

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование кафедры)

40.05.02 Правоохранительная деятельность

(код и наименование направления подготовки)

Оперативно-розыскная деятельность

(направленность (профиль)/специализация)

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: «Методика расследования дорожно-транспортных
преступлений»

Студент

С.В. Беляев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный

Н.В. Олиндер

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

руководитель

Допустить к защите

Заведующий кафедрой

«Уголовное право и процесс» доцент, к.ю.н. доцент Юношев С.В

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная

подпись)

« _____ » _____ 20 _____ Г.

Тольятти 2019

АННОТАЦИЯ

Дипломная работа «Методика расследования дорожно-транспортных преступлений»

Объектом исследования являются дорожно-транспортные преступления, общественные отношения, складывающиеся в процессе деятельности субъектов, осуществляющих раскрытие и расследование данных дорожно-транспортных преступлений.

Предмет исследования включает в себя:

- закономерности расследования и раскрытия дорожно-транспортных преступлений, планирование и выполнение первоначальных и последующих следственных действий
- материалы судебной практики по рассматриваемому преступлению; – научные труды, посвященные разрабатываемой проблематике.

В соответствии с целью определены следующие задачи исследования:

- дать криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений;
- исследовать обстоятельства, подлежащие установлению при совершении дорожно-транспортных преступлений;
- определить типичные следственные ситуации и действия следователя при начале расследования дорожно-транспортных преступлений;
- раскрыть и описать первоначальные и последующие следственные действия следователя при расследовании дорожно-транспортных преступлений;
- проанализировать виды экспертиз, проводимых при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Работа структурно включает в себя введение, три главы, объединяющие десять параграфов, заключение, список использованных источников и литературы.

Во введении обосновывается актуальность заявленной темы, освещается степень ее научной разработанности.

В первой главе раскрывается понятие криминалистической характеристики дорожно-транспортного преступления, описываются их виды, элементы, механизм возникновения и протекания.

Во второй главе дается общая характеристика планирования расследования дорожно-транспортных происшествий. Рассматриваются обстоятельства, подлежащие установлению, типовые следственные версии, выдвигаемые при расследовании дорожно-транспортного преступления

В третьей главе описываются отдельные следственные действия, реализуемые при расследовании дорожно-транспортных происшествий, судебные экспертизы, проводимые при расследовании дорожно-транспортных преступлений

В заключении по итогам работы сформулированы основные выводы и рекомендации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	8
1.1 Понятие криминалистической характеристики дорожно- транспортных происшествий	8
1.2 Элементы криминалистической характеристики дорожно- транспортных происшествий	18
ГЛАВА 2. ПЛАНИРОВАНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ	24
2.1 Первоначальные неотложные следственные действия	24
2.2 Типовые следственные версии, выдвигаемые при расследовании дорожно-транспортного происшествия	30
ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ ДОРОЖНО ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	37
3.1 Осмотр места дорожно-транспортного происшествия	37
3.2 Освидетельствование участников дорожно-транспортного происшествия	43
3.3 Проведение допросов по делам о дорожно-транспортном происшествии.	45
3.4 Специфика назначения отдельных видов экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий	49
3.5. Поисковые действия, направленные на розыск автотранспортного средства, скрывшегося с места происшествия	58
3.6 Судебные экспертизы, проводимые при расследовании дорожно- транспортных преступлений	62
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	69
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ	71

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что увеличение числа совершаемых дорожно-транспортных происшествий как в мире, так и в нашей стране требует более детального исследования криминалистической методики данных происшествий с учетом накопленного опыта и теоретических знаний в данной сфере.

Во всех странах мира необходимость сокращения ДТП рассматривается как национальная проблема. В России эта проблема особенно актуальна. По статистике последних десяти лет «на дороге ежедневно погибает более 100 человек и свыше 600 человек получают ранения. За год погибает более 30 тыс. человек, а 20 тыс. водителей погибают, получают ранения или оказываются на скамье подсудимых. Общий ущерб в год из-за ДТП превышает 300 млрд. руб.

Ежегодный рост числа ДТП и ущерба составляет 3-5 %»¹.

Однако, несмотря на предпринимаемые меры и определенные положительные результаты по обеспечению безопасности дорожного движения, в России сохраняется сложная ситуация на дорогах, особенно в крупных городах, где движение характеризуется высокой плотностью транспортных и пешеходных потоков, ввиду несоответствия существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. В связи с этим своевременное и полное раскрытие и расследование каждого дорожно-транспортного преступления является одной из важных задач органов внутренних дел.

Вместе с тем в настоящее время обеспечению высокого качества их расследования препятствует ряд проблем, касающихся установления

¹ Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск: СибАДИ, 2010. – С.4.

обстоятельств совершения дорожно-транспортных происшествий и привлечения виновных к ответственности.

Механизм указанного вида преступлений, как правило, настолько неочевиден и сложен, что не всегда можно определить, какое из происшествий данного рода преступно. Расследование уголовных дел по факту совершения дорожно-транспортного происшествия всегда отличается специфическими особенностями и неординарными следственными ситуациями, что часто служит причиной проведения процесса предварительного расследования с ошибками и ведет к некачественному и неполному исследованию обстоятельств дела. Кроме того, следует укрепить законодательную базу дорожно-транспортной деятельности и восполнить существующие пробелы в нормативно-правовых актах, которые ее регламентируют.

Таким образом, необходимость разработки методики расследования дорожно-транспортных происшествий в соответствии с современными требованиями науки и практики, определения их специфики с использованием ситуационного исследования, оптимизации работы всех субъектов, вовлеченных в данный процесс, а также повышения качества законодательной основы, ее дополнения и корректировки, определяют актуальность и выбор темы диссертационного исследования.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе деятельности субъектов, осуществляющих раскрытие и расследование по совершенным дорожно-транспортным происшествиям.

Предметом исследования выступают закономерности механизма совершения дорожно-транспортного происшествия.

Цель исследования заключается в разработке рекомендаций, представляющих концептуально новые положения методики расследования дорожно-транспортных происшествий, а также теоретических положений, направленных на совершенствование нормативно-правовой базы,

регламентирующей привлечение к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления.

В соответствии с целью определены следующие задачи исследования:

1. Раскрыть понятие криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений
2. Рассмотреть элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений
3. Изучить обстоятельства, подлежащие установлению при дорожно-транспортном преступлении
4. Изучить типовые следственные версии, выдвигаемые при расследовании дорожно-транспортного происшествия
5. Проанализировать осмотр места дорожно-транспортного происшествия
6. Проанализировать освидетельствование участников дорожно-транспортного происшествия
7. Проанализировать проведение допросов по делам о дорожно-транспортном происшествии.
8. Проанализировать специфику назначения отдельных видов экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий
9. Проанализировать поисковые действия, направленные на розыск автотранспортного средства, скрывшегося с места происшествия

Методологическую основу исследования составляет диалектический метод познания социально-правовых явлений. При подготовке исследования использовались такие общенаучные методы, как: исторический, статистический, наблюдение, сравнение, анализ, синтез и др. Кроме того, в работе использованы частно-научные методы: сравнительно-правовой, логический, анкетирование и др.

По своей структуре выпускная квалификационная работа включает введение, три главы основной части, заключение и список используемой литературы.

ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1.1 Понятие криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий

Прежде чем сформулировать понятие криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия, определимся с самим понятием «дорожно-транспортное происшествие».

Дорожно-транспортным происшествием именуется событие, наступившее в результате нарушения правил дорожного движения с участием автомобильного транспорта либо городского электрического транспорта (общественного транспорта).

Результатом совершения дорожно-транспортного происшествия является наступление какого-либо вредного последствия в виде имущественных потерь для владельца транспорта или иных лиц, либо причинения вреда здоровью участнику дорожного движения либо даже смерть кого-либо из участников дорожно-транспортного происшествия.

Применительно к рассматриваемой теме к транспортным средствам относятся:

«- все виды автобусов все виды автомобилей, в том числе специальные и специализированные (например, санитарные, пожарные, спортивные, поливочные, автокраны, погрузчики);

- тракторы - самоходные машины (колесные или на гусеничном ходу), предназначенные для перевозки грузов или выполнения сельскохозяйственных, строительных, лесных и других работ;

- самоходные машины, предназначенные для выполнения сельскохозяйственных, дорожных, строительных, мелиоративных и лесных работ, - комбайны, грейдеры, бульдозеры, экскаваторы, краны и др.;

- городской электротранспорт - трамваи и троллейбусы, в том числе пассажирские, грузовые, ремонтные, специального обслуживания; мотоциклы, в частности дорожные, спортивные, специального назначения, с боковым прицепом или без него;

- мотороллеры, мотоколяски и другие механические транспортные средства, разрешенная максимальная масса которых не превышает 400 кг; другие механические транспортные средства - вездеходы, аэросани, амфибии и т.п.; прицепы»².

Не является транспортными средствами мопеды, велосипеды, подвижной состав метрополитена, фуникулера и других видов железных дорог (пассажирские и грузовые поезда, локомотивы, дрезины и т.п.).

И так, с учетом сказанного, как указано в научной литературе, «не все, а лишь те дорожно-транспортные происшествия, в результате которых наступили серьезные вредные последствия - менее тяжкие или тяжкие телесные повреждения либо смерть потерпевшего, именуется дорожно-транспортными преступлениями, то есть деяниями, влекущими уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством. Остальные случаи дорожно-транспортных происшествий являются, как правило, основанием дисциплинарной, административной и гражданско-правовой ответственности»³.

С точки зрения криминалистики дорожно-транспортные происшествия можно разделить на дорожно-транспортные преступления, наказуемые по Уголовному кодексу Российской Федерации, и дорожно-транспортные правонарушения, влекущие административную, гражданско-правовую или дисциплинарную ответственность.

² Домке Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. Высш учеб. заведений. - 2-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2012. - С.31.

³ Бохан А.П. Нарушающие правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии крайней необходимости //Актуальные проблемы уголовного права: сборник науч. стат. - Ростов н/Д, 2007. - С.141.

Наиболее тяжкий вред причиняют дорожно-транспортные преступления. В Уголовном кодексе Российской Федерации преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта посвящена отдельная глава. По мнению А.Ш. Габдрахманова, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта или транспортные преступления - это «предусмотренные в главе 27 Уголовного кодекса Российской Федерации общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей, либо ущерба имущественного характера»⁴.

Итак, транспортные преступления, это наиболее опасные в плане наступления последствий правонарушения, посягающие на общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения.

В криминалистике важно давать характеристику видов дорожно-транспортных происшествий.

Филиппов А. Г. даёт следующую классификацию дорожно-транспортных происшествий⁵ (Рисунок 1.1).



Рисунок 1.1 – Виды дорожно-транспортных происшествий

На первом месте среди дорожно-транспортных происшествий в Самарской области городских условиях в г. Тольятти - с наезд на пешехода

⁴ Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: автореф. дисс. ... канд. юрид.наук. - Казань, 2007. - С.6.

⁵ Филиппов А. Г. Криминалистическая методика : учебное пособие для академического бакалавриата / А. Г. Филиппов [и др.] ; под общ. ред. А. Г. Филиппова. — М. : Издательство Юрайт, 2017. С. 238.

Домке Э.Р. обосновывает более расширенную классификацию дорожно-транспортных происшествий, включая сразу несколько оснований классификации:

- по механизму протекания самого происшествия (например, столкновения и опрокидывания);
- по участникам и последствия (разного рода наезды).

Эта более развёрнутая классификация дорожно-транспортных происшествий включает следующие виды дорожно-транспортных происшествий:

«1) столкновение. Это такое дорожно-транспортное происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду также следует относить:

- столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или технической неисправности) и столкновение подвижного состава железных дорог с остановившемся (оставленным на путях) транспортным средством;

2) опрокидывание. Это такое дорожно-транспортное происшествие, при котором движущееся транспортное средство перевернулось набок или на крышу транспортного средства;

3) наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп и полуприцеп;

4) наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударило о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, масла, строительные материалы, ограждения и так далее);

5) наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, кирпичи и так далее);

б) наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам наткнулся на движущееся транспортное средство;

7) наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо сами упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущиеся транспортные средства;

8) наезд на животных - происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых) либо сами эти животные ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;

9) прочие виды происшествий - происшествия, не относящиеся к вышеперечисленным видам. К этой разновидности происшествий относятся:

- сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновения или опрокидывания);

- падение перевозимого и отброшенного колесами транспортного средства предмета на человека, животного или другое транспортное средство;

- наезд на лиц, не являющихся участниками движения;

- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо);

- падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.»⁶

В научной литературе также принято классифицировать дорожно-транспортные происшествия по причинам возникновения. По причине

⁶ Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. высш. учеб. заведений. 2-е изд., стер. М.: Издательский центр «Академия», 2012. С.32.

возникновения указанные происшествия подразделяются на дорожно-транспортные происшествия по вине водителей, пассажиров, а также лиц, несущих ответственность за техническое состояние автотранспортных средств и дорожного полотна, и на дорожно-транспортные происшествия, обусловленные непреодолимой силой природы вследствие стихийных бедствий или погодных событий (наводнения, землетрясения, урагана и т.п.), а также наступлением случайных событий⁷.

Подобно рода классификация заслуживает внимания, поскольку при расследовании дорожно-транспортных происшествий важно установить наличие или отсутствие вины участников дорожного движения. Так, в случае наличия вины определяется вид и размер ответственности, виновное лицо привлекается либо к административной, либо к уголовной ответственности.

Невиновное причинение вреда в результате дорожного происшествия не исключает тщательного расследования поведения пострадавших в таком происшествии лиц.

Дорожно-транспортное происшествие протяженно по времени и имеет определенные границы, поэтому выделяют фазы его протекания. Таких фаз три: начальная, кульминационная и конечная.

Начальная стадия дорожно-транспортного происшествия характеризуется наличием условий движения транспортных средств и пешеходов до опасного момента. На этой стадии участники дорожного движения еще могли принять все необходимые меры для того, чтобы избежать столкновения или наезда или иного происшествия. Поскольку эти меры приняты своевременно не были приняты, опасная ситуация перетекает в аварийную, «характеризующуюся развитием системы причинно-следственных связей, исключающих возможность предотвращения тяжких последствий»⁸. В этот момент участники дорожного движения уже не

⁷ Шапкин А. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. - №5(051). С.238.

⁸ Князьков А. С. Криминалистика : курс лекций / А. С. Князьков ; Федеральное агентство по образованию, Томский гос. ун-т – Томск: ТМЛ-Пресс, 2008. С. 1000.

обладают реальной технической возможностью избежать наступления дорожно-транспортного происшествия⁹. В возникновения аварийности дорожной ситуации имеют большое значение как положительные, так и отрицательные сопутствующие факторы, взаимовлияющих так, что это приводит к возникновению дорожно-транспортного происшествия.

Следом за начальной стадией наступает кульминационная стадия дорожно-транспортного происшествия. Она характеризуется наступлением событий, которые способны привести к возникновению тяжких последствий в виде причинения имущественного вреда либо наступления вреда здоровью участников дорожного движения. Эта стадия кратка и длится порой несколько секунд, развивается на относительно непротяженном участке дороги.

Для конечной стадии дорожно-транспортного происшествия характерна полная остановка транспортных средств. Если возникает пожар на автотранспортном средстве, данная стадия может протекать и после остановки транспортного средства и длится вплоть до потухания пожара.

Итак, знание механизма дорожно-транспортного происшествия позволяет определить круг криминалистически значимых признаков, которые, в свою очередь, способствуют установлению объективной истины.

В результате контакта, взаимодействия транспортного средства и пешеход на дорожным покрытием, на транспортном средстве и человеке возникают определенные материальные следы (например, следы крови, мозгового вещества, бензина, масла, отделившихся детали транспортного средства и часть перевозимого груза, осколки фар и лобового, боковых и заднего стекол, отслоившейся краска, тормозной путь и др.)¹⁰.

⁹ Кольчурин А. Г. Определение времени реакции водителя при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. 2016. № 4 (58). С. 128-130.

¹⁰ Кайргалиев Д. В. Особенности поиска, обнаружения, фиксации, изъятия, предварительного исследования и упаковки следов нефтепродуктов, горюче-смазочных материалов на месте происшествия / Кайргалиев Д.В., Васильев Д.В., Гудзенко Ю.В., Беченков А.А. // Фундаментальные исследования. 2014. № 6-2. С. 430-434.

По этим следам при условии их своевременного обнаружения и фиксации возможна установка механизма и причин дорожно-транспортного происшествия. Как правило, для дорожно-транспортного происшествия характерна быстротечность события, его неожиданность для очевидцев, а иногда и для участников события, и, как следствие этого, кратковременность его восприятия и ограниченность объема воспринятой информации¹¹.

Событие на транспорте сначала воспринимается как дорожно-транспортное происшествие и только позже, когда будет установлен механизм происшествия и степень тяжести наступивших последствий, она может быть названа преступлением.

Дорожно-транспортные происшествия могут происходить как по вине как водителей, так и по вине пешеходов.

Нарушение правил дорожного движения со стороны водителей состоит в:

- превышении допустимой скорости при производстве маневра (повороте, обгоне, необходимости уклониться от столкновения или наезда, объехать препятствие или неровность дороги),
- попадании на участок дороги с худшими характеристиками;
- обострении дорожной обстановки;
- несоблюдении очередности проезда перекрестков;
- неподачи или неправильной подачи предупредительного сигнала;
- неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия;
- нарушении требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки;
- не соблюдении безопасной дистанции;

¹¹ Кольчурин А. Г. Определение момента возникновения опасности при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности Материалы IV Международной научно-практической конференции. Краснодарский университет МВД России. 2016. С. 245-249.

- неожиданном выезде из своего ряда движения и ослеплении светом фар;
- стоянке на проезжей части без освещения;
- нарушении правил перевозки пассажиров;
- нахождении водителя в состоянии алкогольного или наркотического опьянения,
- его работе по времени, превышающем допустимые пределы, после которых наступает утомляемость¹².

Существуют и иные причины, обуславливающие вину водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия.

Нарушение правил дорожного движения со стороны пешеходов состоят в:

- неожиданном появлении его из-за какого-либо препятствия или ограждения;
- внезапном появлении из-за другого транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении;
- непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом;
- выходе на проезжую часть в месте, где это запрещено;
- внезапном выходе из неосвещенной зоны дороги и другие¹³.

Большая часть дорожно-транспортных происшествий совершается по вине участников дорожного движения (водителей и пешеходов)¹⁴.

Исследователи подтверждают тот факт, «...что ошибки в управлении автомобилем и нарушении правил дорожного движения являются главной причиной большинства дорожно-транспортных происшествий. Но они часто

¹² Самодурова Е. Г. Участники дорожного движения как субъект преступлений против безопасности движения транспорта // Транспортное право. 2008. № 2. С. 43-44.

¹³ Белоус В. Г. Особенности механизма и расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездом транспортного средства на пешехода / Белоус В.Г., Барушев Д.В. // Актуальные вопросы образования и науки. 2015. № 1-2 (47-48). С. 51-55.

¹⁴ Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. - 2013. - №5(051). - С.238.

связаны с недостатком дорог и неблагоприятными погодными условиями, которые в 50-80% случаев являются одной из активных и косвенных причин, а в 15-20% случаев - главной причиной дорожно-транспортного происшествия. Во всех этих случаях дорожные и метеорологические факторы оказывают механическое воздействие на систему «автомобиль водитель» или на психофизиологическое воздействие на водителя и на его восприятие условий движения»¹⁵.

В учебной литературе подчеркивается: «расследуя дела данной категории необходимо учитывать, что дорожно-транспортные происшествия нередко происходят в результате взаимодействия нескольких причин (например, при столкновении двух транспортных средств, когда водитель превысил скорость и нарушил правила обгона, другой - правила маневрирования и перестроения из ряда в ряд). Поэтому важно исследовать все причины, повлекшие ДТП»¹⁶.

Дорожно-транспортные происшествия могут быть обусловлены и только одними объективными факторами: внезапным выходом из строя рулевого управления, неожиданно выбежал на дорогу пешеход в нетрезвом состоянии и так далее.

Таким образом, можно заключить, что криминалистическая характеристика дорожно-транспортного происшествия представляет собой описание как самого события дорожно-транспортного происшествия, причин его возникновения, а также поведения лиц, виновных или причастных к данному событию. Важно отметить, что расследованию подлежат такие происшествия, произошедшие во время дорожного движения, которые имеют опасные последствия, в частности гибель или травмирование людей, повреждение транспортных средств, груза, дорожных и других сооружений, причинение иного имущественного ущерба.

¹⁵ Артемьев В.А. и др. Правила и безопасность дорожного движения/Артемьев В.А., Салил В.И., Шатохин В.Е. - Минск: Беларусь, 1989. - С. 97.

¹⁶ Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие/Селиванов Н.А., Дворкин А.И., Завидов Б.Д. и др. - М.: Лига Разум, 1998. - С. 183.

1.2 Элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий

В качестве основных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия можно выделить следующие:

- обстоятельства или механизм дорожно-транспортного происшествия
- механизм следообразования;
- характеристика личности виновного в совершенном дорожно-транспортном происшествии;
- сведения о личности потерпевшего.

Все эти криминалистические элементы подразделяются на объективные и субъективные.

Согласно А.А. Шапкину, обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, как объективный элемент, включает такие объективные данные, как:

«- способ совершения дорожно-транспортного происшествия. Способ совершения дорожно-транспортного происшествия следует рассматривать с точки зрения особенностей поведения в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. К самостоятельному элементу способа совершения можно относить также способ сокрытия факта дорожно-транспортного происшествия, его маскировки, уничтожения следов, а также избежания ответственности за совершенное транспортное правонарушение;

- обстановка совершенного дорожно-транспортного происшествия. Важным элементом механизма дорожно-транспортного происшествия выступает обстановка совершения правонарушения. Обстановка дорожно-транспортного происшествия состоит из следующих элементов:

1) место дорожно-транспортного происшествия, под которым понимают часть дорожного полотна, прилегающей к дороге территории или иную, расположенную рядом с дорогой территорию, на котором произошло событие правонарушения;

2) время дорожно-транспортного происшествия (ночное, дневное, утром, вечером). От времени дорожно-транспортного происшествия зависит, например, плотность и частота дорожного потока, загруженность дороги, а соответственно и степень опасности дорожно-транспортного происшествия;

3) иные объективные обстоятельства (например, нахождение рядом с местом дорожно-транспортного происшествия общественных или образовательных учреждений, ведение дорожно-строительных работ, состояние и качество дорожного полотна и т.д.)»¹⁷.

Следует отметить, что обстановка дорожно-транспортного происшествия отличается повышенной динамичностью и сложностью.

Характеризуя обстановку дорожно-транспортного происшествия, следует учитывать также планировку дорог и уличных магистралей, освещенность дороги ночью или вечером, состояние дорожного полотна, средства автоматического и иного регулирования дорожным движением, интенсивность и скорость движения машин и пешеходов, поведение пешеходов и водителей автомобилей. С учетом динамичности и сложности обстановки дорожно-транспортного происшествия можно отметить, что наиболее часто дорожно-транспортные происшествия совершаются в часы наиболее интенсивного движения транспорта или при неблагоприятных погодных условиях;

- последствия дорожно-транспортного происшествия. Любое дорожно-транспортное происшествие не может не влечь материальных последствий. Последствием дорожно-транспортного происшествия является материальный ущерб, связанный с причинением вреда или уничтожением

¹⁷ Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. - 2013. - №5(051). - С.239.

транспортного средства, дорожные и оградительных сооружений и т.д. К числу наиболее тяжких последствий можно отнести гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью. «Нельзя обойти вниманием также наступление вредных последствий для окружающей природной среды или среды городского мегаполиса (например, разлив токсичных или взрывоопасных веществ, причинение вреда лесным насаждениям и т.д.)»¹⁸.

Характеризуя механизмы слеодообразования дорожно-транспортного происшествия, следует отметить многочисленность следов и изменений в обстановке совершения такого происшествия.

По словам А.П. Бохана, «к следам дорожно-транспортного происшествия можно отнести:

- следы движения по дороге,
- следы скольжения по дороге,
- следы повреждений на транспортных средствах,
- следы повреждений на наземных сооружениях,
- повреждения и травмы, полученные водителем, пассажирами, пешеходами и т.п.»¹⁹.

Следовая картина отражает способ совершения преступления и зависит от формы движения, лежащий в основе механизма простой контактного взаимодействия. При столкновении два транспортных средства движутся прямолинейно навстречу друг другу - образуются объемные следы давления, при наездах на препятствие транспорт движется прямолинейно или поступательно к неподвижному объекту, - возникают следы скольжения, при обгонах, объездах, крутых поворотах возникает крутящий момент, т.е. вращательно-поступательное движение, создает концентрические следы скольжения. Так, при касательном наезде на препятствие (человека, машину) последняя получает крутящий момент, в месте контакта с опорой (асфальт,

¹⁸ Моховая Т. А. Отдельные аспекты криминалистической характеристики преступлений, совершаемых против безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2015. № 9. С. 42-45.

¹⁹ Петров А. И. О возможностях повышения качества расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями // Евразийский юридический журнал. 2015. № 8 (87). С. 221-223.

грунт) образуется концентрический следует скольжения. При экстренном торможении образуется следует «юз», а при опрокидывании, когда машина переворачивается несколько раз, - следы вращения, качания на обочине и полотне дороги.

Если взаимодействуют биологические или жидкие и сыпучие неорганические объекты с транспортным средством, то возникают следы, пятна жидкостей, масла, крови; осыпи - разбитого фарного стекла, сыпучих веществ; на транспортном средстве - следы микрочастиц мало-видимые и невидимые.

Кроме объективных обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, важное значение для расследования имеют обстоятельства, имеющие отношение к личности виновного лица (виновных лиц) или иных причастных к происшествию лиц. Характеризуя личность виновного, нужно определить его физическое состояние на момент совершения преступления (нахождение в состоянии опьянения, утомляемость, усталость и т.д.), а также данные, относящиеся к стажу, водительскому опыту, прошлую судимость за аналогичные преступления, особенности поведения во время и после совершения дорожно-транспортного происшествия.

И.М. Тяжкова пишет, что «для лиц, виновных в дорожно-транспортном происшествии, как правило, характерны следующие субъективные признаки:

- повышенная самоуверенность, проявление эгоизма и бессердечия, нечестность;
- пренебрежительное отношение к правилам безопасности;
- недостаточная профессиональная подготовка;
- отсутствие необходимого опыта и водительских навыков;
- недостаточная требовательность к себе и подчиненным в части соблюдения требований безопасности дорожного движения»²⁰.

²⁰ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. - СПб.: Питер, 2002. С.54.

Наличие алкогольного опьянения, а также утомление от чрезмерных нагрузок во время длительного управления транспортным средством повышает риск совершения дорожно-транспортного происшествия в разы, а также обуславливает повышенную общественную опасность рассматриваемого правонарушения.

Сведения о личности потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии важны для анализа виктимного поведения потерпевшего, поскольку во многих случаях виновное поведение потерпевшего (водителя или пешехода) провоцирует совершение дорожно-транспортного происшествия.

Таким образом, давая криминалистическую характеристику дорожно-транспортного происшествия, следует указать на наличие как объективных, так и субъективных обстоятельств, подлежащих выяснению в процессе совершенного происшествия. С позиции криминалистики дорожно-транспортное происшествие рассматривается как собирательное понятие, объединяющее в себя события, возникшие в результате движения транспортного средства и повлекшие за собой травмирование или гибель людей или причинение материального ущерба. Характеристика видов дорожно-транспортных происшествий зависит от характера совершенного нарушения правил дорожного движения, а также от причин его совершения и виновного (или безвиновного) поведения участников дорожно-транспортного происшествия.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортного происшествия включает в себя анализ следующих обязательных элементов:

- обстоятельства или механизм дорожно-транспортного происшествия
- механизм следообразования;
- характеристика личности виновного в совершенном дорожно-транспортном происшествии;
- сведения о личности потерпевшего.

В совокупности указанные обстоятельства образуют механизм дорожно-транспортного происшествия. Между тем, для правильного уяснения всех объективных и субъективных обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, имеющих отношения к объективной и субъективной стороне правонарушения, следует провести своевременные и неотложные следственные действия. Далее рассмотрим элементы первоначального этапа расследования по указанным видам происшествий.

ГЛАВА 2. ПЛАНИРОВАНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

2.1 Первоначальные неотложные следственные действия

Успешное расследование дорожно-транспортных происшествий невозможно без своевременного и эффективного производства следственных действий. Именно в ходе осуществления указанных действий формируется основа доказательственной базы по уголовным делам.

Р.С. Белкин в краткой энциклопедии «Криминалистика» дает лаконичное и вместе с тем «емкое» определение следственных действий. Он обозначает следственные действия как «комплекс предусмотренных законом процессуальных действий по собиранию, исследованию, оценке и использованию доказательств»²¹.

В.В. Вандышев под следственными действиями понимает в узком смысле слова «действия следователя, направленные на сбор, проверку и оценку доказательств»²².

В уголовно-процессуальном законе выделяют неотложные и прочие следственные действия, а в криминалистике – первоначальные и последующие следственные действия. Нас интересуют исключительно первоначальные следственные действия по делам о совершенных дорожно-транспортных происшествиях.

В соответствии со статьей п. 19 ст. 5 УПК РФ неотложными признаются действия, осуществляемые органом дознания после возбуждения уголовного дела, по которому производство предварительного следствия обязательно. Их целью является обнаружение и фиксация следов преступления, а также иных доказательств, требующих незамедлительного закрепления, изъятия и исследования. Это такие процессуальные действия

21 Белкин Р.С. Криминалистика. Краткая энциклопедия. - М.: Норма, 1999. - С.73.

22 Вандышев В.В. Уголовный процесс. Конспект лекций. - СПб.: Питер, 2012. - С.121.

как осмотр, обыск, выемка, освидетельствование, задержание и допрос подозреваемых, допрос потерпевших и свидетелей.

Как указывает Е.Р. Россинская, «следственные действия по их роли в процессе расследования подразделяются на первоначальные и последующие»²³.

Значение первоначальных следственных действий в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий заключается в том, что первоначальные следственные действия осуществляются с момента возбуждения уголовного дела и служат средством:

- ориентирования следователя в обстановке и содержании расследуемого дорожно-транспортных происшествия, получения представления о его механизме и последствиях;
- раскрытия преступления по горячим следам, получения необходимой информации для установления и розыска виновных лиц
- собирания доказательств, которым грозит уничтожение под влиянием объективных и субъективных факторов;
- получения исходной информации для построения развернутых следственных версий, охватывающих собой все содержание предмета доказывания по расследованию дорожно-транспортных происшествий.

Н.К. Кузьменко, рассматривая криминалистический аспект неотложных следственных действий, определяет их как «действия, выполняющиеся безотлагательно, вследствие сложившейся ситуации или тактических соображений»²⁴.

Дорожная ситуация в процессе нарушения правил дорожного движения может мгновенно измениться, а следы окажутся утраченными, если следователь не предпримет необходимых мер по обнаружению и закреплению следов дорожно-транспортного происшествия.

23 Россинская Е.Р. Криминалистика. – М.: Норма, 2013. – С.199.

24 Кузьменко Н.К. Систематизация неотложных следственных действий при раскрытии и расследовании преступлении. – М.: Юридическая литература, 1981. – С.5.

Неотложные действия производятся только по возбужденным уголовным делам органами, осуществляющими предварительное расследование. Перечень и последовательность их производства определяется конкретной ситуационной обстановкой. Лишь в исключительных, случаях этот перечень может быть расширен за счет других действий.

В структуре процесса расследования эти действия выполняются первыми, образуя его неотложный этап. Хотя их производством преследуется общая цель – сбор доказательств по делу для установления истины, однако «ближайшей и специфической задачей данных действий является установление и закрепление следов преступления, сбор исходных данных о расследуемом событии»²⁵.

К неотложным следственным действиям могут быть отнесены любые следственные действия независимо от того, какие задачи решаются их производством. В структуре процесса расследования они занимают место, очерченное рамками предварительного расследования до составления обвинительного заключения.

В числе первоначальных неотложных действий следственно-оперативной группы планируются и осуществляются:

- следственный осмотр места происшествия, поврежденного (уничтоженного) транспортного средства, трупов погибших и транспортных документов, имеющих отношение к происшествию;
- осмотр пострадавших,
- судебно-медицинское освидетельствование причастных к происшествию транспортных работников с целью выявления алкогольного (наркотического) опьянения, полученных травм и определение их физического и психофизиологического состояния после происшествия,
- допрос свидетелей-очевидцев, и прежде всего из числа пассажиров, убывающих с места происшествия,

25 Россинская Е.Р. Криминалистика. – М.: Норма, 2013. – С.200.

- допрос потерпевших, способных по своему состоянию после происшествия давать показания;
- допрос членов экипажа о причине и обстоятельствах происшествия;
- ознакомление с записями радиообмена;
- изучение материалов служебного расследования;
- подготовка и назначение соответствующих, технических криминалистических, медицинских и других видов экспертиз;
- оперативно-розыскные мероприятия с целью проверки возникших подозрений в отношении конкретных лиц, а также выявления дополнительных свидетелей (в том числе очевидцев) из числа местных жителей и пассажиров.

Итак, как видно из данного перечня, данные неотложные действия включают как следственные, так и оперативные действия. Рассмотрим следственные действия.

К неотложным следственным действиям по расследованию дорожно-транспортных происшествий относится, прежде всего, осмотр мест происшествия.

К иным следственным действиям можно отнести: допрос свидетелей (необходим, в том числе, и для проверки показаний потерпевшего, его представителя); осмотр предметов, документов (как правило, объектом осмотра является одежда потерпевшего) с целью обнаружения следов лакокрасочного покрытия транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии; назначение и производство судебных экспертиз.

В большинстве случаев первоначальными судебными экспертизами являются:

- судебная дактилоскопическая (исследование следов пальцев рук, выявленных в транспортном средстве, водитель которого скрылся с места дорожно-транспортного происшествия);

- судебная-трасологическая (исследование следов обуви скрывшегося водителя, в случае их обнаружения);
- судебная автотехническая (для определения исправности механизмов, узлов и агрегатов транспортного средства, если есть неисправность, то в чем она заключается, могла ли она повлиять на возникновение дорожно-транспортного происшествия);
- судебная биологическая экспертиза тканей, выделений человека, животных (исследование крови, волос, мышц, костей и других биологических материалов, и выделений человека);
- судебно-медицинская экспертиза живого лица (трупа) (для установления причины тяжести вреда, причиненного здоровью пострадавшего, причины наступления смерти и т.д.);
- судебная экспертиза материалов, веществ и изделий (исследование обнаруженных и изъятых следов краски, горюче-смазочных материалов и т.д.).

В целях розыска скрывшегося водителя может использоваться картотека учета транспортных средств, имеющаяся в ГИБДД. Кроме того, задействуются специальные типовые планы розыска.

При задержании водителя (подозреваемого), скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия, также возникает необходимость произвести ряд следственных действий. К ним относятся:

- получение образцов для сравнительного исследования от подозреваемого (как правило, образцами для такого исследования являются отпечатки пальцев рук, слюна, волосы);
- освидетельствование подозреваемого (производится на предмет обнаружения на теле следов в виде различных повреждений, особых примет, которые заметили потерпевший, свидетели дорожно-транспортного происшествия).

Кроме того, целью освидетельствования является установление наличия либо отсутствия состояния опьянения (алкогольного,

наркотического, токсического); допрос водителя (подозреваемого), при котором цель — установление места нахождения во время совершения дорожно-транспортного происшествия, причины оставления места дорожно-транспортного происшествия, кто еще знает или может знать о произошедшем и т.д.

Необходимо также производство обыска (выемки) с целью обнаружения и изъятия одежды подозреваемого для того, чтобы в дальнейшем назначить экспертизу материалов, веществ и изделий для установления тождества между волокнами ткани одежды (в том числе обнаруженных на одежде) и тканью обивки (чехлов) водительского сиденья транспортного средства, обнаруженного на месте дорожно-транспортного происшествия.

Приведем пример из следственной практики.

«В г. Химки Московской области 11.06.2013 г. Д.В.Н., управляя автомобилем и двигаясь по автодороге, перевозил в салоне автомобиля пассажиров И.А.Р. и А.К.С., которые не были пристегнуты ремнями безопасности. При движении автомобиля на шестом километре автодороги Д.В.Н. выбрал неправильный скоростной режим, не учел особенности и состояние транспортного средства, а также дорожные условия, отвлекся от управления транспортным средством, разговаривая с пассажиром, находящимся на переднем пассажирском сиденье, в связи с чем утратил контроль за движением управляемого им транспортного средства, вследствие чего допустил опрокидывание автомобиля в кювет. В результате чего пассажиру автомобиля А.К.С. были причинены телесные повреждения, от которых она скончалась. Выйдя из автомобиля, Д.В.Н. предложил И.А.Р. сказать, что именно он управлял транспортным средством, так как сам Д.В.Н. находился в состоянии алкогольного опьянения, на что И.А.Р. согласился. В ходе проведения экспертных исследований было установлено, что на поверхности одежды Д.В.Н. имелись волокна-наслоения, сходные с волокнами, входящими в состав чехла находящегося на водительском

сиденье. После предъявления данного доказательства Д.В.Н. сознался в том, что за рулем транспортного средства в момент совершения ДТП находился именно он»²⁶.

К действиям после задержания подозреваемого можно отнести осмотр предметов, документов (объектом осмотра является одежда и обувь подозреваемого), назначение и производство судебных экспертиз, и предъявление для опознания скрывшегося водителя с места дорожно-транспортного происшествия потерпевшему и (или) свидетелям.

Итак, анализ первоначальных и неотложных следственных действий показал их большое разнообразие и направленность, прежде всего, на поиск, закрепление и предварительный анализ информации о причинах, условиях и механизме совершения дорожно-транспортного происшествия. До возбуждения уголовного дела может производиться следственный осмотр места происшествия, транспортного средства и трупа, после возбуждения уголовного дела производятся остальные следственные действия. Наряду со следственными действиями могут быть произведены неотложные оперативные мероприятия.

2.2 Типовые следственные версии, выдвигаемые при расследовании дорожно-транспортного происшествия

Типичными общими следственными ситуациями, возникающими в начале исследования дорожно-транспортных происшествий, являются следующие положения, характеризующие наличие информации о характере дорожного события и причастных к нему лицах:

а) имеются характерные изменения в дорожной обстановке и потерпевший, что свидетельствует о совершении дорожно-транспортного преступления; транспортное средство (транспортные средства) и

26 Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. – 2015. – № 9. – С.54.

предположительно виновный водитель (водители) находятся на месте аварии²⁷;

б) имеются характерные изменения в дорожной обстановке и потерпевший, что указывает на совершение дорожно-транспортного преступления; транспортное средство (транспортные средства), причастное к совершению преступления, находится на месте аварии, водитель скрылся, но есть сведения о нем;

в) имеются характерные изменения в дорожной обстановке и потерпевший, что говорит о совершении дорожно-транспортного преступления; транспортное средство и водитель, причастные к его совершению, отсутствуют, сведения о них неизвестны;

г) имеются характерные изменения в дорожной обстановке и потерпевший, что свидетельствует о совершении дорожно-транспортного преступления; транспортное средство находится на месте аварии, водитель скрылся, сведения о нем отсутствуют, данная ситуация является разновидностью предыдущей общей следственной ситуации;

д) вне дорожной обстановки обнаружен труп, следы на котором свидетельствуют о наступлении смерти в связи с дорожно-транспортным происшествием. Очевидно, что в последнем случае мы также имеем дело с разновидностью общей следственной ситуации, названной в пункте «в»;

е) имеется явка с повинной о совершении дорожно-транспортного преступления; сведения о таком преступлении правоохранительным органам неизвестны.

В криминалистической литературе можно встретить указания на иные виды типичной следственной ситуации, возникающей при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения. Так, например, Л.Я. Драпкин и В.Н. Карагодин одним из видов следственной ситуации на первоначальном этапе расследования преступных нарушений правил

²⁷ Под термином «потерпевший» следует понимать лицо, которому в результате дорожно-транспортного происшествия по неосторожности причинены тяжкий вред здоровью или смерть.

безопасности дорожного движения видят гибель одного из участников события²⁸.

Очевидно, что выделение этого обстоятельства в качестве следственной ситуации является правильным, поскольку расследование такого вида преступления, как нарушение правил дорожного движения (эксплуатации транспортных средств), предполагает наступление различных последствий, названных в уголовном законе, одним из которых является причинение смерти по неосторожности. Вопрос состоит в том, присутствует ли труп погибшего в результате дорожно-транспортного преступления на месте происшествия (в дорожной обстановке) либо он обнаружен вне дороги. Вполне понятно, что при наступлении смерти потерпевшего возможности следователя по выяснению обстоятельств дорожно-транспортного происшествия являются меньшими, чем если бы в результате происшествия ему был причинен по неосторожности тяжкий вред здоровью. В последнем случае у следователя имеется возможность допросить потерпевшего о значимых для уголовного дела обстоятельствах, провести с его участием другие следственные действия. Вместе с тем, представляется, что такую ситуацию расследования, когда имеется труп потерпевшего, следует считать типичной частной следственной ситуацией, которая может существовать в рамках любой из вышеназванных общих следственных ситуаций.

На взгляд других авторов (В.Л. Колдин, З.Г. Самошина), разновидностью типичных следственных ситуаций, складывающихся в ходе предварительного расследования указанных преступлений, является ситуация, содержание которой представлено измененной обстановкой места дорожно-транспортного преступления²⁹.

По своему характеру этот вид обстановки дорожно-транспортного преступления таков, что он в равной мере может быть отмечен при любых

28 Расследование преступных нарушений правил безопасности движения автотранспорта // Криминалистика: Учебник / Л. Я. Драпкин, В.Н. Карагодин. М., 2007. С. 651-652.

29 Колдин В.Л., Самошина З.Г. Расследование преступных нарушений правил дорожного движения // Криминалистика: Учебник / Отв. ред. Н.П. Яблоков. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2005. С. 750-752.

следственных ситуациях, более того, в ситуациях расследования любого вида преступления. Так, например, обстановка места дорожного происшествия, в которой отсутствует транспортное средство, в равной мере может быть изменена, как и обстановка места происшествия в ситуации, когда столкнувшееся с препятствием транспортное средство остается на месте. Аналогичным образом можно проанализировать следственные ситуации, возникающие при расследовании, например, убийства, в каждой из которых существует возможность существования преднамеренных либо непреднамеренных изменений обстановки происшествия.

Исходя из краткого анализа вопроса о видах типичных следственных ситуаций, складывающихся в начале расследования дорожно-транспортного преступления, можно вновь прийти к выводу о том, что в своей деятельности следователь имеет дело с двумя типами следственных ситуаций. Одни из них - общие типичные следственные ситуации — позволяют оценить следственную ситуацию с точки зрения полноты сведений о двух главных обстоятельствах: каков характер исследуемого (расследуемого) события и кто то лицо, которое вызвало его появление. Другие же, типичные следственные ситуации, связаны с наличием либо отсутствием частных характеристик следственной ситуации: причинение смерти (а не тяжкого вреда здоровью) потерпевшему в результате ДТП, наличие либо отсутствие свидетелей преступления, изменение либо оставление в неизменности обстановки происшествия, признание либо непризнание водителем своей вины и т.д. Отсюда, как уже отмечалось, такие следственные ситуации могут быть определены как типичные частные ситуации расследования.

Поскольку следственная ситуация позволяет определить, во-первых, совокупность следственных действий, организационных и оперативно-розыскных мероприятий, а во-вторых, последовательность производства следователем организационных, следственных и иных процессуальных действий, применительно к каждой из названных ситуаций расследования дорожно-транспортного преступления возможно называние совокупности

следственных действий в их более или менее точной последовательности выполнения.

Относительно первой из названных типичных общих следственных ситуаций, которая может быть расценена как благоприятная, в криминалистической литературе рекомендуется следующее чередование следственных действий:

- а) осмотр места происшествия;
- б) осмотр транспортных средств;
- в) освидетельствование пешеходов (в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью) и водителя (водителей), в том числе производство наркологического освидетельствования;
- г) допросы водителей (водителя) транспортного средства, иных лиц;
- д) назначение необходимых судебных экспертиз, производство других следственных действий.

Вторая следственная ситуация осложняется тем, что предположительно виновное в дорожно-транспортном происшествии лицо скрывается с места происшествия. В этом случае невозможным является его медицинское освидетельствование, более проблематичным является доказывание факта управления им транспортным средством, участвовавшим в ДТП.

Еще более сложными являются последующие следственные ситуации. Несомненно, самой сложной является следственная ситуация, складывающаяся при обнаружении трупа потерпевшего от дорожно-транспортного преступления вне дорожной ситуации, когда была предпринята попытка сокрытия этого преступления. В этой ситуации неизвестным является место дорожно-транспортного происшествия; кроме того, в случае обнаружения такого места чаще всего многие следы преступления, в силу его давности, перестают существовать.

Типовыми общими и частными следственными версиями по делам о преступном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств являются различные предположения о характере расследуемого события, а также связанных с ним отдельных обстоятельств.

Типовыми общими следственными версиями по такого рода уголовным делам являются следующие:

- дорожно-транспортное происшествие явилось результатом преступного нарушения правил безопасности дорожного движения либо эксплуатации транспортного средства;

- дорожно-транспортное происшествие не имеет преступного характера (самоубийство, несчастный случай, действие непреодолимой силы);

- дорожно-транспортное происшествие инсценировано с целью сокрытия другого преступления.

В отличие от общих следственных версий, частные следственные версии есть предположения об отдельных обстоятельствах, и иным образом связанных с совершением расследуемого преступления. Их количество, в отличие от числа общих типичных следственных версий, заранее не определено и обуславливается в конечном счете характером складывающейся следственной ситуации. Характер содержания названных предположений определяется в большей или меньшей мере характером обнаруженного события и связанных с ним общих следственных версий.

В числе обстоятельств, объясняемых с помощью типовых частных следственных версий по делам о преступном нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можно назвать следующие:

- а) элементы механизма дорожно-транспортного преступления;
- б) личность участника дорожно-транспортного происшествия;
- в) местонахождение разыскиваемого транспортного средства, участвовавшего в происшествии;
- г) причины технической неисправности транспортного средства;
- д) место совершения преступного нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

е) местонахождение возможных свидетелей дорожно-транспортного происшествия и другие частные обстоятельства.

При расследовании преступлений, связанных с преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, планирование отражает необходимость проверки следований, выводимых из общих и частных версий. Главным вопросом планирования по данным преступлениям является исследование механизма дорожно-транспортного происшествия. По этой причине планированию в первую очередь должны подлежать следственные действия, позволяющие в оптимальные сроки произвести сбор объектов и материалов, необходимых для назначения судебных экспертиз, прежде всего автотехнической, и назначить их производство.

Разумеется, содержание планирования, находящего свое отражение в письменном плане, во многом будет зависеть от первоначальной следственной ситуации. Так, например, при возникновении следственной ситуации, характеризующейся отсутствием сведений о транспортном средстве, причинившем травмы, не совместимые с жизнью, когда труп обнаруживается вне дорожной обстановки, объем планирования и число поисковых мероприятий и следственных действий будет несравненно большим, чем при возникновении следственной ситуации, когда столкнувшиеся транспортные средства и их водители остаются на месте после дорожно-транспортного происшествия, повлекшего названные в уголовном законе последствия. В обязательном случае совместным с органом дознания должно быть планирование мероприятий, направленных на установление скрывшегося с места происшествия транспортного средства и лица, управляющего им в момент совершения дорожно-транспортного преступления.

ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ ДОРОЖНО ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

3.1 Осмотр места дорожно-транспортного происшествия

К числу первоначальных следственных действий, предшествующих всем остальным по делам о расследовании дорожно-транспортных происшествий, относится осмотр места происшествия. Дальнейшая последовательность следственных действий по рассматриваемой категории дел может быть самой различной, но без осмотра места происшествия не обойтись.

Целью осмотра места дорожно-транспортного происшествия является сбор, поиск, закрепление и первоначальное изучение следов расследуемого правонарушения.

Осмотр места происшествия в соответствии Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации относится к числу следственных действий, производство которых возможно до возбуждения уголовного дела (ч. 2 ст. 176 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации). Порядок его осуществления регламентируется ст. 180 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, устанавливающей обязательные реквизиты при составлении протокола осмотра.

Как пишет А.А. Шапкин «в качестве места дорожно-транспортного происшествия выступает проезжая часть дороги (улица, шоссе). Особенностью места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях является то, что очень сложно сохранить следы в условиях быстро меняющейся дорожной обстановки»³⁰.

На крупных трассах и дорожных магистралях невозможно полностью изолировать или каким-то образом оградить участок, где произошло

³⁰ Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – №5(051). – С.241.

дорожно-транспортное происшествие, поэтому следователь вынужден собирать информацию о следах в короткое время, подталкиваемый необходимостью восстановления дорожного движения в полном объеме. Иногда решение данной проблемы видится в принятии решения о направлении дорожного потока в объезд по другой дороге, но не всегда есть такая возможность.

С учетом данных обстоятельств и сложностей, у следователя не возникает возможности произвести осмотр повторно. Следователь нужно подготовиться к тому, что после восстановления движения в полном объеме все следы преступления или административного происшествия будут уничтожены участниками дорожного движения.

При осмотре места дорожного транспортного происшествия необходимо учитывать определенные особенности данного следственного действия. Сначала необходимо осмотреть прилегающий к месту происшествия дорожный участок, а затем уже само место происшествия. Тем самым, используется такой метод осмотра, при котором, осмотр ведется от периферии к центру. Это делается умышленно, поскольку следы и иные вещественные доказательства на дорожном полотне могут быть быстро уничтоженными. Те же следы, которые находятся на месте происшествия, в том числе, и на самом транспортном средстве, удастся сохранить на более продолжительное время. Анализ протоколов осмотра места происшествия позволяет утверждать, что этот метод осмотра используется чаще всего, так как по делам об административных дорожно-транспортных происшествиях следователь или сотрудник ДПС сначала осматривают прилегающие участки дорожного полотна, а затем уже само место происшествия и транспортные средства.

Для осмотра места происшествия характерна относительная сохранность самой обстановки, поскольку потерпевшие к началу могут уже отсутствовать для оказания им медицинской помощи, а сами транспортные средства могут быть перемещены на обочину дороги, чтобы не создавать

помех для дорожного движения. С этой целью могут разбиваться стекла, двери³¹.

Место дорожно-транспортного происшествия может иметь значительную протяженность, и нельзя допускать его неоправданное сужение до пределов, в которых находятся пострадавший или транспортные средства, причастные к происшествию. Существенную информацию может дать не только место нахождения основных объектов, но и прилегающая к ним территория. Здесь целесообразен линейный (фронтальный) способ осмотра в обе стороны от места нахождения основных объектов. При этом осматривается не только проезжая часть дороги, но и ее обочины с целью обнаружения следов и объектов, которые могут быть связаны с дорожно-транспортным происшествием. Лишь убедившись, что следов нет, можно ограничить зону осмотра.

Как пишет А.Б. Соколов, «необходимо более тщательным образом выявить следы взаимодействия (контакт объектов) в процессе происшествия:

- транспортного средства и человека;
- транспортного средства;
- с предметами дорожной обстановки, при заносе и опрокидывании; - транспортных средств между собой и с человеком.

При исследовании следов взаимодействия специалист-криминалист может оказать помощь в установлении таких обстоятельств расследуемого события, как:

- количество объектов, взаимодействующих (контактирующих) в процессе происшествия;
- характер и направление движения объектов непосредственно перед контактом: какой из них находился в состоянии покоя, какой в движении; - механизм взаимодействия объектов»³².

³¹ Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – №5(051). – С.242.

³² Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. – 2015. – № 9. – С.124.

С учетом вышесказанного лица, прибывшие на место происшествия первыми, например, сотрудники ГИБДД или ДПС, обязаны сделать все возможное для сохранения всех имеющихся следов происшествия.

Кроме осмотра самого происшествия следует произвести осмотр трупа и транспортного средства.

На месте происшествия в первую очередь должен быть осмотрен труп, если по делу о дорожно-транспортном происшествии имеется смертельных исход. Цель осмотра трупа заключается в исследовании тела (повреждений) и одежды трупа для установления механизма полученных травм, а также иных следов (осколков стекла и пластика, следов металлизации, лакокрасочных и горюче-смазочных материалов).

При осмотре транспортного средства следует определить наличие или отсутствие видимых технических повреждений, а также факты замены деталей транспортного средства, имеющих следы дорожно-транспортного происшествия в виде полученных деформаций, потертостей, наслоений, отслоений частиц лакокрасочного покрытия, пыли и т.п.

Осмотр транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии, можно описать следующим образом. С внешней стороны транспортное средство осматривается с целью обнаружения деформаций, потертостей, наслоений лакокрасочного покрытия, волокон ткани одежды, предположительно возникших от контакта транспортного средства с другим транспортным средством (при столкновении) или с пешеходом (при наезде). Внутри транспортного средства можно обнаружить: следы пальцев рук на панели приборов, зеркале заднего вида; микроволокна ткани одежды на обивке водительского сиденья, ремне безопасности; следы употребления продуктов питания и алкоголя (бутылки из-под воды, спиртного, посуда); биологические выделения (кровь, слюна, моча, пот). Целесообразно, как и при осмотре места происшествия, применять видеосъемку.

В процессе расследования дорожно-транспортного происшествия целесообразно давать письменные поручения о незамедлительном установлении факта осуществления видеосъемки места дорожно-транспортного происшествия средствами записи, находящимися рядом с местом происшествия.

Приведем пример из следственной практики.

«В г. Москве 19.10.2014 Л.А.И., управляя технически исправным автомобилем, двигаясь по дворовой территории по ул. Алтуфьевское шоссе, в нарушение требований правил дорожного движения осуществила разворот с выездом на тротуар, совершив при этом наезд на пешехода И. А. В. От полученных телесных повреждений, сформировавших в совокупности с сочетанной травмой, потерпевшая И.А.В. скончалась. При производстве осмотра места происшествия следователем были обнаружены камеры наблюдения, установленные на фасаде жилого дома. После чего следователь составил письменное поручение органу дознания об установлении факта проведения видеосъемки, места хранения видеозаписи. Впоследствии следователем с участием специалиста на диск была скопирована видеозапись, на которой запечатлено дорожно-транспортное происшествие»³³.

Место нахождения потерпевшего, которое транспортируется для оказания срочной медицинской помощи, очерчивается контуром на поверхности дороги. Контурная отметка также используется и в том случае, если перемещается транспортное средства, например в том случае, когда его нужно убрать с дорожного полотна.

Тормозной путь автотранспортного средства фиксируется от его начальной до конечной точки.

Идентификационную значимость зачастую имеет весь комплекс повреждений и следов, отобразившихся на всех объектах, взятых в их

33 Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. – 2015. – № 9. – С.55.

взаимосвязи и взаимообусловленности, определяемой путем анализа сложившейся ситуации.

На месте дорожно-транспортного происшествия специалист производит фотографирование, кино - или видеосъемку, при этом технические особенности (выбор дистанции масштабных мер, ракурса, освещения и т.д.) определяются специалистом. Вначале, до внесения изменения в обстановку, специалист производит ориентирующую (метод - линейная или круговая панорама) и обзорную фотосъемки.

Линейную панорамную съемку желательно производить с обеих сторон дороги. Способом линейной панорамы фотографируются и следы значительной протяженности. При обзорной съемке целесообразно использовать метод перекрестного фотографирования - с четырех сторон так, чтобы было отчетливо видно взаиморасположение автотранспортных средств и иных объектов. Если на месте дорожно-транспортного происшествия находится труп, желательно найти возможность для фотосъемки участка дороги сверху. Необходимо, чтобы на обзорных и узловых снимках имелось отображение одного и того же предмета-ориентира для использования в дальнейшем при изучении обстановки места происшествия по снимкам.

При выполнении детальной (масштабной) съемки добиваются, чтобы повреждения и следы взаимодействия отображались так, чтобы можно было судить не только об их форме и размерах, но и о локальных особенностях. Естественно, что условия съемок на месте происшествия хуже лабораторных, но откладывать съемку не следует, так как возможны скоротечные изменения следа при транспортировке или от погодных условий.

Практика показала, что применение видеозаписи (киносъемки) места дорожно-транспортного происшествия позволяет ускорить осмотр и устранить последствия происшествия, быстрее освободить проезжую часть дороги и восстановить движение. Кроме того, видеозапись (киносъемка) облегчает описание результатов осмотра, связанного с использованием специальной терминологии.

Итак, от тщательности и правильности проведения следственного осмотра в данном случае зависит результативность всего хода расследования, поскольку именно первичный осмотр места происшествия позволяет установить картину происшедшего.

3.2 Освидетельствование участников дорожно-транспортного происшествия

В ряде случаев требуется провести освидетельствование лица или лиц, причастных к событию дорожно-транспортного происшествия. Данное следственное действие является неотложным, например, в том случае, если есть подозрение, что лицо, управлявшее транспортным средством, находилось в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического).

Важность данного следственного действия обусловлена тем, что участник дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения представляет опасность как для других водителей, так и для пешеходов, что не только повышает риск травматизма на дороге, но зачастую приводит к смерти.

Освидетельствование, как указано в научной литературе, «это такое следственное действие, которое относится к системе мер процессуального принуждения. Эти меры носят исключительно принудительный характер, сопровождаются использованием процессуальных принудительных средств в виде допустимого физического и психологического принуждения»³⁴.

Из данного определения следует, что освидетельствование является принудительным следственным действием, уклониться от которого участники дорожно-транспортного происшествия не вправе, если имеются подозрения, что лицо, управляющее автотранспортным средством, находится в состоянии алкогольного опьянения.

³⁴ Уголовный процесс: учебник для вузов / под ред. Б. Б. Булатова, А. М. Баранова. – 2 - е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт; Высшее образование, 2015. - С.218.

Кроме водителя, освидетельствованию может пройти пешеход или иной участник дорожного движения, однако в следственной практике таких случаев, как правило, не встречается. Чаще всего освидетельствованию подлежит водитель.

В криминалистике сложилось представление о том, что «освидетельствование на состояние опьянения образует совокупность закрепленных в законодательстве правоприменительных действий, существенные особенности которых позволяют выделить следующие самостоятельные этапы:

- обнаружение оснований для проведения освидетельствования;
- проведение освидетельствования на состояние алкогольного опьянения,
- направление и препровождение на медицинское освидетельствование; - медицинское освидетельствование на состояние опьянения»³⁵.

В ст. 65 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»³⁶ медицинское освидетельствование лица представляет собой совокупность методов медицинского осмотра и медицинских исследований, направленных на подтверждение такого состояния здоровья человека, которое влечет за собой наступление юридически значимых последствий.

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения являются мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Эти меры подлежат применению в тех исключительных случаях, когда есть достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения.

35 Фокин С.А. Освидетельствование на состояние опьянения в механизме административно-правового регулирования. - СПб.: Питер, 2012. – С.16.

36 Федеральный закон от 21.11.2011 г. № 323-ФЗ (ред. от 26.04.2016) «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 2011. - № 48. - Ст. 6724.

В литературе к числу таких признаков относят:

- запах алкоголя изо рта;
- неустойчивость позы;
- нарушение речи;
- резкое изменение окраски кожных покровов лица;
- поведение, не соответствующее обстановке»³⁷.

Более подробно порядок медицинского освидетельствования регламентирован приказом Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308³⁸.

Итак, освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения.

Достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, в) нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке.

3.3 Проведение допросов по делам о дорожно-транспортном происшествии.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий, одним из основных следственных действий является допрос свидетелей, потерпевших, участников дорожно-транспортного происшествия, в ходе которого

37 Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и Правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 // СПС «Гарант».

38 Приказ Минздрава России от 14.07.2003 г. № 308 (ред. от 18.12.2015) «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2003. - №48.

выясняются существенные обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, которые впоследствии могут существенно повлиять на принятие по делу обоснованного решения.

Следователь должен понимать, что допрос – не только подтверждение следственной версии, но и процессуальное следственное действие, имеющее определенную доказательственную силу, как на предварительном следствии, так и в суде.

Изучение уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях показало, что в большинстве случаев допросы участников дорожно-транспортного происшествия, свидетелей и потерпевших носят поверхностный характер. В ходе допроса не устанавливаются сведения, имеющие доказательственное значение по делу: допрос водителя и пострадавших в нем лиц строится без учета имеющихся сведений в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия, не устанавливается механизм дорожно-транспортного происшествия; не отражаются сведения о действиях, как самого водителя, так и пострадавшего до, в момент и после происшествия; отсутствуют сведения о дорожной обстановке, предшествующей дорожно-транспортного происшествия. Особенно данные недостатки характерны по неочевидным преступлениям, что влечет за собой необоснованное их приостановление.

С целью всестороннего и полного выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия необходимо при допросах их участников устанавливать следующие сведения о происшествии.

При допросе водителя следует получить следующие основные сведения:

- физическое состояние водителя в день происшествия (был ли он болен, утомлен, сколько часов отработал до происшествия);
- употребление водителем спиртных напитков или наркотических веществ, лекарственных средств за некоторое время до события дорожно-транспортного происшествия;

- время получения водительского удостоверения и наличие водительского стажа;

- привлечение водителя ранее к ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий, в том числе дорожных преступлений, т.е. наличие судимости, неснятой или непогашенной.

Относительно транспортного средства должны быть получены следующие ответы на вопросы о:

- типе, модели, государственном регистрационном знаке;
- техническом состоянии автотранспортного средства как до, так и после происшествия;

- характере, весе и габаритах перевозимого груза, способе его крепления, если перевозился какой-либо груз;

- наличии пассажиров и их количестве;
- о последнем времени и месте проведения технического осмотра автотранспортного средства;

- о наличии проведенных ранее ремонтов, о месте их осуществления, причинах проведения ремонта;

- о лицах, несущих ответственность за состояние автотранспортного средства, поскольку в ряде случаев имеется вина указанных лиц в наступлении дорожно-транспортных происшествий.

В процессе допроса далее переходят к описанию конкретных обстоятельств самого происшествия. Следует в ход допроса установить место и определенное время совершения происшествия, характер дорожной обстановки как перед самим происшествием, так и после него. Характер обстановки требует описания следующих его элементов: состояние проезжей части, наличие дорожных знаков и дорожной разметки, видимость и обзорность с рабочего места водителя.

При допросе водителей или пешеходов, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии, следует тщательно определить, в каких погодных условиях произошло расследуемое событие: был ли дождь, было

ли пасмурно, был ли туман или гололед. Когда выясняются обстоятельства события в ночное время суток, при допросе следует установить, какова была освещенного участка дороги, на которое имело место расследуемое событие.

Важно установить скоростные показатели движения транспортного средства, участвовавшего в происшествии, а также характер всего дорожного движения, определить его интенсивность, загруженность дорожного полотна, наличие груженых автомобилей.

Если произошел наезд на пешехода, независимо от последствий, следует установить, на каком расстоянии водитель увидел пешехода, с какой стороны появился пешеход, имело ли место ограничение для движения пешехода в виде каких-либо препятствий или заграждений.

В ходе допроса могут быть получена и иная информация, имеющее отношение к расследуемому событию.

Существуют определенные особенности допроса свидетелей и потерпевших дорожно-транспортного происшествия, поскольку от того, насколько важной информацией они обладают, зависит результативность всего хода расследования.

При допросе свидетелей нужно учитывать, что они чаще всего наблюдают лишь отдельные его моменты, потерпевшие же только в редких случаях могут полностью воспроизвести обстоятельства происшествия. Последнее объясняется внезапностью самого события, так и полученными потерпевшими телесными повреждениями. Болевой шок затуманивает память.

Следует указать, что допрос потерпевших, находящихся на стационарном лечении, проводится только с разрешения лечащего врача.

Перед допросом следователю целесообразно спланировать его тактику, определить необходимые вопросы.

Итак, допросы участников дорожно-транспортного происшествия позволяют получить криминалистически значимую информацию от самых участников дорожного движения, а также от лиц, которые оказались

свидетелями дорожно-транспортного происшествия. Данная информация должна учитываться в совокупность с иной полученной при расследовании дорожно-транспортного происшествия информацию.

3.4 Специфика назначения отдельных видов экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий

В настоящее время наблюдается расширение требований и сферы деятельности экспертов по дорожно-транспортного происшествия.

Судебная экспертиза – это «процессуальное действие в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу»³⁹.

Так, «предметом экспертизы дорожно-транспортного происшествия являются не только фактические данные о технике транспорта и ее состоянии, но и фактические данные о месте происшествия, данные о параметрах и состоянии дороги, о дорожной обстановке и оборудовании средствами регулирования движения, о видимости и обзорности, о действиях участников дорожно-транспортного происшествия и их возможностях, а также о тех обстоятельствах, которые способствовали возникновению дорожно-транспортного происшествия»⁴⁰

Объектами экспертизы дорожно-транспортного происшествия являются «источники информации: транспортная техника, узлы, агрегаты, системы, детали, дорога, место дорожно-транспортного происшествия, следы, участники дорожно-транспортного происшествия, а также все материалы дела о дорожно-транспортном происшествии, представленные на экспертизу»⁴¹.

39 .Федеральный закон от 31.05.2001 г. № 73-ФЗ (ред. от 08.03.2015)»О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2001. - № 23. - Ст.2291.

40 Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск: СибАДИ, 2010. – С.16.

Целью судебной автотехнической экспертизы является установление научно обоснованной характеристики процесса дорожно-транспортного происшествия во всех его фазах, определение объективных причин дорожно-транспортного происшествия и поведения отдельных его участников.

В результате экспертизы лица, расследующие данное дорожно-транспортное происшествие, должны получить возможность ответить на основной вопрос: имел ли место несчастный случай или событие произошло в результате неправильных действий его участников, пренебрегших требованиями безопасности?

Для достижения этой цели эксперт-автотехник должен решить несколько частных задач, возникших в ходе экспертизы. В зависимости от обстоятельств дорожно-транспортного происшествия эти задачи могут встретиться в различных комбинациях.

В общем виде они формулируются следующим образом:

- выяснение, систематизация и критический анализ факторов, сопутствовавших дорожно-транспортному происшествию. К таким факторам обычно относятся: техническое состояние транспортных средств и дороги, параметры движения транспортных средств и пешеходов, организация дорожного движения и соответствующие технические средства;
- отбор факторов, которые могли способствовать возникновению и развитию дорожно-транспортного происшествия, их теоретическое и экспериментальное исследование;
- установление технических причин исследуемого дорожно-транспортного происшествия и возможности его предотвращения отдельными участниками;
- определение поведения участников рассматриваемого дорожно-транспортного происшествия и соответствия их действий требованиям Правил дорожного движения и других нормативных актов.

Проводя расследование, служебный эксперт должен:

- осмотреть место дорожно-транспортного происшествия и транспортные средства; при необходимости сфотографировать общий вид места дорожно-транспортного происшествия, транспортные средства, следы торможения, а также объекты, которые могли повлиять на возникновение дорожно-транспортного происшествия;

- уточнить необходимые данные у водителей и других лиц, объяснения которых могут иметь значение для конкретизации обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

С разрешения работников дознания или следствия служебный эксперт знакомится с протоколом осмотра и схемой места дорожно-транспортного происшествия и снимает с них копии, проверяет удостоверение на право управления транспортным средством, талон технического паспорта, путевой или маршрутный лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз.

Служебный эксперт должен установить: дату, время и место дорожно-транспортного происшествия (улицу, район, дорогу); категорию дороги; в случаях, когда дорожно-транспортное происшествие связано с не-удовлетворительными дорожными условиями, организацию, эксплуатирующую дорогу; модели и номерные знаки транспортных средств, их техническое состояние; число погибших и раненых (водителей, пассажиров, пешеходов и др.); повреждения транспортных средств и груза; основные сведения о водителях – фамилию, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, стаж работы (общий, в данном предприятии, на данном транспортном средстве); состояние водителя – здоров, болен, трезв, утомлен (по заключению врача); на каком часу работы водителя произошло дорожно-транспортное происшествие цель поездки (по наряду);

использовалось ли транспортное средство по назначению, нет ли отклонений от маршрута; вид дорожно-транспортного происшествия; погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.); условия видимости (степень освещенности) дороги, расстояние видимости, время суток (темное, светлое);

дорожные условия (характеристику покрытия, состояние проезжей части, подъем, спуск, закругление дороги, наличие дорожных знаков, сигналов, разметки); очевидные причины дорожно-транспортного происшествия.

В настоящее время экспертизу дорожно-транспортного происшествия по назначению в соответствии с потребностями судебно-следственной практики подразделяют, как указано в работе⁴¹, на пять видов:

«1. Ситуалогическая экспертиза или исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. В ней решаются задачи о скорости движения участников и их расположению в разные моменты времени, определяются остановочные пути транспортных средств и техническая возможность участников предотвратить дорожно-транспортного происшествия, определяется с технической стороны соответствие действий участников дорожно-транспортного происшествия требованиям правил дорожного движения.

2. Транспортно-трассологическая экспертиза решает поставленные перед ней задачи о расположении транспортных средств в момент столкновения, о траекториях подхода к месту столкновения (наезда) и отхода от него, о характере образования повреждений, о принадлежности следов и др.

3. Техничко-диагностическая экспертиза устанавливает наличие неисправностей деталей, узлов, систем и транспортного средства в целом, время и причину появления неисправностей. Определяется соответствие технического состояния требованиям нормативных документов, возможность выявления неисправностей и причинную связь неисправностей с фактом дорожно-транспортного происшествия и его последствиями. К этому примыкает и получившая в настоящее время широкое распространение автотовароведческая экспертиза, в которой определяются затраты на

⁴¹ Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Техничко- юридический анализ причин и причинно-действующих факторов: учебное пособие.– М.: Изд-во «Приор», 1998. – С.112.

восстановление поврежденных в дорожно-транспортном происшествии автомобилей.

4. Инженерно-психофизиологическая экспертиза призвана решать задачи о возможности обнаружения и восприятия водителем дорожной обстановки и своевременной оценки им опасности, возможности выполнения им необходимых действий в аварийной ситуации с учетом психофизиологического воздействия на него различных обстоятельств (ослепление, наезд на транспортное средство, вмешательство в управление транспортным средством посторонних лиц и др.).

5. Автодорожная экспертиза решает задачи по исследованию дороги и дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия на предмет соответствия нормативным требованиям строительства и эксплуатации, а также выявляет причинные связи отклонений от норм с фактом дорожно-транспортного происшествия и его последствиями. Определяются недостатки в организации дорожного движения, указываются требования, которыми должны были руководствоваться должностные лица (организации), ответственные за эксплуатацию дороги, моста, переезда, и соответствие их действий этим требованиям».

Такое деление ориентирует на определенный порядок при назначении и производстве экспертизы дорожно-транспортного происшествия, как отказа какого-либо звена (звеньев) сложной системы «водитель – автомобиль – дорога – среда». В принципе для обеспечения должного качества требуется специализация экспертов по указанным видам исследований. Но в настоящее время это невозможно по кадровому составу сотрудников 10 государственных экспертных организаций. А следствия и суды на практике выносят на экспертизу самые разнообразные вопросы по заявлению участников дорожно-транспортного происшествия и их сторон, в том числе и правового характера.

Среди вопросов, разрешаемых автотехнической экспертизой, вопросы, касающиеся технической исправности транспортного средства:

– имело ли транспортное средство какие-либо технические неисправности конкретного агрегата?

– могло ли транспортное средство в данных условиях самопроизвольно двинуться с места?

– соответствовало ли состояние тормозной системы данного транспортного средства техническим требованиям, предъявляемым к исправному автомобилю?

– были ли неисправности в тормозной системе и когда они возникли? – в результате чего произошла поломка системы или какого-то узла? – правильно ли были смонтированы шины?

– возможна ли была эксплуатация транспортного средства при имеющейся изношенности протекторов шин?

– какова причина разрушений той или иной детали?

– какое влияние с технической точки зрения имела та или иная неисправность транспортного средства на исход дорожно-транспортного происшествия?

К вопросам, относящимся к определению скорости движения транспортного средства, тормозного и полного остановочного пути, относятся следующие:

– какая была скорость движения транспортного средства перед началом торможения (соответствующая его тормозному следу)?

– какая была скорость движения транспортного средства перед началом торможения, если след торможения составляет столько-то метров?

– какая была скорость движения транспортного средства перед заносом или опрокидыванием, если известен радиус поворота дороги?

– какой был полный остановочный путь транспортного средства при данной скорости движения?

– какая допустимая скорость, соответствующая пределу видимости? – соответствовала ли скорость движения транспортного средства пределу видимости?

Вопросы, относящиеся к правилам эксплуатации транспортного средства, в основном таковы:

- допустима ли была эксплуатация транспортного средства при данном его техническом состоянии или в данных дорожных условиях?
- работоспособна ли на момент осмотра тормозная система автомобиля; соответствует ли техническое состояние рабочей тормозной системы требованиям правил дорожного движения?
- если тормозная система не работоспособна, то когда и в результате чего наступил отказ?
- возможно ли было обнаружить неисправность тормозной системы транспортного средства перед выездом путем внешнего осмотра или эта неисправность может быть выявлена лишь путем разборки тормозной системы?
- каково техническое состояние рулевого управления и поворотных устройств управляемых колес автомобиля на момент осмотра; соответствовало ли техническое состояние рулевого управления требованиям ПДД?
- можно ли было обнаружить неисправность рулевого управления транспортного средства путем осмотра и проверки перед выездом?
- имеется ли причинная связь с технической точки зрения между неправильной эксплуатацией транспортного средства и дорожно-транспортным происшествием?
- каково техническое состояние узлов ходовой части транспортного средства?

Вопросы, относящиеся к определению соответствия действий водителя требованиям правил дорожного движения и возможности предотвращения происшествия:

- какими требованиями правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель в сложившейся обстановке для обеспечения

безопасности движения транспорта и пешеходов и соответствовали ли его действия этим требованиям?

– соответствовала ли выбранная водителем скорость требованиям правил дорожного движения в данной обстановке, а если нет, то какая скорость обеспечила бы безопасность движения?

– имел ли водитель техническую возможность избежать наезда в данных конкретных условиях путем применения торможения при неожиданном появлении пешехода перед движущимся транспортным средством?

– имел ли водитель техническую возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие, исходя из фактических данных?

Вопросы, касающиеся восстановления обстоятельств происшествия путем технических расчетов:

– на каком расстоянии находилось транспортное средство, двигавшееся с определенной скоростью, от пострадавшего при появлении его на проезжей части дороги, если пострадавший бегом преодолел расстояние от края тротуара слева на право по ходу движения автомобиля до места наезда транспортного средства, равное столько-то метрам, за столько-то секунд?

– на каком расстоянии от места наезда водитель начал принимать меры к остановке транспортного средства (если установлено место наезда и длина тормозного следа)?

– определить, какое время находилось транспортное средство в движении от момента принятия водителем мер к торможению до полной остановки?

– определить время с момента принятия водителем мер к остановке до наезда на пешехода, если наезд совершен на таком-то метре следа торможения, а весь тормозной след составляет столько-то метров?

– когда водитель должен был начать торможение во избежание наезда с учетом скорости движения транспорта, пешехода и удаленности последнего от тротуара?

– горел ли свет в электролампочке в момент ее разрушения?

– был ли в электроцепи ток в момент разрушения электролампочки?

Все указанные и перечисленные выше вопросы требуют тщательного расследования и проверки, поэтому от технической подготовленности эксперта во многом зависит объективность полученных в результате расследования данных.

В ряде случаев требуется проведение также и судебно-психиатрической экспертизы.

Судебно-психиатрическая экспертиза назначается в случаях, когда необходимо установить психическое или другое болезненное состояние водителя, могущее служить причиной дорожно-транспортного происшествия. В последнее время находит применение судебно-психологическая экспертиза, которая решает вопросы, связанные с сущностью психических состояний и процессов исследуемой личности, то есть контуры психологической модели личности.

Эта экспертиза устанавливает основные признаки личности исследуемого, специфику ее формирования, реконструирует проявление личностных особенностей в деяниях человека, в частности, совершил ли водитель дорожное происшествие в состоянии физиологического аффекта и

т.д., что в первую очередь имеет важное значение при расследовании дорожно-транспортного происшествия.

Итак, результаты судебных экспертиз неопределимы на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий. Они позволяют установить технические вопросы происшедшего события, определить виновность или невиновность участников происшествия.

3.5. Поисковые действия, направленные на розыск автотранспортного средства, скрывшегося с места происшествия

В следственной практике часто возникают случаи, когда водитель скрывается с места происшествия либо вместе с автотранспортным средством, либо оставляя его на месте происшествия. Последний случай имеет свой резон, поскольку в том случае, если, скажем, находившийся в состоянии опьянения водитель скроется с места дорожно-транспортного происшествия, оставив транспортное средство, не будет юридических оснований для лишения его водительских прав, так как сам факт нахождения в состоянии опьянения не установлен. В этом случае поиск водителя облегчается, поскольку известен номер автомобиля, по которому легко определить его владельца.

Более сложной является ситуация, когда водитель скрывается с места происшествия вместе с автотранспортным средством.

Для розыска скрывшегося вместе с автотранспортным средством водителя следует в любом случае изучить материальные следы, оставленные на месте дорожно-транспортного происшествия. Это позволит предположительно, установить марку и тип автомобиля, его цвет, иные приметы. Также следует изучить повреждения на окружающих предметах, а также следы на теле потерпевшего, если имелся наезд без смертельного исхода, и изучить следы на трупе, если в деле имеется труп.

Изучение материальных следов позволит установить:

- в каком направлении и с какой примерно скоростью скрылся водитель; - каковы приметы и признаки автотранспортного средства.

Изучение этих вопросов в крупных городах и на больших дорожных магистралях значительно облегчается, поскольку имеется возможность предварительного изучения видеоматериалов на камерах наружного наблюдения. Однако камеры видеонаблюдения установлены не везде,

поэтому поисковые действия следователя должны протекать с учетом определенных особенностей.

Во-первых, следователь должен получить доказательства о самом событии преступления. Отсутствие такой информации делает практически невозможным организацию поиска водителя.

Во-вторых, следователь после установления события преступления должен предпринять все действия, направленные на поиск автотранспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии. Для этого должны привлекаться любые источники информации, в том числе, показания свидетелей и очевидцев преступления.

В-третьих, поисковые действия следователя должны быть направлены на поиск водителя автотранспортного средства. Поиски значительно облегчаются, если известными приметы и признаки самого автотранспортного средства (марка, цвет, какие-либо помятости или неисправности на самом автотранспортном средстве)⁴².

Приведем пример из практики.

«В Омской области 2011 году Б.С.П., управляя технически исправным автомобилем, следуя по трассе Омск — Тара со стороны г. Тара по направлению г. Омска по полосе своего направления движения, в районе 68 километра трассы, нарушил дистанцию до движущегося впереди него в попутном направлении мотороллера под управлением Ф.В. с пассажиркой Ф.Н., сидевшей в кузове мотороллера. В результате произошло столкновение с мотороллером. После чего, начав экстренное торможение, Б.С.П. вывернул рулевое колесо автомобиля вправо, от чего автомобиль вместе с находившимся перед ним мотороллером съехали в кювет. Затем Б.С.П. позвонил своему водителю К. и попросил отогнать автомашину в гараж. На следующий день автомашина была обнаружена в гараже»⁴³.

42 Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. – 2015. – № 9. – С.63.

43 Там же – С.63.

Для поиска автотранспортного средства, которое принимало участие в дорожно-транспортном происшествии, должны быть выдвинуты и проверены следующие следственные версии:

- транспортное средство находится в гараже, стоянке, во дворе дома водителя (подозреваемого) или его родственников (близких друзей);
- транспортное средство находится в автосервисе, автомастерской, принадлежащих водителю (подозреваемому) или его родственникам, друзьям, знакомым, либо расположенных недалеко от места дорожно-транспортного происшествия;
- транспортное средство брошено в черте города (поселка) либо на трассах, проходящих через город (поселок), в котором совершено дорожно-транспортное происшествие.

Для проверки выдвинутых версий и оптимизации деятельности следователя необходимо провести ряд неотложных действий. С учетом изложенной позиции описанный выше алгоритм действий следователя, в принципе сохраняется, но может быть модифицирован.

Итак, в заключении можно сделать следующие выводы.

Изучение действий следователя при осмотре места происшествия дорожно-транспортного происшествия свидетельствует о том, что данное следственное действие проводится, как правило, до возбуждения уголовного дела в максимально сжатые и краткие сроки в условиях постоянно изменяющейся дорожной обстановки. Следователю важно не только визуально осмотреть место происшествия, транспортное средство или труп, если имеется смертельный исход, но и с использованием специальных средств установить и закрепить следы происшествия, в том числе микроследы (осколки стекла, частички краски и т.д.).

При проверке сообщения о дорожно-транспортном преступлении следует проводить освидетельствование водителя на состояние алкогольного опьянения в порядке, предусмотренном ст. 179 УПК РФ. Акт

освидетельствования на состоянии опьянения подтверждает наличие или отсутствие алкогольного опьянения.

Важным элементом расследования дорожно-транспортных происшествий на первоначальном этапе является получение информации от участников происшествия с использованием допросов. Важность допросов состоит в том, что допросы участников дорожно-транспортных происшествий позволяют получить криминалистически значимую информацию от самых участников дорожного движения, а также от лиц, которые оказались свидетелями дорожно-транспортного происшествия. Данная информация должна учитываться в совокупность с иной полученной при расследовании дорожно-транспортного происшествия информацию и не должна им противоречить.

Экспертные исследования на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий направлены на получение такой информации, которую следователь в силу отсутствия специальных технических знаний самостоятельно получить не может. В этом случае прибегают к классу технических судебных экспертиз, среди которых выделяют целый класс судебных экспертиз, рассмотренных выше. Судебные экспертизы позволяют установить технические вопросы происшедшего события, определить виновность или невиновность участников происшествия.

В ряде случаев важным элементом первоначального этапа расследования является розыск автотранспортного средства, скрывшегося с места происшествия, поскольку от установления автотранспортного средства и его владельца можно определить степень вины владельца такого средства.

3.6 Судебные экспертизы, проводимые при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Как уже отмечено, возможность выделения типичных для расследования уголовных дел экспертиз обусловлена возникновением в процессе совершения преступлении определенного вида специфического механизма, получающего свое выражение в типичных (специфических) проявлениях различного рода причинно-следственных связей, определяющих, прежде всего, качественное своеобразие следственных ситуаций и следственных версий. Типичными при расследовании данного преступления являются автотехническая экспертиза, судебная экспертиза технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий, судебная инженерная, экспертиза психофизиологического состояния водителя транспортного средства.

Предметом исследования судебно-автотехнической экспертизы⁴⁴ являются самые разнообразные фактические данные, связанные с механизмом дорожно-транспортного преступления.

Анализ работ авторов, исследующих вопросы назначения и производства автотехнических экспертиз, позволяет отнести к её предмету следующие фактические обстоятельства:

1. Определение технического состояния агрегатов, механизмов и деталей автотранспортных средств.
2. Выяснение причин и времени возникновения неисправностей.
3. Определение возможности самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при их эксплуатации и влияние таких изменений на развитие события.
4. Установление отдельных обстоятельств механизма происшествия (скорости движения транспортного средства в различных дорожных

⁴⁴ В некоторых работах указанная экспертиза носит название судебной дорожнотранспортной экспертизы.

условиях, длины тормозного и остановочного пути и т.д.), его технических причин и связи между фактами, установление которых требует специальных познаний.

5. Установление родовой и видовой принадлежности транспортного средства по его частям либо по отображению деталей, обнаруженных на месте происшествия.

6. Оценка действий участников происшествия с точки зрения соблюдения ими технических требований выполнения правил безопасности движения и технической эксплуатации автотранспорта, приемов вождения, а также связь допущенных нарушений с дорожным происшествием.

7. Установление технической возможности предотвращения наступления вредных последствий.

Для решения ряда вопросов, позволяющих определить механизм дорожно-транспортного происшествия, необходимо назначение комплексной судебной экспертизы с участием эксперта-металловеда. К таким вопросам относятся следующие:

- вследствие чего произошел излом детали (удар, усталость металла, дефект изготовителя)?
- имеются ли дефекты в определенных узлах и деталях автотранспортного средства?
- соответствует ли материал детали проектно-расчетным и техническим нормам?
- каков характер коррозии металла в узлах и деталях? В частности, была ли коррозия металла равномерной на всех участках детали, как давно начался процесс коррозии?⁴⁵

Самое непосредственное отношение к задачам автотехнической экспертизы имеет определение круга объектов, а также материалов, исследование которых относится к её компетенции:

⁴⁵ Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2008. С. 457.

а) автомобили, мотоциклы, мопеды, велосипеды, тракторы и тягачи, самоходные сельскохозяйственные и дорожно-строительные машины, автопогрузчики, троллейбусы и трамваи, а также их отдельные детали, агрегаты и механизмы;

б) материалы, характеризующие условия, в которых произошло дорожно-транспортное происшествие (видимость, обзорность);

в) организация дорожного движения (использование средств регулирования движения);

г) материалы, характеризующие обстановку движения (характер и интенсивность перемещений транспорта, пешеходов, взаиморасположение участников движения);

д) следы транспортных средств и следы на транспорте для установления механизма происшествия в целом или его отдельных элементов;

е) фактические данные, имеющиеся в показаниях свидетелей, потерпевшего, подозреваемого, обвиняемого в целях определения соответствия данных отдельным техническим обстоятельствам происшествия.

Основным методом проведения экспертных автотехнических исследований являются инженерные расчеты. Как правило, любое дорожное происшествие обусловлено комплексом причин и условий, что усложняет анализ имеющейся в распоряжении следователя информации и вызывает потребность в техническом исследовании обстоятельств случившегося. В подобных случаях следователь ставит вопрос о том, что явилось непосредственной причиной ДТП, а также о возможности нахождения установленного нарушения в причинной связи с наступившими последствиями. В обеих ситуациях эксперт должен дать техническую оценку определённым фактам и их совокупности, выявить взаимную связь между ними, то есть установить их причинную обусловленность.

В процессуальной литературе существует мнение о том, что установление причинной связи между действиями и наступившими последствиями является обязанностью эксперта. Это положение не бесспорно, так как многие авторы возражают против отнесения к предмету автотехнической экспертизы вопросов о наличии или отсутствии причинной связи между установленными нарушениями правил дорожного движения и наступившими последствиями, основываясь на том, что в компетенцию названной судебной экспертизы не входит решение правовых вопросов. Но данное положение не исключает возможности проведения экспертизы для установления фактов, имеющих техническое содержание, которые позволят следователю выявить указанную связь.

Так, скажем, различной будет оценка причин аварии, произошедшей в результате разъединения шарнирных соединений рулевых тяг, вследствие чего автомобиль стал неуправляемым, что привело к наезду на пешехода. В том случае, если будет установлено, что разъединение рулевых тяг произошло в силу случайных обстоятельств, например от удара о препятствие, которое водитель видеть не мог, то это явится основанием для вывода следователя о том, что между действиями водителя и наступившими последствиями нет причинной связи.

Установление же факта, свидетельствующего о том, что указанное разъединение произошло вследствие нарушения правил технического обслуживания машины в результате ослабления крепления или отсутствия смазки, будет означать, что между действиями водителя (или бездействием) и названным последствием имеется причинная связь, позволяющая дать противоположную правовую оценку действиям водителя.

Целесообразно, чтобы эксперт исследовал связи между поведением водителя на различных этапах дорожно-транспортного происшествия, а также решил вопросы, как должен был действовать водитель в данной конкретной ситуации, чтобы избежать происшествия, и какими пунктами Правил дорожного движения он должен был руководствоваться.

Иногда на месте происшествия могут быть обнаружены части автомобиля (например, осколки выбитых фар, обломки или иные части кузова, кусочки автомобильной краски и другие предметы), отделившиеся в результате дорожно-транспортного происшествия. В этом случае может быть назначена криминалистическая экспертиза с целью установления целого по его частям. Объектами названного исследования будут являться обнаруженные в ходе следственных осмотров (осмотра места происшествия и транспортного средства вне рамок данного следственного действия) детали или части деталей, узлов и агрегатов определенного транспортного средства. При этом перед экспертом, как правило, ставится вопрос о том, не составлял ли обнаруженный на месте происшествия объект одно целое с поврежденной деталью (фарой, бортом кузова) того или иного автотранспорта.

Очевидно, что положительное заключение эксперта при условии признания его доказательством может свидетельствовать о том, что данное транспортное средство причинно связано с происшествием.

Практика показывает, что при производстве автотехнической экспертизы наиболее часто возникает необходимость представления эксперту следующих материалов уголовного дела:

- а) протокола осмотра места происшествия и приложений к нему (планов, схем, фотоснимков);
- б) протокола и схемы дорожно-транспортного происшествия, составленные сотрудниками Государственной инспекции по безопасности дорожного движения;
- в) протокола осмотра транспортных средств (если он составлен следователем отдельно от протокола осмотра места происшествия) с соответствующими приложениями к нему;
- г) протоколов допросов участников и очевидцев транспортного происшествия и проверки их показаний на месте, содержащих фактические данные, необходимые для решения вопросов, поставленных эксперту;
- д) протоколов следственных экспериментов, содержащих фактические

данные для производства судебной экспертизы;

е) заключений экспертов по иным экспертизам, если факты, установленные ими, необходимы в качестве исходных данных для производства автотехнической экспертизы;

ж) документов, полученных из соответствующих подразделений дорожной службы о технических характеристиках участка улицы или дороги, на которой произошло дорожно-транспортное происшествие.

Судебная транспортно-трасологическая экспертиза направлена на выяснение существенных обстоятельств преступления, прежде всего, его механизма. Предметом данной экспертизы являются:

- вид, тип, модель, а также части транспортного средства, оставившего следы;
- направление движения транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии;
- расположение колеса (левое переднее, правое переднее и т.д.), которым оставлены следы;
- модель шины, отобразившейся на месте дорожно-транспортного происшествия;
- определение места столкновения транспортных средств между собой и с иными объектами;
- взаимное расположение автотранспортных средств в момент столкновения, в частности угол, под которым произошло столкновение;
- взаимное расположение транспортного средства и иных объектов, в частности пешехода;
- наличие на одежде потерпевшего следов транспортных средств;
- характер и последовательность образования указанных следов;
- индивидуальное отождествление транспортного средства по его следам-отображениям;

- принадлежность отдельных фрагментов деталей, например осколков фарного стекла, к тем или иным деталям исследуемого транспортного средства.

Соответственно, объектами указанной экспертизы будут являться ходовая часть транспортного средства, его детали, фрагменты деталей, одежда потерпевшего и т.д. К материалам судебной экспертизы чаще всего относятся протоколы осмотра места происшествия, освидетельствования и других следственных действий, а также полученные в ходе осмотра места происшествия слепки следов транспортного средства, сделанные фототаблицы, выполненные схемы и т.п.

Как правило, судебная транспортно-трасологическая экспертиза назначается в комплексе с автотехнической экспертизой.

В отдельных случаях при расследовании дел данной категории возникает необходимость в доказывании факта управления транспортом конкретным лицом. Помимо традиционных дактилоскопических экспертиз, существует экспертная возможность определить виновного в совершении дорожно-транспортного преступления по характеру травм, полученных лицами, которые находились в автомобиле, причинившем противоправный вред. В таких ситуациях может быть назначена судебно-медицинская экспертиза по установлению лица, управлявшего автомобилем: в основе такого экспертного исследования, лежит использование метода сопоставления степени травмоопасности мест в автомобиле и степени травмированности тканей и органов конкретных лиц.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, в заключении можно сформулировать следующие выводы.

Первоначальный этап исследования имеет важное значение для дальнейшего расследования дорожно-транспортного происшествия, поскольку от того, насколько своевременно и в полном объеме собрана информация о следах и механизме самого происшествия зависит результативность всего расследования и привлечения виновных лиц к установленной законом ответственности.

Изучение криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия составляют следующие элементы:

- обстановка, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие,
- механизм дорожно-транспортного происшествия и механизм образования следов;
- личностные характеристики участников дорожно-транспортного происшествия (водителя, пешехода, свидетелей);
- причины и условия, способствовавшие совершению дорожно-транспортного происшествия.

В работе установлено, что наиболее общими типичными криминальными ситуациями, влияющими на организацию расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, являются:

- ситуация, когда эти нарушения повлекли тяжкие последствия (человеческие жертвы, повреждения или разрушения транспорта и др.);
- ситуация, когда допущенные нарушения могли повлечь такие последствия, но они не наступили. Комплексы следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий в этих случаях будут значительно различаться. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта

объединяет то, что они происходят транспортными работниками в процессе выполнения своих служебных (профессиональных) обязанностей.

В целях совершенствования процессуального регулирования расследования дорожно-транспортных происшествий предлагаются следующие рекомендации:

- предусмотреть в Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации возможность производства судебных экспертиз, следственного эксперимента, всех видов следственного осмотра и других следственных действий, проведение которых не связано с применением мер процессуального принуждения, до возбуждения уголовного дела;

- предусмотреть в Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации процедуру получения заключения и показаний специалиста, в том числе до возбуждения уголовного дела; в связи с необходимостью при проверке сообщения о преступлении производства исследований всех видов объектов, предусмотренных Федеральным законом «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», в ч. 1 ст. 144 Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации слова «исследований документов, предметов, трупов» заменить словами «назначать исследования»; из ч. 3 ст. 144 Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации исключить слова «документов, предметов, трупов»;

- в связи с отсутствием в Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации требований по составлению постановления об отказе в возбуждении уголовного дела дополнить ст. 148 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации частью следующего содержания: «В постановлении указываются: 1) дата и место его вынесения; 2) кем оно вынесено; 3) обстоятельства, послужившие поводом для возбуждения уголовного дела; 4) результаты проверки заявления или сообщения о преступлении; 5) пункт, часть, статья настоящего Кодекса, на основании которых производится отказ в возбуждении уголовного дела».

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием от 12 дек. 1993 г. : (с учетом поправок от 30 дек. 2008 г. № 6-ФКЗ; от 30 дек. 2008 г. № 7-ФКЗ; от 5 февр. 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ) // Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 01.08.2014.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 1 апр. 2019 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2017.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : федеральный закон от 18 дек. 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 2 апр. 2019 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019.

4. 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 [Электронный ресурс] : Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25 (ред. от 24 мая 2016 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Сетевая версия. – Электрон. дан. – М., 2002.

5. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: федерал. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016, с изм. и доп., вступ. в силу с 15.07.2016) // КонсультантПлюс: справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2017.

6. О допуске к управлению транспортными средствами (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 24 окт. 2014 г. № 1097 (ред. от 23 марта

2014 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019.

7. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 (ред. от 24 марта 2017 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2017.

11. Абрамочкин В. В. Время производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений относительно стадий уголовного процесса // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10. С. 93-94.

12. Абрамочкин В. В. Отдельные вопросы криминалистической методики производства следственного эксперимента по определению общей видимости при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Наука и практика. 2012. № 4 (53). С. 185-188.

13. Валькова Т. В. Отдельные особенности расследования дорожно-транспортных преступлений // Совершенствование деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью в современных условиях 2013. С. 46-49.

14. Волчецкая Т. С. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП (по материалам ГИБДД Калининградской области) / Волчецкая Т.С., Ренер Н.А., Попов Е.А. // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2015. № 9. С. 68-75.

15. Гареева З. А. Механизм дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии опьянения, в системе элементов криминалистической характеристики преступлений / Гареева З.А., Габдуллин Т.Р. // Евразийский юридический журнал. 2017. № 3 (106). С. 248-249.

16. Головин А. Ю. Некоторые особенности противодействия расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Головин А.Ю., Бибииков А.А. // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2015. № 4-2. С. 26-33.

17. Головчанский А. В. Использование данных электронных систем безопасности и управления транспортного средства при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Воронежского института МВД России. 2014. № 3. С. 165-170.

18. Давыдов М. В. Особенности проведения следственного эксперимента по определению видимости с рабочего места водителя при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Закон и право. 2015. № 3. С. 106-108.

19. Демидова Т. В. Проблемные вопросы участия специалиста в осмотре мест происшествий при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Судебная экспертиза: дидактика, теория, практика Сборник научных трудов. М., 2010. С. 121-124.

20. Демидова Т. В. Участие специалистов в осмотре мест происшествий при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник криминалистики. 2009. № 4 (32). С. 167-170.

21. Джалавян В. В. Криминалистическая методика расследования дорожно-транспортных преступлений // Юридические науки: проблемы и перспективы Материалы IV Международной научной конференции. 2016. С. 262-265.

22. Жидкова Е. В. К вопросу о тактике следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений / Жидкова Е.В., Грачев О.Ю. // В сборнике: III криминалистические чтения 2015. С. 126-133.

23. Зубенко Е. В. Особенности организации и проведения розыскных мероприятий первоначального этапа расследования дорожно-транспортных

преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности / Лаптев С.А., Зубенко Е.В. // Транспортное право. 2014. № 4. С. 15 - 19.

24. Зубенко Е. В. Особенности расследования оставления в опасности в ходе дорожно-транспортного происшествия (преступления) // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. 2016. № 3 (36). С. 149-156. Кольчурин А. Г. Определение момента возникновения опасности при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности Материалы IV Международной научно-практической конференции. Краснодарский университет МВД России. 2016. С. 245-249.

25. Комиссаров В. И. О понятии следственной ситуации в контексте проблемы противодействия расследованию со стороны лиц, содержащихся в следственных изоляторах // Российский следователь. 2016. № 17. С. 15 - 18.

26. Корнелюк В. С. Организация расследования дорожно-транспортных преступлений в следственных подразделениях системы МВД Российской Федерации // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2010. № 4. С. 81.

27. Корнелюк В. С. Особенности планирования расследования дорожно-транспортных преступлений // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2009. № 2 (9). С. 47-53. Маренков А. Ю. Особенности участия эксперта в расследовании дорожно-транспортных преступлений // Современные тенденции развития науки и технологий. 2015. № 3-6. С. 130-133.

28. Маханек А. Б. Вопросы установления состояния опьянения при расследовании дорожно - транспортных преступлений / Маханек А.Б., Гильмуллина А.Р. // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. 2016. № 12-1 (119). С. 218-220.

29. Миронов А. М. Оставление места дорожно-транспортного преступления как активный способ противодействия расследованию / Миронов А.М., Тишков С.А. // В сборнике: Проблемы противодействия

преступности в сфере дорожного движения Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции . Редколлегия: А.Н. Моисеев Н. А. Некоторые психологические аспекты производства следственного эксперимента / Моисеев Н.А., Колесник К.С.,

30. Сергеев В.В. // Проблемы правоохранительной деятельности. 2013. № 2. С. 18-24.

31. Моховая Т. А. Отдельные аспекты криминалистической характеристики преступлений, совершаемых против безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2015. № 9. С. 42 - 45.

32. Филиппов А. Г. Криминалистическая методика : учебное пособие для академического бакалавриата / А. Г. Филиппов [и др.] ; под общ. ред. А. Г. Филиппова. — М. : Издательство Юрайт, 2017. — 338 с.

33. Чхвимиани Э. Ж. Особенности осмотра транспортных средств при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности Материалы II Всероссийской научно-практической конференции. Редакционная коллегия: С. В. Пахомов (председатель), Д. А. Натура (заместитель председателя), В. И.

Ерёмченко (ответственный секретарь), Л. А. Рычкалова, А. В. Гусев. 2014. С. 304-309.

34. Шелихов С. Г. Особенности возбуждения уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении // Пробелы в российском законодательстве. 2011. № 6. С. 237-239.

35. Юрпалова Д. Н. Мотивы и способы противодействия расследованию дорожно-транспортных преступлений, совершенных женщинами // Теория и практика общественного развития. 2014. № 3. С. 321323.

36. Ягольницкий Н. А. Некоторые особенности участия специалиста в производстве следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Мир юридической науки. 2012. № 2. С. 56-61.

37. Уголовное дело № 1-45/2017 // Архив Пий-Хемского районного суда Республики Тыва

38. Уголовное дело № 1-130/2016 // Архив Пий-Хемского районного суда Республики Тыва