миллиметровая бумага (листы) или бумага в клетку – для составления масштабных планов, которые в дальнейшем в случае необходимости помогут точно воспроизвести картину ДТП. Основное обязательное требование к составлению схемы места ДТП – соблюдение пропорций размеров объектов, отображенных на схеме;

- мерное колесо для измерения кривых линий (курвиметр).

До выезда на место происшествия следователь обязан:

- уточнить у дежурного по ОВД информацию о происшествии, наличии транспортных средств, участвовавших в ДТП, и их водителей на месте происшествия;

- сформировать состав следственно-оперативной группы, обеспечив участие необходимых специалистов в осмотре;
- организовать незамедлительный выезд следственно-оперативной группы на место происшествия.

Приступая к осмотру, следует помнить, что работу на местах дорожно-транспортных происшествий членам следственно-оперативной группы необходимо производить при должном обеспечении сотрудниками ГИБДД безопасности дорожного движения. Перемещения на осматриваемых участках проезжих частей следует производить только после полного прекращения дорожного движения по ним, и только на территориях, выгороженных с помощью технических средств или в результате целенаправленных действий сотрудников ДПС, осуществляющих регулирование дорожного движения. При необходимости выхода из зоны, обозначенной специальными техническими средствами (дорожные знаки, направляющие конусы и стойки), они должны знать, что на них распространяются требования разд. 4 Правил дорожного движения «Обязанности пешеходов». В таких случаях для обеспечения безопасности перемещений и недопущения создания угрозы возникновения нового ДТП члены СОГ должны пользоваться помощью сотрудников ГИБДД.

В большинстве случаев осмотр ТС проводится после осмотра места ДТП. Перед его проведением следует ознакомиться с первичной информацией, которая была установлена на месте происшествия (протокол и схема к протоколу осмотра места происшествия, фотографии с места происшествия, установленные направления движения автомобилей и их загрузки); это поможет в проведении осмотра. Также большую помощь в установлении обстоятельств совершенного ДТП оказывают имеющиеся во многих автомобилях видеорегистраторы. В ходе осмотра ТС сам регистратор или имеющаяся в нем запись события ДТП изымается также в порядке, установленном УПК РФ, после чего осматривается.

При осмотре ТС все повреждения автомобиля необходимо разделить на зоны. Эти зоны могут быть выбраны исходя из ме-

ста их расположения, характера повреждений, направления образования и т. д. Такое разделение позволит в дальнейшем установить порядок образования зон повреждений и затем соотнести их с этапами механизма ДТП. Тем более важно производить такое разделение, когда в ДТП участвовало несколько ТС¹.

Фотографии ТС делаются с использованием мерного объекта. При этом на обзорных фотографиях мерный объект должен быть полностью виден.

При осмотре ТС необходимо соблюдать следующие правила².

1. Фиксировать общий вид автомобиля (то есть виды автомобиля со всех сторон); при этом фотографии должны быть сделаны так, чтобы было понятно расположение зон(ы) повреждений.

2. Фиксировать расположение зон повреждений автомобиля относительно опорной поверхности.

3. Сделать снимки повреждений в этих зонах и определить их характер и направление образования. В некоторых случаях для установления направления образования повреждений следует производить макросъемку.

Следы материалов и веществ

Частицы лакокрасочных материалов и покрытий (далее – ЛКМиП), отслоившиеся от ТС в результате наезда (столкновения), могут быть обнаружены на различных следовоспринимающих объектах (объектах-носителях, предметах-носителях) – одежде и обуви пострадавших, других ТС, дорожном покрытии, ограждениях и др.

Изъятие отслоившихся макрочастиц ЛКМиП путем собирания проблемы не представляет. Что касается микрочастиц ЛКМиП, то их не всегда возможно обнаружить средствами и методами, применяемыми при осмотре места ДТП. Нередко выявление микрочастиц ЛКМиП требует проведения лабора-

¹ См.: Гороδοкин В.А., Тишин Д.В., Усманов Р.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. Челябинск, 2007.

² См. там же.

торных исследований с применением специального научного оборудования, поэтому, когда необходимо установить факт контактного взаимодействия объектов ДТП и имеются достаточные основания предполагать наличие на них ЛКМиП, следует изъять возможный объект-носитель (целиком либо его часть) и назначить экспертизу для решения вопроса о том, имеются ли на данном объекте (например, одежде пострадавшего, бампере и других частях ТС) следы ЛКМиП.

Прежде чем изъять наслоения, следует тщательно их описать, указать размеры, внешний вид и обязательно локализацию.

При отборе сравнительных образцов лакокрасочного покрытия ТС, подозреваемого в совершении ДТП, следует руководствоваться результатами его осмотра. Если на его поверхности нет повреждений (вмятин, отслоения лакокрасочного покрытия, стертостей и др.), то необходимо отобрать несколько соскобов в местах наиболее вероятного контакта с другим объектом¹.

Следы биологического происхождения – кровь, волосы, фрагменты тканей человека и животных

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

Наиболее часто по характерному виду из-за несложности обнаружения выявляются биологические следы в виде пятен крови. Как правило, пятна крови имеют красно-коричневый оттенок различной степени интенсивности. На черной кожаной или металлической поверхности пятна крови в косо падающих лучах имеют металлический блеск. При ультрафиолетовом освещении следы крови выглядят черными. Следует помнить, что кровь представляет собой вязкую и достаточно липкую жидкость, поэтому на свежие пятна крови на деталях ТС

¹ См.: Городокин В.А., Тишин Д.В., Усманов Р.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. Челябинск, 2007.

могут вторично налипать посторонние предметы (пыль, песок, труха, крошки и т. д.) и полностью маскировать пятна крови. Наличие на металле присохшего не осыпающегося песка может служить поводом для тщательного исследования данной поверхности на предмет выявления скрытых следов крови.

Свежие жидкие следы крови могут быть собраны с поверхностей ТС чистым марлевым тампоном.

В случае обнаружения высохших наслоений делается соскоб вещества на чистый бумажный лист.

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

При выявлении замерзших следов крови (зимой) следует произвести соскоб вещества на чистый марлевый тампон.

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

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

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

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

Во всех случаях в обязательном порядке следует достичь полного высыхания отобранных соскобов крови или марлевых тампонов со смывами следов перед окончательной упаковкой образцов. Все смывы с поверхностей на увлажненные марлевые тампоны, все соскобы и др. в обязательном порядке должны быть высушены без использования нагревательных приборов и попадания прямых солнечных лучей до помещения их в конверты или другой упаковочный воздухопроницаемый материал. Не рекомендуется использовать в роли упаковочного материала полиэтиленовые пакеты и т. п., поскольку в такой упаковке вещественные доказательства способны поглощать атмосферную влагу и могут отсыревать. Все отобранные образцы должны быть упакованы во влагопроницаемые (бумажные) пакеты.

Вещественные доказательства, изъятые с места преступления, должны быть упакованы отдельно от вещественных доказательств, изъятых у потенциального преступника¹.

Фиксация результатов осмотра места ДТП

О производстве осмотра составляется протокол на общих основаниях с соблюдением требований ст. 166, 167, 180 УПК РФ. Необходимо использовать формализованный бланк протокола осмотра места ДТП (бланк протокола прилагается). Для нанесения на него объектов разной конфигурации удобнее всего использовать их условные обозначения. Например, автомобили, автобусы, прицепы, которые, если смотреть сверху,

¹ См.: *Городокин В.А., Тишин Д.В., Усманов Р.А.* Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. Челябинск, 2007.

имеют очертания, близкие к прямоугольным, можно наносить на схему в виде прямоугольников. При нанесении на схему положений мотоциклов, велосипедов, отделившихся частей транспортных средств, выпавшего груза, трупов и других объектов можно нарисовать с учетом масштаба и, сохраняя подобие, их примерный вид сверху (рис. 1).

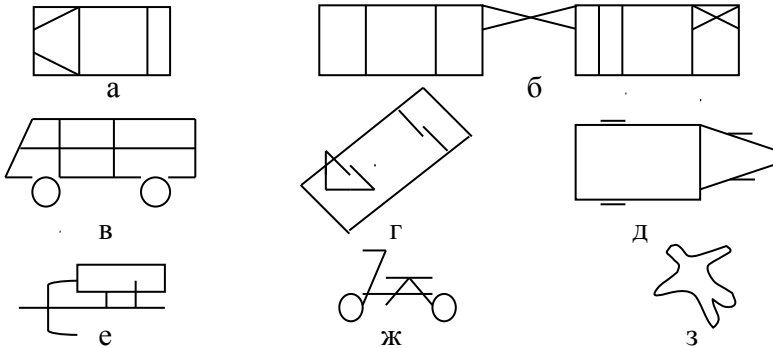


Рис. 1. Условные обозначения транспортных средств

(а – автомобиль; б – автопоезд в составе тягача с двумя задними мостами и двухосного прицепа; в – автомобиль, лежащий на боку; г – автомобиль, лежащий вверх колесами; д – колесный трактор; е – мотоцикл с коляской; ж – лежащий велосипед; з – труп)

При проведении осмотра места ДТП большое значение имеет применение судебной фотографии. Именно правильное и качественное применение фотосъемки (ориентирующей, обзорной, узловой и детальной) обеспечивает восстановление обстановки на месте происшествия и исключает возможные споры по поводу правильности составления протокола места ДТП, а при допущенной ошибке позволяет исправить ее следственным путем¹.

¹ См.: Справочник следователя. Осмотр места происшествия. М., 2010. С. 171.

3. Следственный эксперимент

Изучение практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях показывает, что одним из основных и часто проводимых следственных действий является следственный эксперимент. Его проведение обусловлено необходимостью установления механизма дорожно-транспортного происшествия, получения данных для назначения автотехнической экспертизы, проверки или уточнения конкретных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

Отличительная особенность производства следственных экспериментов по указанной категории уголовных дел заключается в том, что в основном их проведение невозможно без использования транспортных средств, являющихся источниками повышенной опасности, в том числе и на проезжих частях дорог, движение по которым наиболее интенсивное и его прерывание или закрытие может вызвать негативные последствия¹. Вследствие этого возникают дополнительные требования к подготовке и планированию данного следственного действия с учетом необходимости привлечения к участию в следственном эксперименте дополнительных сил и средств для обеспечения безопасности его проведения, в том числе в наиболее сжатый промежуток времени.

Производство следственного эксперимента регламентируется положениями, предусмотренными ст. 181 УПК РФ, в соответствии с которыми можно выделить три вида его проведения: воспроизведение действий, обстановки или других обстоятельств конкретного события (путем реконструкции); совершение необходимых опытных действий; сочетание реконструкции с совершением необходимых опытных действий.

¹ См.: Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. М., 2012.

Вынесение постановления для проведения следственного эксперимента не требуется. О необходимости его проведения вправе заявить ходатайства свидетель, потерпевший, подозреваемый, обвиняемый, защитник и иные участники уголовного процесса. Итоговое решение о проведении эксперимента принимает следователь¹.

Указанное следственное действие может проводиться как с целью проверки имеющихся данных о возможности совершать определенные действия, слышать и наблюдать какие-либо события, так и для выяснения механизма его происхождения или слеодообразования.

Для восприятия результатов эксперимента, которые находят свое отражение в протоколе, не применяются специальные познания (иначе следует назначать экспертизу), что является особенностью указанного следственного действия. При исследовании обстоятельств произошедшего события следователь может проводить эксперимент в следующих целях:

- выявления последовательности произошедшего события, механизма образования следов;
- определения возможности восприятия каких-либо фактов; совершения определенных действий; наступления какого-либо события.

Производство следственного эксперимента исключается при наличии факторов, которые могут создать опасность для жизни или здоровья участвующих в нем лиц. Также необходимо учитывать, что производство данного следственного действия не должно сопровождаться причинением ущерба чужому имуществу, нарушением общественной безопасности и норм нравственности. Например, недопустимо производство следственного эксперимента для того, чтобы проверить, выпадет человек или нет из автомобиля, который движется по пересеченной местности, если он сидит в открытом кузове, не приспособленном для перевозки пассажиров.

¹ См.: Кельбляев К.Р. Учебное пособие (курс лекций) по дисциплине «Осмотр места происшествия». Махачкала, 2016. С. 50.

При подготовке проведения следственного эксперимента по уголовному делу о дорожно-транспортном преступлении, связанном с гибелью потерпевшего, следователю необходимо рассматривать вопрос о целесообразности привлечения к участию в данном следственном действии близких родственников погибшего (отца, матери, дочери, сестры и др.). В некоторых случаях такое участие может повлечь за собой обострение переживания этих лиц, вызвать серьезную душевную травму у кого-либо из них и самым негативным образом сказаться на результатах эксперимента.

Производство следственного эксперимента возможно при наличии следующих условий:

- может быть проведен только после возбуждения уголовного дела;

- обязательное участие водителя, совершившего ДТП, если его процессуальный статус – подозреваемый (обвиняемый), то возможно участие и его защитника, других заинтересованных лиц;

- должно быть точно установлено, что при производстве эксперимента будут исключены нарушения прав и законных интересов участвующих в нем лиц;

- при производстве эксперимента не будут унижаться достоинство, честь участвующих в нем лиц, а также окружающих и создаваться опасность для их жизни и здоровья;

- эксперимент необходимо проводить в условиях, максимально сходных с теми, в которых происходило исследуемое событие.

К другим наиболее общим тактическим условиям производства данного следственного действия, исходя из конкретных происшествий, могут быть отнесены:

- использование по возможности тех же транспортных средств, когда это имеет принципиально важное значение;

- совершение в ходе проведения эксперимента (либо в целях безопасности лишь моделирование) действий, максимально сходных с теми, которые имели место в действительности;

– неоднократное повторение опытных действий, чтобы исключить случайные результаты и получить достоверные доказательства;

– проведение эксперимента поэтапно;

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

Проведение следственного эксперимента по отработке видимости целесообразно только после допроса всех участников и очевидцев ДТП, в ходе которых подробно и полно нашли свое отражение все обстоятельства происшествия (погодные, дорожные условия, какой свет фар был включен у транспорта, было ли включено уличное освещение и какое именно, поведение пешехода на проезжей части и т. д.), когда возникают сомнения в истинности их показаний, а также в других случаях:

– некачественной отработки видимости на месте ДТП, проводимой ранее сотрудниками полиции (сотрудниками ГИБДД);

– изменения дорожных и погодных условий к моменту отработки видимости (выпали осадки, стемнело к моменту приезда СОГ и т. д.);

– невозможности отработки видимости при осмотре места ДТП из-за повреждений на кузове автомашины.

Приняв решение о необходимости следственного эксперимента, следователь начинает подготовку к его проведению. Данный этап характеризуется сложностью, трудоемкостью и продолжительностью по времени, по сравнению с самим следственным действием, в ходе которого необходимо решение следующих вопросов:

1. Определение участников и обеспечение их явки для участия в следственном действии. Вопрос об имитации действий пешехода возникает во всех случаях, когда при ДТП потерпевший погибает или получает травмы, исключающие возможность его непосредственного участия. Исполнитель роли пешехода (статист) должен подбираться так, чтобы быть при-

мерно одного возраста, роста, телосложения с потерпевшим, а также должен быть одет в одежду, по внешним признакам похожую на одежду потерпевшего.

2. Решение вопроса о готовности транспортного средства, с которым необходимо проведение эксперимента. При этом желательно использовать автомобиль (транспортное средство), совершивший данное ДТП. В случае невозможности его использования подбирается аналогичное ТС, при этом особое внимание необходимо обращать на состояние лобового стекла, соответствие его по прозрачности, наличию дефектов и т. п., стеклу ТС, на котором было совершено ДТП; состояние осветительных приборов, соответствие яркости их света и регулировки осветительным приборам автомобиля, непосредственно участвующего в ДТП. Если фары другого ТС, участвующего в эксперименте, отрегулированы не так, как они были отрегулированы на автомобиле, совершившем ДТП, с учетом показаний участников эксперимента проводится их регулировка по яркости света и по дальности освещения проезжей части. При меньшей яркости фар автомобиля – участника эксперимента добиваются ее повышения путем замены ламп в осветительных приборах, при более ярком свете – он может быть отрегулирован путем частичного заклеивания осветительных приборов, нанесения на них густых смазок (типа солидола). Проведение регулировки и достижение соответствия яркости и состояния осветительных приборов их яркости на автомобиле, совершившем ДТП, подробно описывается в протоколе следственного эксперимента.

Кроме того, при проведении данного следственного действия необходимо установить соответствие высоты сиденья водителя в автомобиле, совершившем ДТП. При необходимости принимаются меры к регулировке уровня высоты сиденья, о чем вносится запись в протокол.

Также в протоколе обязательно указывается, какое конкретно ТС использовалось в эксперименте, то есть марка, регистрационный знак, год выпуска, данные его владельца.

3. Решение вопроса о дне и времени проведения эксперимента, то есть о соответствии погодных условий (дождь, снег,

туман, наличие ярко светящей луны, низких облаков и т. п.) тем погодным условиям, которые были на момент ДТП. Данный вопрос наиболее сложный в подготовительной части, так как по прошествии некоторого времени погодные и дорожные условия существенно изменяются, а иногда их просто невозможно воспроизвести, когда, например, в момент дорожно-транспортного происшествия был туман, низкие облака, из-за которых светила луна. В указанных случаях необходимо подбирать день проведения эксперимента, когда будут аналогичные условия.

Следственный эксперимент по общему правилу проводится непосредственно на месте дорожно-транспортного происшествия, однако возможны исключения:

– при наличии угроз безопасности при проведении опытных мероприятий на месте ДТП, связанных с риском совершения нового ДТП;

– при невозможности доставления на место ДТП свидетеля или потерпевшего, с которыми по обстоятельствам дела необходимо проведение конкретных опытных действий (в том числе по причине длительной болезни и иных обстоятельств, существенно ограничивающих передвижение допрошенного лица);

– при сильном изменении места ДТП с течением времени.

4. Проверка исправности и комплектности требуемых научно-технических средств (видеокамера, фотоаппарат, указка с катафотом, рулетка, секундомер, уклонометр, средства связи, манекен человека, линейка и др.) с целью фиксации хода и результатов эксперимента. Фото-, кино- и видеосъемку целесообразно проводить с места водителя для наглядности эксперимента. Для измерения необходимых расстояний следует предусмотреть наличие 10- или 20-метровой рулетки¹.

Должное внимание на подготовительном этапе следователь уделяет тому, какие факты и обстоятельства подлежат

¹ См.: Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. М., 2012.

установлению или проверке, и составляет подробный план эксперимента, в котором находят свое отражение:

- круг вопросов, подлежащих изучению и проверке;
- содержание опытных действий, их последовательность и возможные варианты;
- список участников и их задачи;
- перечень предметов и средств, необходимых для проведения эксперимента¹.

Отработка видимости должна проводиться только на месте происшествия. Прибыв на место происшествия, следователь перед началом следственного эксперимента разъясняет всем участникам его цели, их права и обязанности, о чем они соответственно делают отметки в протоколе. После этого в их присутствии осматривает место происшествия, при этом он лично руководит ходом следственного эксперимента. У водителя выясняются следующие обстоятельства: соответствуют ли метеорологические, дорожные условия тем, которые были на момент совершения ДТП; соответствует ли освещение автомашины (забрызганы фары грязью, треснутые фары, яркость горения лампочек фар и т. п.); во что был одет пешеход, его рост, телосложение, если был наезд на стоявшее транспортное средство, то соответствие транспортного средства тому, которое было на месте ДТП². Далее необходимо уточнить, не изменялась ли окружающая обстановка (например, могут быть подстрижены кусты газонов или спилены ветки деревьев, заграждающие дорожные знаки, что улучшит видимость, перемещены те или иные объекты, что может ухудшить видимость, и т. п.). При необходимости предпринимаются все возможные меры к восстановлению обстановки места происшествия в первоначальном виде. В протоколе следственного эксперимента должно быть указано, как именно осуществлялось приведение в соответствие обстановки

¹ См.: Кельбалиев К.Р. Учебное пособие (курс лекций) по дисциплине «Осмотр места происшествия». Махачкала, 2016. С. 52.

² См.: Методические рекомендации по организации осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Омск, 2015.

эксперимента с обстановкой – условиями ДТП, в протоколе и схеме к нему должны быть зафиксированы все подвижные и неподвижные предметы, которые оказывают влияние на видимость места происшествия¹.

Когда все эти вопросы будут решены, следователь непосредственно проводит действия по отработке видимости. Необходимо знать, что различают два вида видимости – общую и конкретную (конкретного предмета). Целесообразно первоначально отрабатывать общую видимость в направлении движения.

Общая видимость – это расстояние от передней части автомобиля или иного ТС по направлению его движения, на котором начинают различаться элементы дорожной обстановки (линии разметки, границы проезжей части, указатели и т. п.), а также препятствия, обозначенные светотехническими приборами².

Решение вопроса об определении общей видимости необходимо при каждом ДТП, совершенном в ночное время, так как по величине общей видимости определяется наличие возможности у водителя при минимальном значении времени его реакции (0,3 сек.) обеспечить безопасность движения в данных дорожных условиях. Остановочный путь автомобиля при экстренном торможении в этих условиях со скоростью, равной скорости ТС, не должен превышать расстояние общей видимости. Чем лучше видимость и дорога, тем безопаснее движение ТС с большей скоростью, разрешенной Правилами дорожного движения и конкретными знаками дорожного движения, регулирующими скорость движения ТС на определенном участке дороги. Для установления общей видимости автомобиль располагают вдоль дороги, вблизи правой обочины. При работающем двигателе на средних оборотах коленчатого вала включается нужный свет (свет, который был включен в момент ДТП). После чего понятые или участник с соответству-

¹ Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий. Владимир, 2014.

² Там же.

ющим техническим средством фиксации вместе с водителем, который сидит на водительском месте, наблюдают и фиксируют из кабины, как статист с указкой со световозвращателем (катафотом) движется от автомобиля, пронося указку с катафотом на расстоянии 20 см от земли. При этом катафот поворачивается видимой и тыльной сторонами через шаг. В момент выхода статиста за пределы видимости катафота подается сигнал для его остановки и устанавливается точная граница видимости, от которой замеряется расстояние до передней части ТС¹. Определенное указанным способом расстояние заносится в протокол, при этом данное действие выполняется один раз.

После того как будет установлена общая видимость, следователь приступает к отработке конкретной (предметной) видимости, когда необходимо установить:

- видимость до стоящего ТС любого другого неподвижно-го объекта (столба, лежащего дерева и т. п.);
- видимость пешехода;
- видимость пешехода при разъезде со встречным ТС.

Под конкретной видимостью понимают расстояние от передней части ТС, на котором с места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам. Данное расстояние зависит не только от света фар (ближнего или дальнего), но и от света фар встречного ТС, контрастности препятствия, погодных условий, влияния окружающих предметов.

Исходя из указанных условий эксперимент на видимость, особенно при снегопаде, дожде, тумане, нужно проводить сразу по прибытии на место ДТП, так как воспроизводство подобных условий видимости впоследствии довольно затруднительно².

Применяют два способа отработки конкретной видимости.

При первом способе на месте наезда устанавливается объект-статист (примерно одного возраста, роста, телосложения с потерпевшим, в одежде, по внешним признакам похожей на

¹ Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий. Владимир, 2014.

² Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. М., 2012.

одежду потерпевшего) или другой неподвижный объект, на котором отрабатывается видимость (стоящее ТС и т. д.). При наезде на лежащего человека на место наезда в таком положении и подобной одежде размещается манекен. На автомобиле включается свет фар, который был включен в момент наезда. В автомобиль садятся водитель на водительское место, понятые, при их участии, на пассажирские места (если были пассажиры в момент наезда, то можно использовать понятых как статистов в таком же количестве, при условии, что наезд был совершен легковым автомобилем). Транспортное средство, которым совершен наезд, устанавливается на таком удалении, с которого препятствие не видно. После этого оно со скоростью не более 5 км/час начинает приближаться к месту наезда до появления препятствия в свете фар. Далее автомобиль останавливается, рулеткой измеряют расстояние до передней части транспортного средства, полученные данные заносятся в протокол. Данное действие проводится один раз.

При втором способе конкретная видимость отрабатывается таким образом: транспортное средство удаляется от препятствия на расстояние, пока оно не пропадет из видимости. После этого автомобиль останавливается и также рулеткой измеряется расстояние до передней части ТС.

Видимость препятствия со светом фар встречного транспорта отрабатывается следующим образом: пешеход-статист (либо другой неподвижный объект, видимость которого отрабатывается) становится на место наезда. После этого, со слов водителя автомобиля, совершившего наезд, и других очевидцев происшествия, у встречного автомобиля включается свет фар, который был включен в момент их разъезда перед ДТП. Далее этот автомобиль и автомобиль, на котором отрабатывается видимость, медленно отъезжают от места наезда в разные стороны, пока препятствие (то есть пешеход-статист) не пропадет из видимости. После этого транспортные средства по заранее определенному сигналу понятых, находящихся в автомобиле, останавливаются, рулеткой измеряется расстояние от передней части ТС, от которого отрабатывается видимость,

до статиста. Установленное таким образом расстояние заносится в протокол.

После того, как будет отработана конкретная видимость препятствия-статиста, отрабатывается обзорность из кабины автомобиля с места водителя вправо и влево.

Обзорность из кабины водителя вправо возможно установить следующим образом: транспортное средство располагается в том месте, откуда виден статист, начинающий движение от крайней правой габаритной точки автомобиля вправо, перпендикулярно проезжей части, до того момента, пока не пропадет из видимости. После этого понятным или иным участникам, находящимся в автомобиле, водителем подается сигнал, о котором договариваются заранее. После получения сигнала статист останавливается, рулеткой измеряется расстояние от правой габаритной точки стоящего автомобиля до статиста.

Также устанавливается обзорность из кабины водителя влево, только в этом случае статист движется от левой габаритной точки влево до того момента, пока не пропадет из видимости. Практика показывает, что обзорность вправо несколько больше, чем обзорность влево (в связи с регулировкой фар по ГОСТу 25478–91)¹.

Нередко фактор неожиданности имеет существенное значение при определении видимости того или иного объекта с места водителя. Например, это имеет место тогда, когда определяется возможность увидеть потерпевшего и остановить машину без наезда на него на довольно неровной местности. В данных случаях на то место, где находился потерпевший, устанавливается манекен, а водителю предлагается управлять транспортным средством со скоростью, с которой оно двигалось в момент ДТП. При этом для объективной проверки фактора неожиданности, как правило, к управлению автомобилем приглашается другой водитель.

¹ См.: Методические рекомендации по организации осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Омск, 2015.

Иногда подобный эксперимент не может быть проведен без значительного риска для его участников, так как, не зная о препятствии, водитель-экспериментатор может самым непредсказуемым образом отреагировать на ситуацию для предотвращения наезда на «человека»-манекена. С другой стороны, водитель, которому в присутствии понятых предлагается управлять транспортным средством с определенной скоростью по определенному участку дороги, будет стараться быть более внимательным к изменениям дорожной обстановки, что также может негативно повлиять на достоверность полученных результатов. В связи с этим необходимо отметить, что к проведению таких экспериментов следует в каждом конкретном случае подходить индивидуально, всесторонне, оценивая необходимость и возможность их проведения, их этическую допустимость и безопасность его участников.

При определении видимости неподвижного препятствия, при отсутствии света фар встречных машин и наезда на него без торможения¹ необходимо на месте наезда установить объект по цвету, форме и размерам, соответствующий объекту наезда.

Для имитации наезда ТС на лежащего человека на место наезда в таком же положении и аналогичной одежде размещают манекен.

Транспортное средство, которое совершило наезд (ТС-1), или его дублер располагают на таком удалении, с которого препятствие (потерпевшего) не видно.

На ТС-1 запускается двигатель, устанавливается режим его работы, соответствующий скорости ТС-1 перед наездом, включается свет фар и при движении со скоростью не более 3–4 км/час автомобиль перемещается к месту наезда до момента четкой видимости объекта.

После остановки рулеткой замеряют расстояние от передней части автомобиля до манекена (объекта), а затем данные заносят в протокол.

¹ Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий. Владимир, 2014.

Для *определения темпа движения пешехода (потерпевшего)* до наезда на него транспортного средства выбирается его дублер-статист, который по возрасту, телосложению, физическому состоянию должен соответствовать потерпевшему, при этом одежда и обувь должны быть аналогичными одежде и обуви потерпевшего в момент ДТП.

Обычно темп движения пешехода устанавливается на отрезке, который прошел потерпевший с начала опасного момента до момента наезда, но иногда, если указанный путь сравнительно мал или значительно велик, берется контрольный отрезок – отмеренный рулеткой отрезок пути до места наезда длиной, к примеру, от 5 до 10 м в зависимости от скорости передвижения потерпевшего.

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

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

Скорость движения транспортного средства в момент ДТП определяется по показаниям свидетелей по такому же принципу, как и темп движения пешехода. Контрольный отрезок, на котором прогоняется транспортное средство, должен составлять, как правило, не менее 50 м для велосипедиста, повозки и не менее 100 м для автомобиля.

Данное опытное действие проводится, как правило, в случаях, когда ТС, начиная с попадания в опасную зону и до столкновения, двигалось с неравномерной скоростью.

В случаях же с равномерной или сравнительно высокой скоростью ТС для определения указанного промежутка време-

ни следовательно достаточно установить на следственном эксперименте расстояние, которое проехало ТС, начиная с опасного момента до столкновения, и его скорость.

По свидетельским показаниям или на основании следов, зафиксированных в протоколе осмотра места ДТП, моделируется траектория движения данного ТС.

ТС возвращается в исходное положение, исходя из характера его движения и скорости, которую ему надо развить до попадания в опасную зону. Если ТС перед ДТП двигалось без остановки, то оно отводится на достаточное для развития определенной скорости расстояние. Если ТС перед ДТП в опасной зоне начало движение с места, то эксперимент начинается с места старта в момент начала движения ТС.

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

Как и при определении темпа движения пешехода, проводится несколько (не менее трех) попыток – прогонов ТС с учетом показаний свидетелей, подозреваемого или потерпевшего.

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

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

Важно помнить, что во время такого прогона понятие должны не только видеть, как и с каким результатом фиксируется на секундомер время проезда, но и подтвердить поддержание водителем ТС определенной постоянной скорости движения на кон-

трольном участке. Таким образом, два понятых в обязательном порядке должны находиться в ТС и видеть показания спидометра, при этом дополнительное привлечение еще двух понятых для фиксации времени проезда не потребуется, если следователь будет находиться также в салоне и использовать секундомер, ориентируясь на установленные перед этим вешки.

Для определения эффективности действия тормозной системы выбирается ровный сухой участок асфальта и со скоростью 40 км/час производится экстренное торможение автомобиля. При торможении все колеса должны затормаживаться одновременно, автомобиль должен двигаться прямолинейно. Это, а также отсутствие торможения в какой-либо паре колес (колесе) отмечается в протоколе.

Для определения величины замедления при торможении на данной дороге можно использовать технически исправный автомобиль, не участвовавший в ДТП, с известной и зафиксированной в протоколе загрузкой. Порядок проведения эксперимента аналогичен вышеизложенному.

В случае проверки эффективности торможения ТС, участвовавшего в ДТП, в его салоне в момент контрольного торможения должны находиться понятые для подтверждения однократного воздействия водителем на педаль тормоза¹.

Ход следственного эксперимента и полученные при этом результаты процессуально фиксируются, о чем составляется протокол следственного эксперимента, схемы, применяются технические средства фиксации. Перед началом проведения эксперимента участвующим в нем лицам объявляется, какие технические средства будут применяться, далее в протоколе делается соответствующая запись.

Основным процессуальным документом, в котором находит свое отражение экспериментальная работа следователя, расследующего дорожно-транспортное преступление, является протокол следственного эксперимента, который должен соответствовать следующим требованиям:

¹ Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. М., 2012.

– должен быть составлен только следователем (дознавателем). Другие участники эксперимента не имеют права составлять протокол этого следственного действия (исключение из этого правила не делается и для специалиста, привлекаемого к данному следственному действию);

– должен содержать описание только тех действий, которые были осуществлены при производстве следственного эксперимента с подробным описанием всех опытов и их результатов. Последовательность изложения должна соответствовать последовательности процесса. В протоколе недопустимо приводить следственные версии и выводы, которые из результатов этого следственного действия делает следователь для дальнейшего расследования уголовного дела. Протокол необходимо составлять на месте производства следственного эксперимента сразу же после его окончания, что позволит обеспечить точность и полноту описания.

Процессуальное оформление протокола следственного эксперимента производится в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства, то есть в нем должны быть указаны:

– дата и место составления протокола, время начала и окончания следственного действия;

– должность, звание, фамилия лица, которое проводит следственный эксперимент, а также полные данные всех участников следственного действия (понятые, специалист, статист, владельцы ТС, которые были привлечены при проведении следственного эксперимента);

– условия, при которых проводился следственный эксперимент (время суток, погодные, дорожные условия и т. д.), сам ход проведения эксперимента, какие именно действия и в какой последовательности проводились. При применении фотосъемки, видео-, аудиозаписи необходимо указать, какой именно моделью и маркой устройства;

– при составлении схем необходимо отразить их приобщение к протоколу, указать их количество. Схемы при следственном эксперименте целесообразно составлять при наличии

необходимости графического запечатления обстановки, в которой эксперимент проводился, либо расположения участников эксперимента перед его началом, в процессе проведения опытов или после их проведения. Схемы должны содержать следующие данные: наименование; дата составления схемы; условные обозначения; масштаб; указание направления проезжей части или частей света; подписи следователя и других участвующих лиц;

– поступали ли от участвующих в следственном эксперименте лиц замечания или заявления, если да, то какие именно;

– составленный протокол предъявляется для ознакомления всем лицам, участвовавшим в данном следственном действии с разъяснением им права делать подлежащие внесению в протокол замечания о его дополнении и уточнении. При наличии замечаний о дополнении и уточнении протокола они должны быть оговорены и удостоверены подписями этих лиц.

Таким образом, производство следственного эксперимента по уголовному делу состоит в проведении специальных опытов с целью проверки собранных доказательств, получения новых доказательств, проверки и оценки следственных версий о возможности или невозможности существования тех или иных фактов, имеющих значение для дела. И что существенно важно – в результате следственного эксперимента может быть получено и новое доказательство, ранее не имевшееся в деле.

4. Допрос при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Допрос – это следственное действие, содержанием которого является получение и фиксация показаний, содержащих фактические данные – доказательства, имеющие значение для принятия правильного решения по уголовному делу. Тактика допроса – система основанных на нормах уголовно-процессуального закона наиболее рациональных приемов и методов, обеспечивающих получение достоверных и всесторонних показаний. Такие приемы не предусмотрены уголовно-процессуальным законом, они применяются по усмотрению следователя с учетом позиции допрашиваемого, его процессуального положения, психического и морально-волевого облика, характерологических особенностей, а также ряда других обстоятельств, специфичных для каждого допроса¹.

Тактические приемы помогают следователю целенаправленно и успешно проводить допросы, максимально использовать возможности этого следственного действия по собиранию и проверке доказательств.

Необходимым условием получения на допросе достоверных и полных показаний является тщательная подготовка к его проведению.

В подготовку производства допроса входит:

1. Тщательное изучение материалов дела и определение круга обстоятельств, которые необходимо выяснить при допросе участника ДТП.

2. Ознакомление со специальными вопросами, с которыми придется столкнуться при допросе, например, с автотехническими терминами. В связи с этим перед началом допроса необходимо изучить соответствующую литературу и получить консультацию у специалиста.

¹ Бертовский Л.В. Допрос: тактика и технологии. М., 2015. С. 22.

3. Сбор сведений о личности участника ДТП: возраст, состояние здоровья, не страдает ли данное лицо какими-либо психическими или физическими недостатками, как они могут влиять на восприятие окружающего, у водителя – стаж, навыки вождения.

На основе этих данных составляется план допроса.

При допросе участника ДТП необходимо учитывать, что автотранспортное происшествие происходит неожиданно, длится незначительный период времени, ограниченный несколькими секундами. Есть и другая особенность – внимание очевидцев, участников ДТП, как правило, акцентировано на последствиях, а не на обстоятельствах, которые непосредственно предшествовали ДТП.

Учитывая данные особенности, допрос необходимо проводить таким образом, чтобы допрашиваемый мог сосредоточить свое внимание на деталях обстановки, существующей до ДТП и которая привела к наступившим вредным последствиям. Целесообразно, чтобы при допросе участник ДТП сам составил схему места происшествия и воспроизвел на ней обстановку случившегося. Особенно тщательно участники ДТП должны допрашиваться по тем обстоятельствам, которые нельзя выяснить другими приемами и методами, например, видимость, обзорность, состояние дорожного покрытия, интенсивность движения и т. д. Если допрашиваемый может дать свои показания более точно и полно на месте происшествия, то после проведения первоначального допроса стоит выехать на место ДТП и произвести проверку показаний на месте с обязательным составлением схемы (при необходимости установить экспериментально).

Основные обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, выясняемые при допросе участников происшествия, можно разделить на две группы:

1. Обстоятельства, характеризующие механизм происшествия, личность водителя, поведение водителя до и после совершения происшествия, поведение потерпевшего перед, во время и после происшествия.

2. Обстоятельства, относящиеся к условиям восприятия события ДТП: освещение транспортного средства и проезжей части, степень видимости и обзорности пути, погодные условия. Приведенные в перечне вопросы примерны и не являются исчерпывающими.

В зависимости от конкретных обстоятельств каждого дорожно-транспортного происшествия круг вопросов может быть изменен.

По характеру обстоятельств совершения дорожно-транспортные происшествия подразделяются на:

1. Наезды на пешехода, на велосипедиста, на препятствие.
2. Выпадение пассажиров из транспорта.
3. Опрокидывание автомобиля, занос его на обочину или встречную полосу движения.
4. Столкновение транспортных средств и другие происшествия.

Водитель, причастный к ДТП и заинтересованный в исходе дела, нередко стремится объяснить обстоятельства происшествия в выгодном для него свете во избежание уголовной ответственности либо смягчения своей вины. Достоверность сообщенных им сведений необходимо тщательно проверить путем допросов свидетелей, назначения автотехнической, судебно-медицинской, криминалистической экспертиз. При допросе водителей, совершивших ДТП, следует выделить общие вопросы, подлежащие выяснению у всех водителей, а также специфические вопросы, подлежащие выяснению при совершении конкретных видов ДТП.

Общие вопросы, выясняемые у водителя, совершившего ДТП:

1. С какого времени имеет навыки управления транспортным средством, имеет водительское удостоверение, какой категории? Как часто управляет транспортным средством?

2. Какое транспортное средство за ним закреплено или имеется в личном пользовании (марка, модель, регистрационный знак)?

3. В какое время в день аварии выехал на линию, в течение какого периода времени управлял транспортным средством?

4. Техническая исправность транспорта (тормозная система, рулевое управление, осветительные приборы и другие агрегаты), сравнение с данными, полученными согласно протоколу осмотра транспортного средства.

5. Каково было самочувствие водителя в день ДТП (не был ли в состоянии алкогольного, наркотического опьянения, усталым, под влиянием лекарственных средств, что принимал, во сколько и в каких количествах)?

6. Какие работы и поездки выполнял, на каком часу нахождения за рулем совершил ДТП, каков километраж?

7. По какой улице, шоссе, проспекту, трассе (название) следовал? В каком направлении?

8. Наличие пассажиров в салоне автомобиля, кто и где располагался? Были ли водитель и пассажиры пристегнуты ремнями безопасности?

9. По какому ряду или полосе движения своего направления следовал? Если по правому, то на каком расстоянии от края дороги, если по левому, то на каком расстоянии от предполагаемой осевой, разделяющей потоки транспортных средств встречных направлений?

10. Какова скорость движения транспортного средства?

11. Имеется ли на проезжей части дорожная разметка, какая?

12. Во сколько рядов позволяет двигаться ширина проезжей части в попутном и встречном направлении?

13. Сколько рядов в каждом из направлений?

14. Наличие дорожных знаков и зона их действия.

15. Покрытие дороги (асфальт, грунт, щебень)?

16. Состояние покрытия дороги (сухое, мокрое, гололед)?

17. Были ли выбоины, неровности, уклоны, подъемы, колея, снежные заносы, открытые колodцы и другие дефекты дорожного полотна?

18. Какие погодные условия были на момент совершения ДТП? (снег, дождь, ясно, пасмурно, солнечно)?

19. Какое было время суток на момент совершения ДТП (светлое, темное, сумерки)?

20. Какова была видимость в направлении движения (неограниченная, ограниченная)? Если ДТП произошло в темное время суток, то данное расстояние необходимо сопоставлять с замерами видимости и обзорности с рабочего места водителя, производимыми при осмотре места ДТП и зафиксированными в протоколе осмотра места ДТП.

21. Какая была интенсивность движения в попутном и встречном направлениях? Какие конкретно транспортные средства двигались, как они располагались относительно описываемого автомобиля (на каком расстоянии спереди, сзади, с каким боковым интервалом)?

22. Какие меры принял водитель после совершения ДТП (оказал первую помощь, отправил пострадавшего в больницу, вызвал сотрудников ГИБДД, записал свидетелей и очевидцев, принял меры к сохранению следов, скрылся с места ДТП)?

23. Согласен ли с составленными документами осмотра (с протоколом и схемой ДТП), подписывал ли данные документы?

24. Выполнялся ли контрольный замер тормозного следа его автомобиля при скорости 40 км/ч на месте и в условиях совершения ДТП?

25. Отрабатывалась ли видимость из кабины транспортного средства?

26. Через какое время приехали сотрудники ГИБДД и врачи скорой помощи?

Вопросы, подлежащие выяснению при допросе водителя, совершившего наезд на пешехода:

1. Где впервые увидел пешехода: на проезжей части или на обочине, на каком расстоянии от края проезжей части, справа или слева относительно движения автомобиля, на какой дистанции, с каким боковым интервалом от автомобиля?

2. Каково количество пешеходов на проезжей части?

3. Характеристика поведения пешехода:

– возраст пешехода: дети, престарелые, люди среднего возраста. Взаиморасположение детей и взрослых;

– характер движения пешеходов по проезжей части: одиночное, группой, колонной;

– положение пешехода к приближающемуся автомобилю: лицом, спиной, боком;

– физическое состояние пешехода: шатающаяся, замедленная походка, опирается на палку, костыли, ощупывает дорогу палкой, идет с поводырем, стоит на месте, сидит на корточках и т. д.;

– направление движения пешехода: поперек дороги, вдоль дороги, в попутном или встречном направлении, по диагонали (с удалением, приближением к автомобилю), под каким углом относительно движения транспортного средства;

– скорость перемещения пешехода: шаг (медленный, спокойный, быстрый) или бег (спокойный, быстрый);

– направленность внимания пешехода: смотрит или нет на приближающийся автомобиль, разговаривал с рядом идущим, читал газету и т. д.;

– ограничение обзора в сторону приближающегося автомобиля: раскрытый зонтик, поднятый воротник, капюшон, крупный предмет в руках и т. д.;

– внезапность появления пешехода на проезжей части – выбежал из-за других пешеходов, из-за троллейбуса, автобуса, другого транспортного средства или какого-либо другого препятствия.

4. Как пешеход пересекал проезжую часть относительно движения автомобиля: слева направо или справа налево, под каким углом относительно продольной оси проезжей части?

5. Останавливался ли пешеход на проезжей части, на какое время, менял ли направление движения и его темп (поведение пешехода описать подробно, указав расстояния в метрах, время в секундах)?

6. Из-за препятствия появился пешеход или нет? Если из-за препятствия, то описать подробно данное препятствие: подвижное, стационарное, если транспортное средство, то его марку, где это ТС располагалось относительно автомобиля, на каком расстоянии от препятствия появился пешеход?

7. Какое расстояние (в метрах) преодолел пешеход в поле зрения водителя?

8. Какой частью автомобиля был совершен наезд на пешехода?
9. Где располагается место наезда на проезжей части?
10. Имелись ли на проезжей части объективные следы, характерные для места наезда на пешехода (осыпь грязи, осколки стекол, вещи потерпевшего)?
11. В какой момент совершен наезд на пешехода: до принятия мер к торможению, в процессе торможения, на каком метре тормозного пути произошел наезд? Какое расстояние автомобиль проехал после наезда до полной остановки?
12. Какие меры принимал водитель к предотвращению наезда на пешехода (экстренное торможение, звуковой сигнал, маневр и т. д.)?
13. Положение пешехода после наезда.
14. Какие повреждения получены автомобилем после совершения наезда?

Вопросы, подлежащие выяснению при допросе водителя, при выпадении пассажиров из общественного транспорта:

1. В какое время, в каком месте и на какой остановке произошло ДТП?
2. Что представляет собой посадочная площадка:
 - покрытие: асфальт, щебенка, грунт;
 - состояние покрытия: мокрое, сухое, грязное, гололед?
3. Какие погодные условия были на момент ДТП?
4. Сколько пассажиров было в салоне автобуса?
5. Исправны ли были входные двери?
6. Какими зеркалами оборудован автобус, троллейбус, трамвай (салонные, боковые, стандартные, сферические, полусферические, простые)?
7. Как зеркала были направлены?
8. Как просматривался салон, входные двери и прилегающая площадка перед входными дверями?
9. Имеется ли какая-либо сигнализация, предупреждающая о закрытии дверей?
10. Как произошло выпадение пассажира? Какую часть тела зажало створками дверей? Видел ли водитель момент выпадения?

11. Куда упал пассажир? Был ли переезд и каким колесом тела пострадавшего?

12. Почему не видел, что произошло выпадение пассажира (отвлекся или не было видно этого пассажира)?

13. Кто сообщил ему о выпадении пассажира?

14. Положение выпавшего пассажира на проезжей части.

Вопросы, подлежащие выяснению при допросе водителя, по делам об опрокидывании и заносах на обочину или встречную полосу движения:

1. По какой улице, шоссе, проспекту, трассе следовал (название), в каком направлении?

2. С какой скоростью приближался к участку дороги, где произошло ДТП?

3. Что из себя представляет этот участок дороги:

– ширина проезжей части в одном или двух направлениях;

– дорожное покрытие: асфальт, щебень, грунт;

– состояние дорожного покрытия: мокрое, сухое, грязное, гололед;

– наличие уклона дороги: поперечного или продольного, закругления дороги по ходу движения влево (вправо) (при этом необходимо обратиться к протоколу осмотра места ДТП и схеме – есть ли замер закругления дороги, а именно: выяснить длину хорды и высоту сегмента, что впоследствии потребует при назначении автотехнической экспертизы)?

4. Что представляет собой обочина (ширина, покрытие)?

5. Как и куда произошел занос: на встречную полосу или обочину?

6. Какова дорожная обстановка, интенсивность движения, наличие транспортных средств в попутном и встречном направлениях?

7. На каком расстоянии были помехи автомобилю: впереди во встречном направлении, в попутном направлении, сзади?

8. Какое было техническое состояние автомобиля, не произошел ли отказ в работе каких-то приборов?

9. Сколько было пассажиров в салоне автомобиля и как они располагались?

10. С каким транспортным средством или иным препятствием произошло столкновение (подробно описать последовательность и последствия случившегося)?

11. Какие телесные повреждения получил сам водитель и пассажир автомобиля?

12. Какие повреждения образовались на автомобиле в результате ДТП?

Вопросы, подлежащие выяснению при допросе водителя, при столкновении транспортных средств:

1. С какой скоростью, в каком ряду своей полосы движения следовал?

2. На каком расстоянии впервые увидел встречное транспортное средство? Его удаленность в момент принятия водителем мер к предотвращению столкновения?

3. Какие меры принимал к предотвращению столкновения при возникновении опасности для движения (снижение скорости, экстренное торможение, маневр)?

4. Какой частью кузова его автомобиля было совершено столкновение? Какая часть кузова пострадала (наличие механических повреждений у автомобилей, участвовавших в ДТП)?

5. Под каким углом относительно друг друга и осевой линии были расположены транспортные средства в момент столкновения?

6. На каком метре тормозного пути имело место столкновение (до принятия водителем мер к экстренному торможению, в процессе торможения, в конце торможения, в момент полной остановки транспортного средства)?

7. Какие телесные повреждения получены в результате ДТП водителем и пассажирами автомобиля?

Допрос свидетелей – очевидцев совершения ДТП

Вопросы, которые следует поставить свидетелям ДТП, можно разбить на четыре группы:

1. Вопросы, направленные на установление условий, при которых наблюдалось ими данное событие.

2. Вопросы, направленные на выяснение поведения потерпевшего.

3. Вопросы, направленные на проверку действий водителя и характера движения автомобиля.

4. Вопросы, направленные на установление фактической обстановки в момент происшествия: расположение машин в момент аварии, характера их движения, условий видимости.

От каждого очевидца надо стремиться получить ответы на такие вопросы:

- место нахождения свидетеля во время происшествия;
- точка наблюдения за событиями ДТП;
- расстояние от него до конкретной точки на месте происшествия;

- погодные условия;
- условия освещения и видимости;
- особенности поведения пешехода: направление его движения, темп движения, его физическое состояние, останавливался ли на проезжей части, менял ли направление, темп своего движения, не выскочил ли из-за препятствия, в каком месте произошел наезд, где пострадавший упал, был ли он проташен, какой частью транспортного средства и на какое расстояние;

- действия водителя и характер движения автомобиля: направление движения и скорость движения автомобиля, были ли в машине пассажиры, не отвлекался ли водитель от управления, принимал ли меры к избежанию происшествия, действия водителя после ДТП и т. д.;

- расположение транспортных средств на проезжей части, количество рядов, наличие помех, ограничивающих скорость.

К протоколу допроса свидетеля целесообразно приложить схему с указанием мест расположения всех участников ДТП.

При оформлении ДТП отобразить подробное объяснение, принять необходимые меры к допросу иногороднего свидетеля в день совершения ДТП, при возникновении необходимости дополнительного допроса иногороднего свидетеля в месте его нахождения (по месту его жительства), расположенном в другом районе, городе, области, следовательно может дать поручение о допросе соответствующему территориальному органу дознания или следователю.

Допрос потерпевшего в результате ДТП

Допрос лица, получившего телесные повреждения в ходе дорожно-транспортного происшествия, имеет важное значение для быстрого, полного и всестороннего расследования преступления. В своих показаниях потерпевший сообщает об обстоятельствах совершенного ДТП. Без показаний потерпевшего по ряду происшествий трудно, а иногда и невозможно выяснить и установить вопросы, относящиеся к событию преступления, виновности водителя, характеру полученных телесных повреждений и причиненного материального ущерба. В момент совершения дорожно-транспортного происшествия потерпевший иногда бывает единственным очевидцем совершенного ДТП, обстоятельства известны только ему и его показания являются основным достоверным источником сведений для расследования преступления.

В отличие от свидетельских показаний, показания потерпевшего – это показания активного участника ДТП, которые имеют особенности:

1. Служат средством защиты его законных интересов: для свидетеля дача показаний – обязанность, для потерпевшего – не только обязанность, но и право.

2. Потерпевший, давая показания, заинтересован в принятии решения по делу. Получив в результате ДТП телесные повреждения, потерпевший, как правило, не остается равнодушным не только к факту совершения ДТП, но и к водителю, его совершившему.

Процесс формирования показаний потерпевшего в основном сходен с процессом формирования свидетельских показаний, однако нельзя не учитывать, что потерпевший воспринимает многие обстоятельства в состоянии волнения, вызванного причиненным ему моральным, физическим, имущественным ущербом.

В ходе допроса у потерпевшего необходимо выяснить:

1. Каково состояние его здоровья было до ДТП? Страдал ли до ДТП какими-либо хроническими заболеваниями, которые могли повлиять на причину совершения ДТП?

2. Употреблял ли он спиртные напитки, наркотические вещества, лекарственные средства, если да, то какие, в каком количестве и когда?

3. Где он находился, по какой улице двигался, в каком направлении?

4. Каковы были время суток, условия освещения и видимости?

5. Какое транспортное средство двигалось (марка, регистрационный знак), в каком направлении, по какому ряду, с какой скоростью?

6. Какая интенсивность движения была на проезжей части, во сколько рядов позволяет движение ширина проезжей части, какие транспортные средства двигались в попутном и встречном направлении, их интенсивность?

7. Как двигался сам пешеход: темп, направление и угол его движения с подробным описанием поведения на проезжей части; если потерпевший – пассажир, то где находился в салоне транспортного средства, был ли пристегнут ремнями безопасности и т. д.?

8. Куда произошел удар и какой частью транспортного средства?

9. Какое было положение потерпевшего после удара, был ли отброшен и куда, имело ли место волочение пострадавшего и на какое расстояние?

10. Какие телесные повреждения причинены, терял ли сознание?

11. В какие медицинские учреждения обращался, с какого по какой период лечился и с каким диагнозом, каковы затраты на лечение?

12. Как действовал водитель после ДТП?

13. Какой ущерб ему причинен в результате происшествия?

14. Согласен ли с обозначенным на схеме местом совершения дорожно-транспортного происшествия?

К протоколу допроса потерпевшего целесообразно приобщать схему, составленную им собственноручно или с его

слов следователем, с указанием расположения всех участников относительно друг друга, ширины проезжей части дороги в месте ДТП.

Кроме того, допрос потерпевшего, свидетеля – очевидца ДТП должен быть проведен своевременно. С течением времени возникает опасность искажения или даже утраты части информации, промедление с допросом ухудшает достоверность показаний. Учитывая состояние здоровья потерпевшего, по обстоятельствам, механизму ДТП его необходимо допросить в минимальные сроки после совершения, однако допрос непосредственно после события ДТП потерпевшего или свидетеля-очевидца, остро переживающих случившееся, также может быть малоэффективным. В связи с тем, что обычно более полными и точными являются показания при допросе, произведенном через несколько дней после совершения ДТП, когда переживания утрачивают свою остроту и не мешают допрашиваемому сосредоточить свое внимание на обстоятельствах происшествия, потерпевшего необходимо допросить дополнительно, детализируя обстоятельства случившегося.

Порядок допроса иностранного гражданина по обстоятельствам дорожно-транспортного происшествия

Наличие большого количества транспортных средств, принадлежащих иностранным представительствам, фирмам, иностранным гражданам, туристам, транзитных автомобилей в России определяет значительное количество дорожно-транспортных происшествий с участием граждан зарубежных государств. Расследование этой категории преступлений имеет свою специфику, обусловленную правовым положением иностранного гражданина – участника ДТП.

Иностранцами в Российской Федерации признаются лица, не являющиеся гражданами России, состоящие в гражданстве (подданстве) других государств и имеющие в подтверждение этого действующие национальные паспорта или заменяющие их документы.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий следователь обязан удостовериться в личности иностранного

гражданина, участника преступления, поскольку от его правового положения зависит весь ход дальнейшего расследования.

Серьезных отличий в порядке допроса иностранного гражданина нет, если водитель-иностранец владеет русским языком и не является лицом, обладающим дипломатическим иммунитетом.

Многие иностранные граждане владеют русским языком и допрос их проводится без участия переводчика. В данном случае оформляется отказ допрашиваемого от услуг переводчика.

Получение сведений об обстоятельствах ДТП от лиц, обладающих дипломатическим иммунитетом, имеет специфические особенности, обусловленные правовым положением данной категории иностранных граждан.

В том случае, когда представитель посольства либо сам водитель – участник ДТП отказывается от встречи со следователем, в Департамент государственного протокола МИД России либо в территориальное представительство МИД направляется письмо с просьбой ответить на письменные вопросы. Если посольство длительное время не отвечает на них, то это следует расценивать как уклонение от дачи объяснения и следователю надлежит принимать решение по делу, исходя из имеющихся доказательств.

Как показывает практика, в большинстве случаев иностранные граждане – участники ДТП, как правило, прибывают на встречу со следователем.

В ходе допроса нужно ставить перед иностранным гражданином следующие вопросы:

1. Кто является владельцем автомобиля – посольство, представительство, фирма, частное лицо?

2. Застрахован ли автомобиль, если да, то где, на какой срок и каков вид страховки?

3. Возмещен ли материальный ущерб?

4. Если иностранец продолжал лечение у врача при посольстве, то какова его продолжительность, и др.

Рассмотренные выше вопросы не являются исчерпывающими, поскольку невозможно предусмотреть все обстоятель-

ства и события ДТП и заранее спланировать полный перечень вопросов. При подготовке к допросу участников ДТП необходимо учитывать обстоятельства конкретного ДТП, в связи с чем и возникают дополнительные вопросы, подлежащие выяснению в ходе следствия.

5. Судебная автотехническая экспертиза

Исследование возникновения технических неисправностей дает возможность установить причину произошедшего, определить круг лиц, подлежащих ответственности (по делам о выпуске в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, халатном отношении должностных лиц к исполнению своих обязанностей по организации выпуска в эксплуатацию транспортных средств), и т. д.

Необходимо учесть, что неожиданное возникновение неисправности во время движения автомобиля, наличие которой водитель не может предугадать, еще не является основанием для освобождения от ответственности, поскольку необходимо:

1. Исследовать вопрос о правильности его действий в этой опасной для движения ситуации, сложившейся в результате неисправности.

2. Решить вопрос о возможности водителем определить наличие указанной неисправности в процессе регламентного обслуживания автомобиля. При отработке данных версий также рекомендуется привлекать специалистов-автотехников.

Основная форма применения специальных технических познаний при расследовании ДТП – проведение судебной автотехнической экспертизы. Предметом ее является установление на основе познаний в судебной автотехнике состояния причастной к дорожно-транспортному происшествию системы водитель – автомобиль – дорога – среда (ВАДС), ее элементов, связей, нарушение которых послужило причиной ДТП или способствовало его совершению¹.

Наиболее распространенными задачами судебной автотехнической экспертизы являются исследования по оценке

¹ См.: Назначение судебных экспертиз: учебное пособие / авт.-сост. О.П. Грибунов, О.В. Трубкина. Иркутск, 2014. С. 7–11.

действий участников ДТП, включающие в себя установление наличия или отсутствия у водителя технической возможности предотвратить происшествие. Правильное решение данного вопроса предопределяется достоверностью определения *момента возникновения опасности для движения*¹.

Вопрос о моменте возникновения опасности для движения в каждом конкретном случае решается с учетом особенностей дорожной обстановки, видимости и обзорности с места водителя, интенсивности движения, поведения участников движения и т. п., поэтому приведенные ниже рекомендации носят лишь ориентирующий характер.

Оценка действий участников ДТП в судебной автотехнической экспертизе заключается в установлении соответствия (несоответствия) действий водителей транспортных средств с технической стороны требованиям Правил дорожного движения.

К числу технических норм Правил дорожного движения относятся все предписания, дозволения и запреты, адресованные водителям, за исключением общих положений и перечня обязанностей водителя, не связанных непосредственно с установлением, обслуживанием и ремонтом транспортного средства, поэтому автотехническая экспертиза не устанавливает такие очевидные противоречия Правилам дорожного движения, как управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения, не имеющим соответствующего удостоверения, путевого листа и т. п. Эти нарушения должны быть зафиксированы следователем.

Признав производство экспертизы необходимым, следователь в соответствии с требованиями УПК РФ составляет об этом постановление.

¹ Под опасностью для движения понимается дорожно-транспортная ситуация, создаваемая объектом, опасно перемещающимся к полосе движения транспортного средства, неподвижный объект или объект, перемещающийся в полосе движения транспортного средства в попутном или встречном направлении (параллельно ее границам), либо другими обстоятельствами, угрожающими безопасностью движения (ослепление водителя, отказ рулевого управления и т. п.).

При назначении экспертизы, направленной на установление технического состояния транспортных средств в момент столкновения, на исследования должны быть представлены сами транспортные средства (протокола осмотра транспортных средств и фотоснимков для решения названных задач в большинстве случаев недостаточно). В этом случае назначается комплексная автотехническая и трасологическая экспертиза.

Если необходимо установить причину и время разрушения какой-либо детали или узла транспортного средства (причину рассоединения тяг рулевых, разрушения вала рулевой сошки, выхода воздуха из шины и т. п.), то можно отправить на исследование эту деталь или узел, предварительно демонтировав их с транспортного средства, подробно описав и приобщив к делу соответствующим постановлением. При этом в протоколе осмотра транспортного средства необходимо подробно описать внешний вид и положение изымаемой детали (узла) на автомобиле и сфотографировать ее. Условия монтажа должны быть указаны в протоколе осмотра вещественного доказательства, который вместе с деталью (узлом), упакованной в соответствии с требованиями УПК РФ, протоколом осмотра транспортного средства и постановлением о назначении экспертизы направляется в экспертное учреждение.

При отправке на экспертизу разрушенной детали необходимо представить все ее части (саму поврежденную деталь, найденные на месте ДТП части данной детали).

Назначая экспертизу по вопросам установления обстоятельств ДТП (кроме решаемых трасологическими методами на основе изучения следов взаимодействия транспортных средств) и оценки действий участников происшествия, следователь должен изложить в постановлении все необходимые для проведения расчетов данные, так как эксперт не вправе самостоятельно выбирать их из материалов дела (протоколов очных ставок, допросов свидетелей, потерпевших и т. д.).

К числу необходимых исходных данных относится подробное описание всех элементов системы «водитель – авто-

мобиль – дорога – среда»¹ с момента, предшествовавшего ДТП, до момента его завершения, а именно:

1. Водитель:

- возраст;
- общий водительский стаж;
- на каком часу работы произошло ДТП;
- в состоянии опьянения или нет;
- имеет ли (имел ли в момент ДТП) удостоверение водителя.

2. Автомобиль:

- тип, марка, модель (обязательно указывается и марка прицепа);
- загруженность (количество пассажиров, груза в тоннах);
- техническое состояние (исправно или неисправно, в чем заключается неисправность);
- результаты и условия проведения контрольного торможения (длина тормозного следа или пути при определенной скорости);
- траектория, скорость и характер движения транспортного средства перед происшествием и во время его развития (на каком расстоянии от правого края проезжей части двигалось транспортное средство, смещалось ли транспортное средство вправо или влево и на сколько, когда водитель обнаружил опасность, изменялась ли в связи с этим и на какую величину скорость движения и т. п.);
- место, которым транспортное средство контактировало с пешеходом, другим транспортным средством и т. п. (необходимо указать расстояние от этого места до переднего бампера, стороны транспортного средства);
- было ли применено водителем торможение до контакта с препятствием, и если было, то какое расстояние преодолело транспортное средство в состоянии торможения до него или после контакта с препятствием до полной остановки.

¹ См.: Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: учебное пособие / И.С. Степанов, Ю.Ю. Покровский, В.В. Ломакин, Ю.Г. Москалева / под общ. ред. В.В. Ломакина. М., 2011.

3. Дорога:

- тип дороги по характеру покрытия (асфальтированная, гравийная, грунтовая без покрытия и т. д.), наличие и тип обочин;
- состояние проезжей части (сухая, мокрая, покрытая укатанным снегом, покрытая льдом) и обочин;
- ширина проезжей части и обочин (тротуаров), разделительных полос;
- наличие и величина продольных и поперечных уклонов в градусах или процентах, радиус закругления дороги в метрах;
- наличие и расположение дорожных знаков и разметки, наличие и расположение повреждений дорожного полотна;
- наличие, размеры, расположение и характер следов колес и других частей транспортных средств, осыпей грязи, осколков стекол, пятен жидкости, крови и т. п.;
- расположение транспортных средств, грузов, трупов, выпавшего груза и других предметов;
- освещенность места ДТП;
- общая и конкретная видимость и обзорность с места водителя.

4. Среда движения:

- характер перемещения объектов дорожной обстановки (для пешехода – особенности поведения: смотрел или нет в сторону приближающегося транспортного средства, шел равномерно или менял темп движения и т. д.) с момента появления в поле зрения водителя до момента наезда или столкновения;
- наличие и характер перемещения участников движения, непосредственно не участвовавших в ДТП, но оказавших влияние на его развитие (транспортные средства, ограничивающие обзорность, пешеходы, на которых было сосредоточено внимание водителя, и т. п.);
- момент возникновения опасности для движения¹.

В зависимости от обстоятельств конкретного ДТП у следователя может возникнуть необходимость в разрешении с

¹ Возможности судебной автотехнической экспертизы. URL: <https://globilis.by> (дата обращения: 21.03.2019).

помощью автотехнической экспертизы самых различных вопросов. Наиболее распространенные из них приводятся ниже.

1. Какой скорости движения соответствует след торможения автомобиля (автобуса, мотоцикла и т. д.) длиной ___ метров?

2. Располагал ли водитель транспортного средства в данной ситуации технической возможностью предотвратить наезд на пешехода, если пешеход в поле его зрения (с момента возникновения опасности – от края проезжей части или от ее центра) преодолел ___ метров за ___ секунд?

3. Располагал ли водитель транспортного средства в данной ситуации технической возможностью предотвратить столкновение с транспортным средством таким-то, если с момента возникновения опасности оно преодолело ___ метров за ___ секунд?

4. Имел ли водитель техническую возможность в данной ситуации произвести беспрепятственный обгон транспортного средства и имел ли он возможность прекратить обгон и вернуться на свою сторону?

5. Каково техническое состояние тормозной системы, рулевого управления, ходовой части и т. д. транспортного средства?

6. Если тормозная система (рулевое управление, ходовая часть и т. д.) транспортного средства неисправна, то в чем заключается неисправность, по какой причине и когда она возникла, мог ли водитель обнаружить данную неисправность до происшествия и по каким признакам?

7. Как располагались транспортные средства в момент столкновения относительно друг друга, края проезжей части и под каким углом (решается путем комплексного исследования совместно с экспертом-трасологом)?

8. На какой стороне проезжей части произошло столкновение?

9. Горела ли лампочка фары (фонаря) транспортного средства во время столкновения (наезда) (решается проведением электротехнической экспертизы в ЭКО УВД области)?

10. Соответствовали ли в данной ситуации с технической стороны действия водителей транспортных средств требованиям Правил дорожного движения?

11. Кто из находящихся в транспортном средстве лиц сидел на месте водителя во время ДТП (решается путем комплексного исследования совместно с судебно-медицинскими экспертами. На экспертизу предоставляются транспортные средства, одежда указанных лиц)?

На разрешение автотехнической экспертизы могут выноситься и другие вопросы, требующие для ответа проведения исследования на основе специальных технических познаний.

Принципы оценки заключения эксперта-автотехника, как и всех других доказательств, закреплены в ст. 87, 88 УПК РФ.

Результат оценки заключения эксперта должен найти свое отражение в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого (обвинительном заключении), постановлении о прекращении уголовного дела на обстоятельства, которые установлены путем проведения экспертизы, и на то значение, которое им придается при разрешении дела.

Если заключение эксперта не используется следователем, то в соответствующем документе (постановлении) должны быть изложены мотивы его отклонения.

В случаях, когда в материалах дела имеется несколько заключений с противоположными выводами, при использовании одного из них в специальном постановлении должно быть объяснено, почему именно этому заключению отдано предпочтение.

Эффективность судебной автотехнической экспертизы зависит не только от качества исследования, производимого экспертом, но и во многом предопределяется действиями следователя при проведении осмотра места происшествия и транспортных средств, следственных экспериментов, назначении экспертизы, оценке заключения эксперта и использовании его в доказывании, поэтому широкое применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий, освоение следователем основ судебной автотехнической экспертизы является актуальной задачей.

Заключение

В целях повышения качества предварительного расследования, принятия законных и обоснованных решений по уголовным делам сотрудникам следственных подразделений необходимо при проведении проверок по фактам ДТП, а также при проведении предварительного следствия выполнять требования, предъявляемые к методике расследования уголовных дел данной категории, а именно:

1. Осмотр места происшествия и транспортных средств производить на должном профессиональном уровне, по изъятым с места происшествия вещественным доказательствам проводить экспертизы.

2. Сразу же после ДТП изымать, осматривать и направлять на экспертизу (трасологическую, химическую) одежду потерпевших с вопросами: имеются ли на одежде потерпевшего следы ГСМ, частицы ЛКП, если имеются, то на каких транспортных средствах применяются; имеются ли на одежде следы транспортных средств, если имеются, то какой марке транспортных средств они принадлежат.

3. В ходе проведения проверок по фактам ДТП, в ходе предварительного расследования необходимо подробно, не поверхностно допрашивать участников ДТП, устанавливать механизм происшествия, устранять противоречия в показаниях участников.

4. Подробно заполнять анкетные данные участников, обязывать их явкой в ОВД, особенно иногородних. До выдачи им транспортных средств, участвовавших в ДТП, провести все необходимые экспертизы, указанные выше.

5. По таким видам ДТП, как съезд в кювет, выезд на сторону встречного движения, заносы, опрокидывания, или в случае, если водитель сам указывает, что причиной съезда или выезда на сторону встречного движения явилась техническая неисправность, необходимо сразу же осматривать транспорт-

ное средство (составлять протокол осмотра) со специалистом, изымать части транспортных средств, назначать по ним автотехнические, трасологические экспертизы.

6. По всем видам ДТП сразу же после осмотра места происшествия проводить необходимые эксперименты, назначать автотехнические экспертизы.

7. По ДТП, с места совершения которых водители скрылись:

– на место происшествия СОГ должна выезжать в полном составе (в том числе сотрудники подразделений уголовного розыска, участковые уполномоченные);

– сразу же, в день совершения ДТП, возбуждать уголовное дело, составлять подробный план следственно-оперативных мероприятий, подписанный сотрудником, производящим расследование, начальником (ГИБДД, отдела дознания (ОД), следственного отдела (СО)) и начальником отдела полиции (его заместителями); если водитель спустя некоторое время будет установлен – возбуждать как неочевидное;

– на разрешение судебно-медицинской экспертизы, наряду с основными, необходимо ставить следующие вопросы: одним или несколькими транспортными средствами совершен наезд; грузовым или легковым; в каком положении находился пешеход в момент наезда: вертикальном или горизонтальном, как располагался пешеход в момент наезда относительно транспортного средства, стоял или находился в движении и т. д.;

– по результатам судебно-медицинских, трасологических, химических экспертиз направлять конкретные поручения в соответствующие службы о розыске транспортных средств, об установлении очевидцев;

– по поручениям следователей проводить все необходимые мероприятия, направленные на установление лица, совершившего ДТП;

– сотрудникам ГИБДД результаты о проделанной работе по розыску транспортных средств, скрывшихся с места происшествия (из накопительных дел), приобщать к материалам уголовного дела; взаимодействие служб должно осуществляться на всем протяжении расследования уголовного дела.

Все обстоятельства расследования дела о ДТП следователь должен осмысливать критически, творчески подходить к их рассмотрению и учитывать сугубо индивидуальные особенности каждого конкретного ДТП.

В заключение следует отметить, что в процессе расследования уголовных дел о дорожно-транспортном происшествии выявляются также и обстоятельства, способствовавшие ему. К ним относятся:

- неудовлетворительное состояние дороги;
- неправильная установка или отсутствие дорожных знаков;
- отсутствие пешеходных дорожек, наземных и подземных пешеходных переходов;
- плохое освещение дороги;
- наличие на месте происшествия посторонних объектов, затрудняющих обзор.

Выявление условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, позволяет своевременно принять меры к их предупреждению.

Литература

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2018 года № 174-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 52. – Ч. 1. – Ст. 4921.

2. *Городокин, В. А.* Осмотр места дорожно-транспортного происшествия : методические рекомендации / В. А. Городокин, Д. В. Тишин, Р. А. Усманов. – Челябинск, 2007.

3. Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / А. М. Кривицкий, Ю. И. Шапоров, В. В. Фальковский и др. ; под общ. ред. А. М. Кривицкого и Ю. И. Шапорова. – Минск, 2004.

4. Методические рекомендации по организации осмотра места дорожно-транспортного происшествия. – Омск, 2015.

5. Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий. – Владимир, 2014.

6. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия : методические рекомендации. – Москва, 2012.

7. Справочник следователя. – Москва, 1990.

Учебное издание

Грачев Сергей Александрович
Костюнин Сергей Викторович
Лелетова Марина Владимировна

РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Учебно-практическое пособие

Редактор *Н.А. Далёкина, Т.Ю. Булганина*
Компьютерная верстка *Г.А. Федуловой*
Дизайн обложки *К.А. Быкова*

Подписано в печать 17.06.2019. Формат 60x84/16. Усл. печ. л. 4,47.
Тираж 70 экз. Заказ № 205

Редакционно-издательский отдел
Нижегородской академии МВД России

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Нижегородской академии МВД России

603144, Н. Новгород, Анкудиновское шоссе, 3