

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт «Юридический»
Кафедра «Уголовного процесса, криминалистики и судебная экспертиза»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
д.ю.н., профессор
_____С.М. Даровских
_____2017 г.

«Криминалистические аспекты расследования дорожно-транспортных
происшествий»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 40.03.01.2017.532. ВКР

Руководитель работы
к.ю.н, доцент
_____Т. И. Ястребова
_____2017 г.

Автор работы
студент группы Ю-532
_____А. С. Финаев
_____2017 г.

Нормоконтролер,
_____В.В. Гончаренко
_____2017 г.

Челябинск, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВЕДЕНИЕ.....	6
ГЛАВА I ПОНЯТИЕ, КЛАССИФИКАЦИЯ И ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	
1.1 Понятие и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий.....	12
1.2 Классификация и механизм дорожно-транспортных происшествий	21
1.3 Причины дорожно-транспортных происшествий и меры по их устранению.....	29
ГЛАВА II ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ И ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПО ФАКТУ ДТП	
2.1 Порядок возбуждения уголовного дела по факту ДТП.....	37
2.2 Вопросы организации осмотра места дорожно-транспортного происшествия.....	41
2.3 Проведение осмотра места ДТП, классификация следов на месте происшествия.....	48
ГЛАВА III АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА В РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	
3.1 Понятие автотехнической экспертизы, ее предмет, объект, цели и значение	63
3.2 Классификация автотехнических экспертиз и вопросы, разрешаемые автотехнической экспертизой.....	71
3.3 Исходные данные, предоставляемые эксперту для производства автотехнической экспертизы.....	78
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	88
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	93
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	100

ВВЕДЕНИЕ

В сознании большинства граждан понятие безопасности в основном ассоциируется с защитой от терактов, уличных хулиганов и других преступников. Однако, как следует из информационно-аналитического обзора дорожно-транспортной аварийности за 2016 год, составленного федеральным казенным учреждением «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», на улицах и дорогах страны произошло 173694 ДТП, в которых погибли 20308 и получили ранения 221140 человек.¹

Проблема сохранения жизни людей на дорогах волнует сегодня все мировое сообщество. По итогам 12 месяцев 2016 года в Российской Федерации уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается высоким – каждое девятое ДТП было со смертельным исходом. Однако, ситуация на дорогах России гораздо хуже, чем в других странах. Показатели аварийности и смертности в результате ДТП у нас одни из самых высоких в Европе. Так, по итогам 2016 года Россия заняла 3 место в мире, после Индии и Китая по количеству погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.² Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий Россия теряет 26 миллиардов долларов, или около 2,5% ВВП. Президент России назвал происходящее на дорогах "угрозой национальной безопасности, так как гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее активной трудоспособной части населения. Это абсолютно невозполнимые потери для будущего страны". Несмотря на некоторое снижение числа ДТП за последние три года человеческие потери от дорожно-транспортных происшествий стоят на одном уровне с числом жертв от совершения умышленных тяжких и особо тяжких преступлений. В тоже время, по данным Генеральной Прокуратуры

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. - С. 18

² Статистика ДТП. Электронный портал статистических данных. URL: <http://statistika.ru>.

РФ, за 2016 год в стране совершено 10444 убийств и покушений на убийство, а также зарегистрировано 27442 случая умышленного причинения тяжкого вреда здоровью.¹

Несмотря на столь высокий уровень аварийности на дорогах России состояние раскрываемости преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, остается в стране на очень низком уровне. Так, анализ следственной практики по Челябинской области показывает, что высокое качество расследования уголовных дел данной категории характерно лишь для специализированного следственного отдела по ДТП ГСУ при ГУВД Челябинской области (расследующего уголовные дела по фактам ДТП, совершенных в г. Челябинске), которым направлено в суд 69,9% от всех расследованных дел. Однако, данным подразделением расследовано всего треть от общего числа уголовных дел по фактам ДТП в Челябинской области. Расследование остальных уголовных дел данной категории, производимое в районах области, где нет специализированных подразделений, имеет значительно более низкое, а порой и неудовлетворительное качество.

Неудовлетворительное качество расследования дорожно-транспортных происшествий связано с повышенной сложностью уголовных дел, поскольку наряду с уголовным и процессуальным законодательством, умением правильно проводить следственные действия, помнить общие положения методики расследования, следователь должен уметь хорошо ориентироваться в типах и марках автотранспортных средств, знать Правила дорожного движения Российской Федерации, иметь хотя бы общее представление об устройстве транспортных средств, о действиях водителя при управлении транспортным средством (начале движения, езде по скользкой дороге, торможении и т.д.), о динамике

¹ Статистический сборник «Состояние преступности в России за январь-декабрь 2016 г» Сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <http://genproc.gov.ru>.

(механизме) того или иного дорожно-транспортного происшествия.¹

В то же время практика свидетельствует о том, что дознаватели ГИБДД, следователи, работники прокуратуры и судьи не всегда обладают такими знаниями, слабо владеют методикой проведения осмотра места происшествия, следственного эксперимента, допросов участников ДТП. Результаты следственных действий порой не содержат необходимой информации о событии происшествия. При изучении уголовных дел данной категории отмечается, что отдельные следователи не умеют правильно фиксировать обнаруженные в ходе осмотра места ДТП следы и другие объекты, недостаточно широко применяют научно-технические средства, не используют в полной мере возможности экспертных учреждений, допускают ошибки в сборе и подготовке материалов для назначения экспертиз. Отмеченные недостатки в расследовании ДТП приводят к принятию необоснованных процессуальных решений, возвращению уголовных дел для производства дополнительного расследования, продлению процессуальных сроков следствия, нарушению законности, ущемлению прав и интересов граждан.²

Для устранения указанных недостатков необходима организация дополнительной подготовки работников правоохранительных органов по вопросам, касающимся расследования дорожно-транспортных происшествий. Однако, на сегодняшний день, как в гражданских, так и в специализированных ВУЗах системы МВД, готовящих будущих юристов, отсутствуют спецкурсы по расследованию дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, в распоряжении работников правоохранительных органов нет квалифицированной специальной литературы, касающейся расследования уголовных дел по фактам ДТП,

¹ Овчинников, О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск: Челябинский юридический институт МВД России, 2007. – С.5.

² Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова, – М.: Издательство "Экзамен", 2003. – С.9.

либо она очень устарела. В имеющейся на сегодняшний день учебной литературе по расследованию дорожно-транспортных происшествий практически не затрагиваются криминалистические аспекты расследования дорожно-транспортных происшествий, а именно:

- почти отсутствует описание механизма дорожно-транспортного происшествия;

- мало освещены вопросы поиска, анализа, вида и описания следов ДТП при проведении осмотра места происшествия. Особенно это касается следов колес транспортных средств, по характеру которых можно определить действия водителя и механизм происшествия;

- практически не изложены вопросы, касающиеся возможностей автотехнической экспертизы, как основного технического доказательства о виновности участников ДТП, нет описания исходных данных, необходимых для проведения автотехнической экспертизы;

- не описаны методики проведения следственных экспериментов, как средства получения доказательственной информации при расследовании данной категории уголовных дел.

В свете вышеизложенного исследование системы научных знаний о криминалистических аспектах расследования дорожно-транспортных происшествий и выработка рекомендаций по совершенствованию расследования данной категории уголовных дел представляется весьма актуальной как для науки криминалистики, так и для практики правоохранительных органов России.

Изучению вопросов выбранной темы дипломного проекта посвящены труды таких авторов, как: В.К. Глистина, С.А. Евтюкова, Б.Л. Зотова, В.А. Иларионова, В.Е. Капитонова, И.Н. Кожевникова, И.К. Коршакова, И.Х. МаксUTOва, И.Г. Маландина, В.И. Мамай, В.В. Мозякова, А.П. Онучина, Н.А. Селиванова, Ю.Б. Суворова, В.А. Федорова, Ю.И. Шапорова и других.

Подавляющее большинство из указанных исследований были

выполнены в XX веке, а их результаты базировались на законодательстве, правоприменительной практике и уровне научно-технических средств 60-х – 90-х годов прошлого столетия.

Объектом данной выпускной квалификационной работы является анализ криминалистических аспектов расследования дорожно-транспортных происшествий, как необходимых факторов для квалифицированного расследования данной категории уголовных дел.

Предметом работы является определение криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий, установление закономерностей образования и выявления следов ДТП при проведении осмотра места происшествия, а также анализ возможностей автотехнической экспертизы и требований, предъявляемых к исходным данным, необходимым для ее производства.

Цель данной работы состоит в выработке на основе анализа существующей теории и практики научно обоснованных рекомендаций, направленных на совершенствование расследования дорожно-транспортных происшествий, увеличения применения современных научно-технических средств и возможностей экспертных учреждений при проведении расследования.

Достижение указанной цели реализовывалось посредством решения следующих задач:

- определение понятия дорожно-транспортного происшествия и криминалистической характеристики ДТП;
- исследование механизма ДТП, как ведущего элемента в криминалистической характеристике данного вида преступлений;
- изучение причин дорожно-транспортных происшествий и мер по их предупреждению;
- определение порядка возбуждения уголовных дел по фактам ДТП;
- исследование тактики проведения осмотра мест дорожно-транспортных происшествий, а также вопросов, касающихся поиска,

анализа и описания следов ДТП в ходе осмотра места происшествия;

- определение роли и значимости судебной автотехнической экспертизы в расследовании и раскрытии преступлений по фактам ДТП;

- определение круга вопросов, разрешаемых автотехнической экспертизой;

- выявление типовых методических ошибок при назначении автотехнической экспертизы;

- разработка рекомендаций по сбору исходных данных для автотехнической экспертизы с целью повышения результативности и эффективности данного вида экспертных исследований.

При подготовке дипломной работы ее автором также был проведен анализ уголовных дел, расследуемых по фактам ДТП в Челябинской области.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, образованных в соответствии с решением перечисленных выше задач, заключения, шести приложений и библиографического списка используемой литературы.

ГЛАВА I ПОНЯТИЕ, КЛАССИФИКАЦИЯ И ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1.1 Понятие и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий

В криминалистической литературе уделяется недостаточно внимания системно-структурному анализу дорожно-транспортного происшествия. Это отрицательно влияет на практику расследования. На протяжении нескольких десятков лет в различных средствах массовой информации отмечалось, что по этой категории дел суды часто не выявляют предшествующие автомобильной аварии обстоятельства; тщательно не разбираются, какими действиями водителя транспорта нарушены правила безопасности дорожного движения; не анализируют механизм происшествия в целях обоснования выводов о том, мог или не мог водитель машины предупредить наступление общественно опасного события и его последствия.¹

Эти недостатки в следственной и судебной практике в определенной мере связаны с тем, что до сравнительно недавнего времени, до принятия в 1995 году Федерального закона "О безопасности дорожного движения", не было единого, точного и законодательно закрепленного определения термина "дорожно-транспортное происшествие", не описаны его структура и компоненты. Существующие определения разрабатывались под влиянием внесенных в 1960 году изменений в уголовное законодательство и впервые созданной нормы закона, предусматривающей ответственность за автотранспортное преступление.

Так, И.Х. Максудов определяет понятие "дорожно-транспортное происшествие" как нарушение правил безопасности движения и

¹ Расследование преступлений. Руководство для следователей / Под ред. И.Н. Кожевникова, – М.: Издательство "Спарк", 1997. – С.35.

эксплуатации автотранспорта, городского транспорта и самоходных машин, повлекшее за собой причинение вреда здоровью или смерть граждан, утрату грузов и другой материальный ущерб, либо сам факт нарушения правил движения.¹

Другие авторы описывают содержание понятия "автодорожное происшествие" путем последовательного перечисления или группирования отдельных, нередко частных признаков транспортных преступлений. Например, И.Г. Маландин считает, что под дорожно-транспортным происшествием следует понимать случаи, не связанные с нарушением техники безопасности или правил производства работ, происшедшие в процессе движения автомобильных и городских электрических транспортных средств на любых дорогах и улицах и повлекшие за собой существенные вредные последствия: гибель, телесные повреждения людей, разрушение или повреждение сооружений, грузов или причинением материального ущерба.² По мнению Б.Л. Зотова к дорожно-транспортным происшествиям относятся такие дорожные события, которые: а) возникают в процессе движения автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов, велосипедов с двигателем, трамваев, троллейбусов, тракторов и иных самоходных машин; б) повлекли за собой вредные последствия: гибель людей, причинение телесных повреждений гражданам или материальный ущерб.³ К.М. Карацев определяет дорожно-транспортное происшествие как событие, случившееся с автотранспортом в пути следования при его эксплуатации, в результате нарушения трудовой дисциплины работниками автотранспорта или нарушений правил движения пешеходами и лицами, пользующимися транспортом, а также в

¹ Максutow, И.Х. Расследование, преступных нарушений Правил безопасности дорожного движения. – Л., 1976. – С.546.

² Маландин, И.Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР. Дис. ... д-ра юрид. наук. 1965. – С.13-14.

³ Зотов, Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. – М., 1972. – С.7.

результате случая, повлекшего за собой человеческие жертвы или порчу груза, транспортных средств, дорожных сооружений и иных объектов.¹

И лишь принятием Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" в Российской Федерации были на законодательном уровне закреплены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения. Этим законом определены основные термины, применяемые при анализе общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, с помощью которых можно определить общие понятия преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Так, в статье 2 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" дано определение понятия "дорожно-транспортное происшествие", которое представляет собой событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Данное определение, в свою очередь, включает в себя ряд терминов, таких как "дорога", "транспортное средство", "дорожное движение" и "участник дорожного движения".

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

Транспортное средство – это устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Участниками дорожного движения являются лица, принимающие непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителя или пассажира транспортного средства, а также пешехода.

¹ Карацев, К.М. Борьба с автотранспортными происшествиями. – М., 1968. – С.7.

Дорожное движение – это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Дорожное движение регламентируется специальным нормативным актом – Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 и введенными в действие с 1 июля 1994 года.

Указанные определения позволяют выделить основные признаки дорожно-транспортного происшествия, отличающие его от других происшествий:

- дорожно-транспортное происшествие возможно только при участии механического транспортного средства (Правила дорожного движения РФ определяют механическое транспортное средство, как транспортное средство, приводимое в движение двигателем);

- в момент возникновения ДТП механическое транспортное средство должно находиться в процессе движения;

- возникновению дорожно-транспортного происшествия предшествует одно или несколько нарушений нормативов по обеспечению безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств (например, превышение водителем скоростного режима);

- дорожно-транспортное происшествие имеет вредные последствия.¹

Несмотря на многообразие дорожно-транспортных происшествий в них есть общие криминалистически значимые черты. Изучение завершенных уголовных дел по фактам ДТП позволило установить, что в основном (60-65%), они были совершены водителями транспортных средств по небрежности. В связи с этим, криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий во многом определяется тем, что эти преступления относятся к разряду

¹ Овчинников, О.В. Указ. соч. С.7-9.

неосторожных.

В общем случае криминалистическая характеристика отдельных видов преступлений – это система присущих отдельному виду преступлений особенностей, имеющих значение для расследования и определяющих применение криминалистических методов, приемов и средств.

Знание ее необходимо для правильной организации предотвращения, раскрытия и расследования этих преступлений. Дело в том, что криминалистическая характеристика содержит не только определенные элементы, но и выявляет связи, существующие между ними. Поэтому, зная один элемент, мы можем предположить с определенной вероятностью и наличие другого элемента. Это помогает в выдвижении версий и организации расследования.¹

В криминалистическом смысле дорожное происшествие характеризуется локализацией в пространстве и времени, а его сущность выражается в рассогласовании порядка движения транспорта и пешеходов, что связано с опасными и потому необычными действиями оператора (водителя машины, машиниста технической системы...), негативными явлениями, возникшими в окружающей среде или неисправностями в самой технической системе – машине. В узком криминалистическом значении происшествием должно признаваться событие, с обнаружением которого возникают уголовно-процессуальные отношения, связанные с обязанностью компетентных государственных органов раскрыть и расследовать или исключить в нем преступление. Ему присущи специфические свойства: во-первых, в самом происшествии, его внешнем виде, механизме, процессе и последствиях проявляются признаки преступления; во-вторых, происшествие должно быть событием, состоящим в обнаружении общественно опасного вреда или следов,

¹ Руководство для следователей: учебное пособие / Под общ. ред. В.В. Мозякова, – М.: Издательство "Экзамен", 2005. – С.15.

отражающих явные признаки совершенного преступления. Эти признаки криминализируют событие, раскрывают его прямую связь с преступлением.

С учетом вышесказанного дорожно-транспортное происшествие понимается как дорожное событие, связанное с рассогласованием целесообразного и безопасного порядка дорожного движения, содержащее признаки преступления или выражающееся в факте обнаружения компетентными органами общественно опасного вреда и следов, которые воспринимаются как последствия автотранспортного преступления. Главным в структуре происшествия является общественно опасное рассогласование взаимосвязанного функционирования элементов дорожного движения в системе "машина – водитель – среда".¹

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий отличается значительным своеобразием. Поскольку преступления данной категории совершаются неумышленно, в их типовой криминалистической характеристике отсутствуют такие элементы, как подготовка к совершению преступления и покушение на преступление.

Криминалистическая характеристика ДТП включает совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, которые находят свое проявление главным образом:

- в механизме преступления;
- времени, месте и обстановке совершения преступления;
- особенностях механизма слеодообразования;
- личностной характеристике участников дорожно-транспортных происшествий.²

Время, место и обстановка совершения преступления, в качестве

¹ Онучин, А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск: Изд-во Уральского университета, 1987. – С.22-23.

² Криминалистика: Учебник / Под ред. проф. А.Г. Филиппова, и проф. Волынский, А.Ф. – М.: Издательство "Спарк", 1998. – С.460-461.

компонентов криминалистической характеристики, – это то, что уже известно и может быть использовано в интересах раскрытия и расследования преступлений данной категории. Сведения о месте и времени ДТП имеют первоочередное значение для определения направления расследования. По данным ФКУ НИЦ БДД МВД России на протяжении всего 2016 года самым аварийно-опасным днем недели в стране являлась суббота, а временем суток – период с 17:00 до 19:00 часов.¹ Наибольшее количество аварий на дорогах происходит в летний период (май – сентябрь), т.е. в период отпусков, выездов на дачи. Кроме того, возрастает количество ДТП в дни, когда климатические условия затрудняют движение транспорта, сокращают зону видимости (сильный дождь, снегопад, туман, гололед и т.д.). Так, 21.07.2014 года в темное время суток, на неосвещенном участке проезжей части 21 км автодороги г.Челябинск-с.Миасское водитель автомобиля ВАЗ-2109 произвел наезд на стоящий на проезжей части с выключенной световой сигнализацией трактор МТЗ. На первоначальном этапе расследования возбужденного уголовного дела было высказано предположение о том, что причиной ДТП являются ограниченные условия видимости в направлении движения автомобиля ВАЗ-2109. Данные предложения были подтверждены в ходе проведения автотехнической судебной экспертизы.

Как показывает изучение следственной практики, основная масса происшествий совершается в городах. Более трети происшествий совершается вне населенных пунктов. От числа всех совершаемых в населенных пунктах происшествий около 85% происходят на оживленных улицах, поэтому число свидетелей в этих случаях составляет 3-4 человека.

Важное место в характеристике обстановки дорожно-транспортного происшествия занимают дорожные условия, под которыми понимается совокупность геометрических параметров и транспортно-

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017,

эксплуатационных качеств, характеризующих дорогу и ее состояние, инженерное оборудование и обустройство, имеющие непосредственное отношение к движению в данное время и в данном месте. Из анализа материалов уголовных дел становится очевидным, что многих ДТП удалось бы избежать, несмотря на ошибки водителей и пешеходов, если бы дорожные условия соответствовали более высоким требованиям и стандартам.¹

В результате дорожно-транспортного происшествия остаются идеальные и материальные следы, исследование которых позволяет получить доказательства, достаточные и необходимые для реконструкции механизма ДТП и установления виновности конкретных лиц в происшествии.

Идеальные следы представляют собой зрительные или слуховые образы, запечатленные участниками дорожно-транспортного происшествия (водителями, пешеходами), очевидцами, а также иными лицами (ответственными за выпуск в эксплуатацию транспортных средств, руководителями транспортных организаций, имеющими отношение к конкретному происшествию).

Механизм следообразования дорожно-транспортных происшествий отличается значительным преобладанием количества материальных следов над идеальными, а также тем, что материальные следы дают более четкое и объективное отражение произошедшего преступления.

Материальные следы ДТП делятся на следы-отображения, следы-предметы и следы-вещества. Они могут быть обнаружены на проезжей части, транспортном средстве и препятствии (другом транспортном средстве, сооружении, человеке). Для каждого вида дорожно-транспортного происшествия характерны свои материальные следы. Так, при наезде на пешехода на проезжей части могут быть обнаружены труп,

¹ Селиванов, Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: справочно-методическое пособие. – М.: Лига Разум, 1998. – С.30.

следы крови, части одежды, предметы, принадлежащие потерпевшему; следы шин транспортного средства; части деталей и детали транспортного средства (осколки стекол, различные вещества – осколки краски, кусочки грунта, капли горюче-смазочных материалов).¹

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных происшествий весьма разнообразна. Чаще всего совершают дорожно-транспортные преступления водители в возрасте до 25 лет, что связано с характерной для этого возраста самоуверенностью, склонностью к неоправданному риску при недостаточном опыте вождения, и после 65 лет, когда водители утрачивают быстроту реакции.

При статистическом анализе ДТП обычно рассматривается свыше 25 причин и факторов происшествий, возникновение которых в том или ином аспекте связано с водителем автотранспортного средства. Большая часть этих причин является следствием взаимодействия комплекса особенностей психологического характера, поскольку во многих случаях ДТП предшествуют нарушения водителями правил дорожного движения².

Между возникновением ДТП и устойчивыми психологическими особенностями водителя (остротой зрения, временем реакции, сенсорными, познавательными и поведенческими характеристиками водителя) несомненно существует взаимозависимость. Ученые, работающие над проблемой безопасности дорожного движения, обращают внимание на повторяемость ДТП и нарушений ПДД у одних и тех же водителей, относительную благоприятность условий, при которых возникает значительная часть ДТП, наличие психологических особенностей, которые "предрасполагают к аварийности". Нервная система водителей делится на "устойчивый" и "слабый" типы. Водители с

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. В.А. Федорова, ... С.94-95.

² См. подробнее: Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017.

"устойчивой" нервной системой предрасположены к тому, чтобы доводить развитие дорожно-транспортной ситуации до критической стадии и искать возможности выхода из нее, в то время как "слабые" имеют тенденцию предотвращать ее возникновение. Различия в индивидуальном поведении водителей в зависимости от типа нервной системы проявляются в критической ситуации.¹

1.2 Классификация и механизм дорожно-транспортных происшествий

Механизм дорожно-транспортного происшествия как преступления является ведущим элементом в криминалистической характеристике данного вида преступлений.

Под механизмом дорожно-транспортного происшествия следует понимать совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия.²

Важнейшей характеристикой, отражающей механизм дорожно-транспортного происшествия, является его вид (классификация). Согласно "Правилам учета дорожно-транспортных происшествий" различают девять видов дорожно-транспортных происшествий: столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на животное, наезд на гужевой транспорт, наезд на стоящее транспортное средство, прочее происшествие.³

Определение вида дорожно-транспортного происшествия, на первый

¹ Овчинников, О.В. Указ. соч. С.22-24.

² Руководство для следователей: учебное пособие / Под общ. ред. Мозякова, В.В. С.769.

³ Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 "Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий" (с изменениями и дополнениями). URL: <http://www.consultant.ru>.

взгляд, не представляет сложностей, однако, как показывает практика, нередко в процессе расследования допускаются неточности. Для исключения возможных ошибок приведем особенности отдельных видов происшествий.

1. К столкновениям относятся только те происшествия, при которых движущиеся транспортные средства столкнулись между собой, либо с подвижным составом железных дорог, либо с транспортным средством, внезапно остановившимся вследствие технической неисправности, резкого торможения перед запрещающим сигналом светофора, неожиданно возникшим препятствием и д.п. Столкновения могут быть встречными, попутными и боковыми. К ним относятся также наезды поездов на транспортные средства, остановившиеся на железнодорожных путях.

2. К опрокидываниям относятся только те происшествия, при которых транспортное средство теряет устойчивость и опрокидывается вследствие воздействия неблагоприятных погодных условий, технической неисправности, неправильного размещения или крепления груза, а также из-за применения неправильных приемов управления.

3. К наездам на препятствие относятся дорожно-транспортные происшествия, при которых транспортное средство наехало на неподвижный предмет (столб, дерево, опоры моста, ограждение, и др.) или ударились о него.

4. К наездам на пешехода относятся происшествия, при которых транспортное средство наехало на человека или сам он получил травму наткнувшись на движущееся транспортное средство. К наездам на пешеходов причисляются наезды на людей, катающихся на самокатах, санках, коньках, лыжах, передвигающихся в инвалидных колясках без двигателей, а так же те происшествия, при которых выступающие за габарит транспортного средства предметы или грузы нанесли телесные повреждения пешеходам.

5. К наездам на велосипедиста относятся происшествия, при которых

транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде, или когда сам велосипедист наехал на движущееся транспортное средство.

6. К наездам на стоящее транспортное средство относятся происшествия, при котором одно транспортное средство наехало на другое транспортное стоящее средство либо на прицеп (полуприцеп).

7. К наездам на гужевой транспорт относятся происшествия, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных или гужевые повозки, а также происшествия, когда упряжные животные или гужевые повозки сами ударились в движущееся транспортное средство.

8. К наездам на животных относятся происшествия, при которых транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (в том числе вьючных или верховых) либо сами животные и птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

9. К прочим происшествиям относятся:

- сходы трамвая с рельсов, не вызванные столкновением или опрокидыванием;

- падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство;

- наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения;

- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, дерево и др.);

- падение пассажира с движущегося транспортного средства или внутри его вследствие резкого торможения, ускорения или изменения направления движения.¹

Знание механизма ДТП позволяет определить круг

¹ Афанасьев, М.Б., Клинковштейн, Г.И. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1989. – С.21-22.

криминалистически значимых признаков, которые, в свою очередь, способствуют установлению объективной истины.

Для дорожно-транспортного происшествия, как правило, характерна быстротечность события, его неожиданность для очевидцев, а иногда и для участников происшествия, и, как следствие этого, кратковременность его восприятия и ограниченность объема воспринимаемой информации. На характер и полноту восприятия обстановки и обстоятельств механизма ДТП влияют неблагоприятные объективные и субъективные факторы (недостаточная освещенность, болезненное состояние, трагический исход происшествия и т.д.).¹

Однако, для правильного и всестороннего анализа содержания действий, нарушающих правила безопасности, необходимо рассматривать дорожно-транспортное происшествие длящимся и многоэтапным процессом, как бы скоротечен он не был. При таком методологическом подходе механизм происшествия может анализироваться как система взаимосвязанных элементов – событий в дорожном движении, каждое из которых "участвовало" в возникновении и развитии общественно опасного преступления. Дискретные события, составляющие происшествие, могут условно рассматриваться как относительно самостоятельные этапы или стадии развития опасного процесса. При расследовании автотранспортных преступлений восстановление стадий развития ДТП позволяет моделировать действия участников события и сопоставлять их поступки с изменениями, происходившими в дорожной ситуации, а также объективными следами события, обнаруженными на месте происшествия. Это способствует установлению роли каждого участника в дорожном событии и значения действий водителя транспорта в сложной системе причинных связей, обусловивших происшествие.²

¹ Криминалистика / Под ред. проф. Ищенко, Е.П. – М.: Проспект, 2011. – С.577.

² Глистин, В.К., Боровский, Б.Е. Автотранспортные преступления (квалификация и методика расследования). Учебное пособие для следователей. – Ленинград, 1969. – С.21.

В структуре автотранспортного происшествия целесообразно дифференцировать семь основных стадий его развития:

- 1) исходная стадия развития происшествия (ИС);
- 2) начальная стадия (НС);
- 3) возникновение опасной дорожной ситуации (ВОС);
- 4) ответное реагирование системы дорожного движения на опасность (ОРС);
- 5) управляемая аварийная обстановка (УАО);
- 6) неуправляемая аварийная обстановка (НАО);
- 7) финальная стадия с прямыми или отклоненными финальными последствиями дорожного происшествия (ПФП, ОФП).

Каждая из названных стадий составляет этап – событие, связанное с возникновением угрозы безопасности движения, развития опасности или механизмом ее реализации в финальном происшествии. Потенциальные возможности водителя транспортного средства устранить опасность зависят от интенсивности и характера возмущающего фактора (ВФ), расстояния и времени, необходимых для адекватного, сопоставимого с опасностью, ответного реагирования элементов дорожного движения. В благоприятных случаях водитель устраняет опасное развитие возмущающего фактора, а при неправильном или несвоевременном реагировании способствует усилению и усугублению опасного положения. Таким образом, полная динамическая модель механизма дорожно-транспортного происшествия может быть построена следующим образом (см. рисунок 1).¹

¹ Онучин, А.П. Структура и криминалистическая характеристика происшествий при управлении техникой. – Свердловск, 1978. – С.109-113.

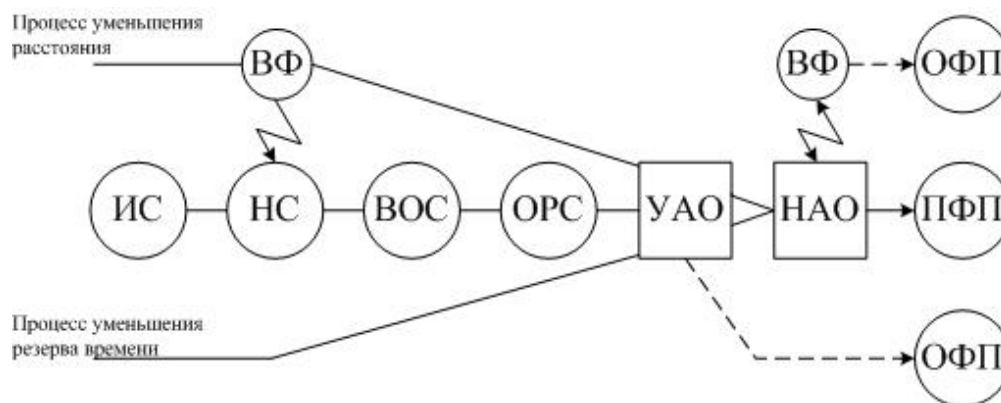


Рисунок 1

Механизм дорожно-транспортного происшествия

Термин "исходная стадия происшествия" (ИС) принимается условно для того, чтобы обозначить предшествующее происшествию состояние системы: водитель – транспорт – среда дорожного движения. Исходная стадия характеризуется уравновешенностью функциональных связей всех элементов дорожного движения. Здесь безопасность движения транспорта объективно обеспечивается уравновешенностью возмущающих факторов и возможными ответными изменениями технических параметров функционирования системы дорожного движения, которые не выходят за пределы обычных (стандартных) ответных реакций, полностью обеспечивающих безопасность.

Начальная стадия происшествия (НС) определяется появлением в процессе движения транспорта объективного фактора (ВФ), требующего ответного реагирования водителя и других участников движения в целях поддержания безопасности. Ими могут быть внешние явления в обстановке дорожного движения: например, внезапное появление вблизи полосы дорожного движения пешехода, характер движения которого выдает намерение пересечь проезжую часть перед движущимся транспортом; возникновение изменения в техническом состоянии транспорта в процессе движения, что угрожает безопасности и т.д.

Возмущающие факторы так или иначе проявляются, внешне объективируются и воспринимаются участниками движения, хотя не всеми и не всегда одновременно и одинаково.

Эта стадия мало чем отличается от нормального функционирования системы дорожного движения. Ответное реагирование системы дорожного движения на возникающие возмущения в этой стадии не выходит за рамки обычных приемов управления, хотя водитель транспорта должен проявить повышенное внимание для прогнозирования вероятного развития опасности и определить целесообразные меры к тому, чтобы устранить угрозу, не дать ей перейти в действительную опасность. В случае, когда возмущающий фактор не перерастает в опасность, дорожные ситуации остаются ординарными, не представляющими криминалистического интереса до той поры, пока не произошло ДТП.

Отличительная особенность стадии возникновения опасной ситуации – ВОС – заключается в появлении реальной (а не теоретически предполагаемой, по опыту, практике, аналогии) угрозы наступления ДТП со всеми возможными общественно опасными последствиями. В этой стадии сразу ощущается острый дефицит времени и пространства для выбора целесообразного решения по управлению машиной и его технического выполнения. Водитель транспорта вынужден прибегать уже к экстренным мерам в целях немедленного разрядки опасности и предупреждения ДТП. Разрешение опасной дорожной обстановки зависит не только от желания, воли и действий водителя транспорта, т.е. от его управляющего воздействия на систему дорожного движения. Исход во многом обуславливается взаимосвязанным комплексом ответных реакций на опасность всех элементов системы дорожного движения "водитель – машина – среда". В стадии ответного реагирования на возникшую опасность в динамический процесс могут включаться иные факторы, ранее не представляющие опасности, которые противодействуют приемам управления транспортом и могут сыграть решающую роль в механизме

перерастания дорожного события в аварийную обстановку.

Аварийная обстановка, как стадия развития дорожного происшествия специфична наступлением несогласованности действий водителя с ответным функционированием управляемого им транспорта или динамического процесса в окружающей среде. В этом механизме события изменения одного управляющего параметра в системе дорожного движения, например, резкое торможение, не согласуются с другим – ответным, например, коэффициентом сцепления колес машины с поверхностью дороги, и не вызывают ожидаемых изменений (скорость движения машины при торможении снижается медленно или возникает боковое скольжение автомобиля). В этой стадии водитель транспорта полностью или частично утрачивает способность своими целесообразными действиями влиять на ход развития происшествия. Резервы технической безопасности полностью исчерпываются, общественно опасный финал события становится не просто угрозой, а воспринимается как неизбежность.

В аварийной обстановке следует различать два варианта развития опасного динамического механизма, которые могут рассматриваться как фазы развития аварийной обстановки. В одной из этих фаз водитель транспорта сохраняет некоторую возможность управления опасным процессом, в другой этот процесс становится полностью неуправляемым. В первом случае водитель еще имеет какую-то возможность изменить ход события. не имея реальных шансов предотвратить его, он еще может как-то влиять на развитие опасного процесса и наступление последствий ДТП (опасное событие заканчивается иными последствиями, а не теми, которые закономерно ожидалось).

В фазе аварийной обстановки с неуправляемой динамикой водитель транспорта полностью лишается возможности влиять своими целенаправленными действиями на наступление финальных последствий.

В механизме развития аварийной обстановки на финальные

последствия могут влиять самые разнообразные, нередко случайные, обстоятельства, которые ранее могли не восприниматься участниками движения, но которые способны изменить закономерное течение события. Выяснение механизма непосредственного причинения конкретных последствий в финальной стадии дорожно-транспортного происшествия является важным, так как его фактическая и юридическая оценка лежит в основе разрешения вопроса о мере опасности события и ответственности виновного участника дорожного движения. При этом необходимо установить, какую роль играли действия водителя транспорта в процессе причинения вреда.

Таким образом, оценка общественной опасности события, действий виновного водителя и последствий происшествия во многом зависит от установления особенностей механизма аварийной остановки, ее вида и развития дорожно-транспортного происшествия.¹

1.3 Причины дорожно-транспортных происшествий и меры по их предупреждению

В процессе расследования дорожно-транспортных происшествий лицо, ведущее расследование, обязано выявлять причины происшествий и условия, способствовавшие этим происшествиям, а также принимать меры по их устранению.

Дорожно-транспортные происшествия возникают в результате субъективных и объективных причин и условий, способствующих созданию аварийной обстановки. К субъективным следует отнести причины, вызванные неправильными действиями и поведением участников дорожного движения, а к объективным – причины, обусловленные недостатками в планировании дорог и уличных

¹ Онучин, А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. С.24-32.

магистралей, состоянием дорожного покрытия, техническим состоянием транспортных средств.¹

Принято считать, что большинство дорожно-транспортных происшествий является следствием не одной, а нескольких причин. Одни авторы приходят к выводу, что на 100 происшествий приходится в среднем не менее 170 причин, другие считают, что дело обстоит сложнее и что в каждых 100 происшествиях можно установить около 250 причин и факторов. Третьи утверждают, что их еще больше. Наряду с констатацией того факта, что дорожно-транспортные происшествия являются следствием множества причин и условий, некоторые авторы приходят к выводу о невозможности выделения главных, основных, приоритетных причин и о равнозначности их в механизме ДТП².

Следует подчеркнуть, что длительное время изучались в основном технические причины дорожно-транспортных происшествий, связанные с устройством, оборудованием и состоянием транспортных средств и дорог. Это повлекло своего рода "технократический" подход к исследованию причин и факторов ДТП, к их механической детализации без учета качественной стороны и социально-психологических факторов, которые связаны с действиями водителей транспортных средств и других участников дорожного движения.³

Среди большого разнообразия причин и условий можно выделить три типичные ситуации, приводящие к возникновению ДТП:

- авария произошла в результате пренебрежения водителем требованиями безопасности движения (например, превышение водителем транспортного средства максимально допустимой скорости движения).

¹ Жарский, В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Лекция. – М., 1968. – С.37.

² Коленко, А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: на материалах приморского края. – Дисс. канд. юрид. наук. – Владивосток, 2004 – С. 43.

³ Перлов, С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (процессуальные и криминалистические аспекты). – дисс канд. юрид. наук. – М., 1997. – С. 173.

Причины ее не вызывают сомнений, и установить влияние объективных факторов не представляет трудности.

- происшествие возникло в силу объективных обстоятельств, которые не могли быть охвачены предвидением водителя (например, внезапный выход из строя рулевого управления в процессе движения автомобиля). В данном случае первостепенная роль принадлежит объективным причинам, хотя также возникает необходимость выяснения влияния субъективных факторов.

- происшествие вызвано комплексом субъективных и объективных факторов, причинная зависимость которых бывает столь глубокой, что возникают серьезные затруднения в установлении обстоятельств, вследствие которых в конечном итоге и наступили вредные последствия.

Особенность расследования дорожно-транспортных происшествий и заключается в том, что, несмотря на разнообразие и обусловленность субъективных и объективных факторов, органы следствия и суд должны дать четкий ответ, наступили ли вредные последствия в результате неправильных действий водителя, или же они вызваны объективными обстоятельствами дорожной обстановки.¹

Причины неправильного поведения и действий водителя при управлении машиной должны интересовать прежде всего экспертов-криминалистов. Обобщение судебно-следственной и экспертной практики позволяет наметить следующие причины неправильных действий и поведения водителей при управлении машиной, которые приводят к нарушению правил движения и автопроисшествиям с вредными последствиями:

1. Пренебрежение Правилами дорожного движения. Такое поведение обусловлено, как правило, личными качествами данного лица: эгоизмом, неуважительным отношением к окружающим и своему общественному долгу, корыстными мотивами. Лицо сознательно нарушает правила

¹ Зотов, Б.Л. Указ. соч. С.19-20.

движения, не считаясь с общими интересами безопасности движения и условиями дорожной обстановки.

2. Управление машиной в состоянии опьянения. Трудно представить более грубое и опасное нарушение правил безопасности движения, чем управление источником повышенной опасности в состоянии опьянения. Преступления, совершенные водителем в нетрезвом состоянии, как правило, бывают с очень тяжелыми последствиями – большим количеством человеческих жертв.

3. Управление заведомо неисправной машиной. Нередко при ремонте автомобиля устанавливаются не заводские запчасти, а кустарно изготовленные детали.

4. Неправильная оценка дорожной обстановки. Постоянно меняющаяся дорожная обстановка – это одно из обстоятельств, предопределяющих действия водителя при управлении машиной. Оценка обстановки достаточно сложный процесс, обязывающий учитывать многие факторы: мгновенное и правильное восприятие элементов, из которых складывается дорожная обстановка, расчет своих действий и действий окружающих лиц, предвидение их результатов и принятие решения (применить торможение, совершить маневр, увеличить скорость). Очевидно, что ошибки в оценке зависят и от личных качеств водителя, его опыта, и от объективных условий – видимости, времени, которым располагал водитель для предотвращения аварии, сложности обстановки и т.д.

5. Применение неправильных приемов управления. Правила вождения автомашины изложены в учебниках, наставлениях и усваиваются водителями при обучении практической езде. Анализ материалов судебной и экспертной практики свидетельствует о том, что причиной происшествия иногда является применение неправильных приемов управления механизмами машины. Несоблюдение правил вождения (например, применение торможения с выжатым сцеплением на

скользкой дороге) может привести к заносу и опрокидыванию автомобиля.

6. Переутомление водителя. Сон за рулем относительно распространенная причина происшествий (около 2%). Проводимые исследования в данной области показали, в частности, что продолжительное движение по однообразной, ровной и прямой дороге, когда от водителя меньше всего требуется физического и умственного напряжения, вызывает вялость и сон за рулем даже в дневное время.¹

Многообразие и разнохарактерность причин дорожно-транспортных происшествий и условия, способствовавшие их возникновению, в конечном счете определяют и множественность мер по профилактике этих происшествий. Устранение причин и условий ДТП позволяет предупредить возникновение опасных ситуаций либо исключить возможность правонарушения.

Условия и факторы, на которые должно быть направлено воздействие профилактических мер, могут иметь отношение к любому из компонентов системы водитель – транспорт – дорога, к их взаимодействию и к системе в целом.

Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий необходимо добиваться, чтобы скорость движения автомобилей соответствовала конкретным дорожным условиям. На отдельных участках загородных дорог она должна устанавливаться с учетом помех движению в определенный период суток.

Расстановку дорожных знаков следует осуществлять с учетом потока движения автомобилей, сигнализируя водителям о местах, существенно отличающихся по условиям движения от предшествующих участков магистрали. Снижение скорости автомобилей в тех местах, где это необходимо по соображениям безопасности движения, может быть достигнуто добавлением щебня в дорожное покрытие, или созданием

¹ Евтюков, С.А., Васильев, Я.В. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Справочник. – СПб.: Издательство ДНК, 2006. – С.108-110.

искусственной неровности на проезжей части с установкой соответствующего дорожного знака. Такую же роль могут сыграть полосы разгона и торможения (скоростные шлюзы).¹

Для борьбы с превышением установленной скорости на определенных участках дорог и улиц следует применять радиолокационные установки, которые могут произвести замер скорости движения и сфотографировать сам автомобиль (его государственный регистрационный знак). На наиболее оживленных участках целесообразно устанавливать телевизионные камеры, при помощи которых можно наблюдать за дорожным движением. Необходимо также более широко использовать автопатрули, оснащенные радарными установками.² Кроме того, одним из современных эффективных способов решения данной проблемы является установка на транспортных средствах бортовых регистраторов (тахографов), позволяющих собирать объективную информацию о параметрах движения автомобиля (скорости его движения, состоянии светотехнической и тормозной систем). Долгосрочные исследования, проведенные в странах Европы, показали, что применение тахографов положительно влияет на поведение водителей и, как следствие, может привести к снижению числа ДТП на 20-30%.³

Сегодня необходима не только широкая популяризация правил движения среди взрослого населения и школьников, но и разъяснение в доступной форме некоторых основных положений из них. Особое внимание должно быть обращено на то, что мгновенно остановить движущийся на большой скорости автомобиль невозможно.

Для предупреждения наезда на пешеходов в крупных городах

¹ Талицкий, И.И., Чугув, В.Л. Безопасность движения на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1988. – С.121-122.

² Коршаков, И.К., Духовской, А.Ю. Правовая охрана безопасности дорожного движения. – М.: МАДИ, 1992. – С.74.

³ Зонов, Ю.Б., Емышев, В.С. Инструментальные способы сбора информации о динамике автомобиля при ДТП / Специальная техника. Сборник научных трудов. – М.: ГУ НПО "Специальная техника и связь" МВД России, 2003. – С.151-156.

следует внедрять специальную стоп-сигнализацию, управляемую посредством нажатия кнопки. Такая сигнализация должна быть установлена на обеих сторонах улицы в местах пешеходных переходов. Спокойно переждать смену сигналов светофора поможет правильная расстановка "островков безопасности" на середине проезжей части, а сохранить здоровье и жизнь граждан – обычные тротуарные ограждения в наиболее оживленных местах. Большую положительную роль играет устройство внеуличных (надземных и подземных) переходов при интенсивных потоках движения пешеходов по широким проезжим частям шириной более 20 метров.

Важную роль в предупреждении дорожных происшествий в ночное время играет нанесение краевых линий дорожной разметки, люминесцирующих в свете фар, позволяющих водителю лучше отличать проезжую часть от обочины. На дорогах с интенсивным движением нужно устраивать разделительные полосы или устанавливать на середине проезжей части разделительные ограждения барьерного типа.

Значительное количество нарушений правил движения происходит во время маневрирования. Для предупреждения происшествий, которые случаются по этой причине, необходимо не только строгое соблюдение водителями Правил дорожного движения, но и своевременное их предупреждение на участках, требующих повышенного внимания. Особенно бдительными водители должны быть при движении автомобилей задним ходом. Совершенно недопустимо отсутствие зеркал заднего вида или их неправильная установка, особенно на высокогабаритных автомобилях и автопоездах.

Для водителей немаловажную роль играют правильный режим труда и отдыха, умение подготовить рабочее место. Большую роль играют периодические медицинские осмотры. Не следует допускать к управлению автотранспортом лиц с тяжелыми формами невроза, сердечнососудистыми и психическими заболеваниями, страдающих эпилепсией.

Для предупреждения дорожных происшествий, связанных с неправильными действиями водителей, повлекшими возникновение заноса или опрокидывания, необходимо повышать уровень профессиональной практической подготовки водителей при осуществлении движения в сложных дорожных условиях.

Большое значение в предупреждении дорожно-транспортных происшествий имеют правильный отбор лиц в автошколы и их последующее обучение. Кандидатов для обучения рекомендуется подвергать специальным испытаниям, основанным на запоминании и воспроизведении печатного текста, наглядных картин, на выявление способностей к логическим умозаключениям. Особое внимание следует обращать на продолжительность времени реакции: если она превышает 2 секунды, лицо не должно допускаться к управлению автотранспортными средствами. Огромную роль в предупреждении ДТП играет и сам процесс обучения будущего водителя.¹

¹ Стещиц, В.К., Янушко, В.И. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – Минск: МВШ МВД СССР, 1987. – С.48-52.

ГЛАВА II ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ И ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПО ФАКТУ ДТП

2.1 Порядок возбуждения уголовного дела по факту ДТП

Возбуждение уголовного дела о дорожно-транспортном происшествии имеет ряд особенностей, присущих только этому составу преступления. Уголовное дело, как правило, возбуждается не в отношении конкретного лица, а по факту случившегося (наезд на пешехода, столкновение транспортных средств, опрокидывание и т.д.). В действительности механизм этого вида происшествий настолько сложен и неочевиден, что в начале расследования не представляется возможным высказать суждение о наличии или отсутствии в действиях водителя нарушения установленных правил движения. Это удастся определить позднее, когда будут собраны и проанализированы все сведения о происшедшем, включая и те, которые не поддаются оценке на основе юридических знаний (скорость движения транспортных средств и пешеходов, определение технической возможности предотвращения ДТП и т.д.). Это возможно лишь после проведения ряда экспертиз и сопоставления их результатов с другими доказательствами. Поэтому на первоначальном этапе расследования водитель, как правило, допрашивается в качестве свидетеля, а обвиняемым он становится лишь на этапе последующего расследования.¹

Основной нормой закона, устанавливающей уголовную ответственность за дорожно-транспортные происшествия, является ст.264 Уголовного кодекса Российской Федерации: "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств". В соответствии с требованиями данной статьи уголовной ответственности

¹ Криминалистика / Под ред. проф. Ищенко, Е.П. – 2012- С.461.

подлежит нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть. В соответствии с Федеральным законом от 8 декабря 2003 года № 162-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РФ" ч.1 ст.264 УК РФ была частично декриминализована – утратило уголовную ответственность нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, однако Федеральным законом от 31.12.2014 N 528-ФЗ были внесены изменения, касающиеся совершения данного преступления в состоянии опьянения (ч.2, 4, 6 ст. 264 УК РФ).

Уголовное дело о дорожно-транспортном преступлении, как и о любом другом, может быть возбуждено только при наличии указанных в законе поводов и оснований.

Поводами к возбуждению уголовного дела данной категории являются:

- непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время патрульной службы;
- заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств);
- сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д.

Это связано с тем, что Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий¹ определяют единый, обязательный для всех порядок сообщения в органы внутренних дел о совершенном дорожно-транспортном происшествии.

¹ Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. Утверждены Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 года с изменениями и дополнениями. URL: <http://www.consultant.ru>.

Основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки дорожно-транспортного преступления. Непосредственной задачей стадии возбуждения уголовного дела является сбор материала первоначальной проверки заявления или сообщения, в котором необходимо установить следующее:

- нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации механического транспортного средства;
- наступление общественной опасных последствий, предусмотренных уголовным законодательством – причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека;
- наличие причинно-следственной связи между нарушением безопасности дорожного движения и наступившими последствиями.¹

Наличие причинно-следственной связи между фактом дорожно-транспортного происшествия и наступившими неблагоприятными последствиями является определяющим фактором для решения вопроса о возбуждении уголовного дела. При этом справку с предварительным диагнозом, которая поступает в территориальное подразделение ГИБДД после поступления пострадавших в дорожном происшествии в медицинское учреждение, не рекомендуется считать достаточным основанием для возбуждения уголовного дела. При наличии у пострадавших в ДТП телесных повреждений следователь во всех случаях до возбуждения уголовного дела должен назначить судебно-медицинскую экспертизу для подтверждения наступления необходимых для привлечения к уголовной ответственности последствий ДТП. Так, в 2014 году на автодороге в районе с.Уйское Челябинской области произошло столкновение движущихся во встречных направлениях автомобилей ВАЗ и Мерседес. Водитель автомобиля ВАЗ в результате ДТП получил травму грудной клетки и был доставлен в районное медицинское учреждение. По прошествии нескольких дней водитель был выписан из медицинского

¹ Селиванов, Н.А. Указ. соч., Омск, 2012 - С.58.

учреждения, однако через два дня после выписки его состояние ухудшилось и он после вызова скорой помощи был вновь госпитализирован в медицинское учреждение, где скончался. По факту смерти водителя автомобиля ВАЗ органами следствия было возбуждено уголовное дело в отношении водителя автомобиля Мерседес по ч.2 ст.264 УК РФ, которое в последствии было направлено в суд с обвинительным заключением. Однако, по заявленному в суде адвокатом подсудимого ходатайству была проведена комплексная судебно-медицинская экспертиза, в ходе проведения которой было установлено, что смерть водителя автомобиля ВАЗ наступила не в результате ДТП, а в следствие неправильно поставленного медицинскими работниками первоначального диагноза – т.е. в результате медицинской ошибки. На основании данного заключения уголовное дело в отношении водителя автомобиля Мерседес было прекращено в суде за отсутствием в его действиях состава преступления.

Информация о дорожно-транспортном преступлении на стадии доследственной проверки материала отражается в следующих документах: рапорте сотрудника ГИБДД, первым пребывавшем на место происшествия; справке и схеме дорожно-транспортного происшествия; протоколе осмотра места происшествия; объяснениях участников и очевидцев ДТП.

Собранные материалы анализируются для определения наличия оснований для возбуждения уголовного дела либо установления обстоятельств, исключающих производство по делу.

В тех случаях, когда после сбора первоначального материала невозможно определить, наступят ли указанные в законе последствия и усматривается ли в произошедшем наличие состава преступления, органами дознания ГИБДД проводится первоначальная проверка, и если ее результатов недостаточно для вынесения постановления о возбуждении уголовного дела, выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, а по материалу проводится административное

расследование. Для снижения количества уголовных дел данной категории, прекращенных по реабилитирующим обстоятельствам, рекомендуется проводить по материалам проверки автотехнические исследования, результаты которых могут изменить оценку следственной ситуации на противоположную.

При наличии поводов и оснований следователь, в соответствии со ст.ст.145-146 УПК РФ, возбуждает уголовное дело, о чем выносит соответствующее постановление (см. приложение 1). В постановлении необходимо указать дату и время дорожно-транспортного происшествия; данные о участниках дорожного происшествия; краткую фабулу произошедшего; последствия, наступившие в результате ДТП; статьи уголовного закона, по признакам которой возбуждено уголовное дело.¹

2.2 Вопросы организации осмотра места дорожно-транспортного происшествия

Дорожно-транспортное происшествие – это всегда нарушение тех или иных правил дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств. Практика показывает, что в действительности, механизм дорожно-транспортных происшествий настолько сложен и неочевиден, что в начале расследования не всегда представляется возможным высказать суждение о наличии или отсутствии в действиях того или иного участника дорожного движения нарушения установленных правил. Это удастся определить позднее, когда будут собраны и проанализированы все сведения о происшедшем, включая и те, которые первоначально не поддаются юридической оценке.²

Сложная деятельность следователя при расследовании ДТП не

¹ Якубенко, Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование. – Тюмень: Издательство "Вектор Бук", 2001. – С.76.

² Расследование преступлений. Руководство для следователей / Под ред.. Кожевникова, И.Н.- С.41.

может быть целенаправленной, оптимизированной и эффективной, если она не будет должным образом спланирована и организационно упорядочена. В соответствии с анализом первоначально полученных фактических данных о ДТП составляется план расследования, в котором с учетом выдвинутых версий должна быть отражена последовательная система необходимых следственных действий и тактических операций.

На первом этапе расследования следует предусмотреть проведение следственных осмотров, установление личности потерпевших, выявление очевидцев и иных свидетелей и их допрос, допрос водителя (водителей) транспортных средств, участвовавших в ДТП, судебно-медицинское освидетельствование водителя и потерпевших.¹

Расследование дорожно-транспортного происшествия всегда начинается с осмотра места происшествия. Осмотр места происшествия представляет собой сложное, многостороннее следственное действие, заключающееся в изучении следователем материальной обстановки места дорожного события, транспортных средств, различных следов и иных объектов при помощи системы научно обоснованных приемов, методов и способов исследования с целью установления и фиксации фактических данных, необходимых для выяснения обстановки дорожного происшествия, его механизма и иных обстоятельств, имеющих значение для раскрытия и расследования автотранспортного преступления.

Осмотр места происшествия с криминалистической точки зрения можно рассматривать как деятельность следователя, посредством которой он проникает в сущность наблюдаемой обстановки и получает доказательственную информацию о виде, характере и обстоятельствах совершения преступления. Содержанием этой деятельности является осуществление познавательных функций, при реализации которых следователь обнаруживает, изучает, оценивает, сохраняет и передает полученную информацию другим участникам уголовного процесса для

¹ Криминалистика: Учебник / Отв. ред. Яблоков, Н.П. – М.: Юристъ, 2015. – С.752.

подтверждения истинности собранных по уголовному делу сведений о событии, его участниках, виновных лицах, механизме и иных обстоятельствах совершения преступления. Специфика познавательной деятельности состоит в том, что в результате взаимодействия следователя как субъекта познания с обстановкой места происшествия – объектом познания, формируется первичный продукт процесса познания – знания о событии преступления, и производный – доказательства, на основе которых другие участники уголовного процесса смогут самостоятельно оценить истинность и достоверность сведений о преступлении, установленных следователем при осмотре.¹

От того, насколько криминалистически грамотно произведено это следственное действие, часто зависит успех всего расследования. Следственные органы России регулярно анализируют причины нераскрываемости преступлений. В большинстве случаев одним из главных недостатков указан неквалифицированно или небрежно произведенный осмотр места происшествия, в результате чего важные улики, которые могли бы дать ключ к раскрытию преступления, оказываются утраченными. Поэтому не случайно криминалисты особо подчеркивают важность осмотра места происшествия и обнаруженных там объектов. Напомним, что известный русский юрист XIX века В. Леонтьев еще в 1887 году писал: "Осмотры составляют основу всего следствия, и нет предела в тщательности, с которой они ... должны производиться".²

Осмотр места происшествия является одним из основных способов собирания доказательственной информации по делам о дорожно-транспортных происшествиях. В любую погоду и любое время суток выезд на место происшествия должен быть произведен как можно быстрее, ибо дорожные происшествия чаще всего случаются на дорогах и интенсивным

¹ Онучин, А.П. Обстановка места автодорожного происшествия как предмет криминалистического исследования. – Свердловск, 1983. – С.112-113.

² Ищенко, Е.П., Топорков, А.А. Криминалистика: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2010. – С.363.

движением, нередко сопровождаются неблагоприятными метеорологическими условиями (дождь, снег и т.д.), вследствие чего быстро и легко изменяется следовая обстановка. вместе с тем следует учитывать, что несвоевременным осмотром места происшествия может воспользоваться водитель транспорта, совершивший преступное нарушение правил движения для уничтожения следов происшествия, повреждения некоторых узлов машины с тем, чтобы впоследствии заявить о внезапном выходе из строя одного из них, влияющих на безопасность движения.¹

Основания для проведения осмотра места происшествия вытекают из содержания ст.ст.164-170, 176-177 УПК РФ, в частности, осмотр производится в целях обнаружения следов преступления и других вещественных доказательств, выяснения обстановки происшествия, а равно и иных обстоятельств, имеющих значение для дела. Эта процессуальная норма формирует общие задачи осмотра, а конкретные разрабатываются для каждого вида преступлений криминалистикой.

Задачами осмотра места дорожно-транспортного происшествия являются:

- обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств;
- выяснение обстановки места происшествия;
- установление технического состояния транспортного средства;
- обнаружение признаков других преступлений;
- розыск водителя, скрывшегося с места происшествия;
- установление причин и условий, способствующих совершению преступления.

Наиболее ответственной задачей на месте ДТП является

¹ Криминалистика: Учебник / Отв. ред. Яблоков, Н.П. - С.753.

обнаружение следов и других вещественных доказательств.¹

В целях принятия законного и обоснованного решения вопроса о возбуждении уголовного дела по факту ДТП и полного установления обстоятельств совершенного преступления орган внутренних дел, как правило, создает следственно-оперативную группу, в состав которой включаются: следователь (руководитель следственно-оперативной группы), сотрудники ГИБДД, оперуполномоченный уголовного розыска, судмедэксперт, эксперт-криминалист и др. Состав следственно-оперативной группы, в зависимости от характера ДТП, может варьироваться.²

Выезд следственно-оперативной группы на место ДТП обеспечивает дежурный по органу внутренних дел, который сообщает членам следственно-оперативной группы сведения о характере ДТП, его координатах, участниках и т.п. Следственно-оперативная группа пребывает на место происшествия в полном составе, либо ее члены прибывают по мере получения информации о происходящем.

Следователь на месте ДТП:

- координирует работу всех членов следственно-оперативной группы на месте происшествия;
- несет ответственность за результаты деятельности следственно-оперативной группы на первоначальном этапе расследования, а также за соблюдение участниками группы требований закона;
- проводит осмотр места происшествия, составляет протокол и схему;
- в соответствии с требованиями ст.164 УПК РФ решает вопрос об участии в осмотре водителя и потерпевшего, которые в ходе осмотра могут давать пояснения об отдельных моментах и обстоятельствах

¹ Мамай, В.И. Дорожно-транспортные происшествия: вопросы ответственности и доказывания. – М.: ИКЦ "МарТ", Ростов н/Д: Издательский центр "МарТ", 2003. – С.53.

² Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. Федорова, В.А. -С.41.

происшествия.

Оперуполномоченный уголовного розыска оказывает содействие следователю в выполнении следственных действий, выполняет его поручения, осуществляет оперативно-розыскные мероприятия:

- организует совместно с работниками ГИБДД розыск скрывшегося водителя;
- устанавливает очевидцев и свидетелей ДТП;
- в необходимых случаях по указанию следователя посещает медицинские учреждения, куда направлены пострадавшие, для получения от них объяснений об обстоятельствах ДТП.

Эксперт-криминалист:

- оказывает помощь следователю в обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следов и вещественных доказательств;
- в ходе осмотра высказывает предположения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте происшествия тех или иных предметов;
- по обнаруженным следам, в частности по следам протектора шин, определяет тип и марку транспортного средства; вносит предложения о возможности использования обнаруженных следов и предметов для раскрытия преступления;
- производит фотографирование и (или) видеосъемку места происшествия.¹

Сотрудники ДПС ГИБДД:

- обеспечивают на месте ДТП безопасность движения транспортных средств и пешеходов;
- оказывают помощь следователю в осмотре места происшествия, в обнаружении следов и предметов, могущих иметь значение для раскрытия и расследования ДТП, позволяющих установить участвовавшее в

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. Федорова, В.А. -С.41-42.

дорожном происшествии транспортное средство;

- помогает следователю проверить техническое состояние транспортного средства, а также отправить его к месту хранения до решения вопроса о выдаче владельцу.¹

Следователю, занимающемуся расследованием ДТП, необходимо помнить, что от его подготовленности к осмотру места происшествия и его экипировки зависит правильность отражения результатов осмотра, сбора и фиксации вещественных доказательств. Для качественного осмотра места ДТП следователь должен иметь следственный чемодан, в комплекте которого должны быть представлены:

- рулетка длиной не менее 20 м;
- электронно-цифровой измеритель пути;
- чертежные принадлежности;
- электрический фонарик, так как в поиске вещественных доказательств фонарик эффективнее неподвижных источников света (фар и прочее) – при использовании его под разными углами (в лучах преломления) можно обнаружить следы, которые не видны при прямом свете; фонарик удобен при детальном осмотре транспортных средств, трупа, одежды трупа;
- мелок для нанесения отметок на проезжей части места ДТП, интересующих повреждений на транспорте;
- стандартные бланки протокола осмотра места происшествия и схемы места ДТП;
- мерное колесо для измерения закруглений автодороги, так как правильное установление радиуса закругления играет решающую роль при установлении причины ДТП;
- уровень и линейка для измерения уклона автодороги.

¹ Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 года № 297 "Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации" с изменениями и дополнениями. URL: <http://www.consultant.ru>.

В связи с тем, что эти предметы в следственном портфеле, как правило, отсутствуют, и следователями, как показывает практика, почти не применяются, это приводит к необъективному отражению в протоколе некоторых параметров, ибо все делается "на глазок".¹

Кроме того, лица, выезжающие на место дорожно-транспортного происшествия, должны хорошо знать типичные следы ДТП, их особенности и уметь разбираться в механизме их образования. Только тогда можно обеспечить качественное исследование места происшествия. В противном случае любые, даже самые совершенные, тактические рекомендации теряют практический смысл.² Например, если сотрудник милиции не знает особенностей следов дорожно-транспортного происшествия, то, естественно, он не сможет обеспечить их сохранность до прибытия следственно-оперативной группы.

2.3 Проведение осмотра места ДТП, классификация следов на месте происшествия

Для эффективного осмотра места происшествия следователь должен определить:

- вид дорожно-транспортного происшествия, а также особенности конкретного ДТП – участие обгоревших транспортных средств, железнодорожного транспорта и др., поскольку для каждого вида ДТП имеется своя специфика осмотра места происшествия;

- определить границы осмотра, непосредственным объектом которого является место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на ней следами, но и место, на котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного

¹ Овчинников, О.В. Указ. соч.- С.51.

² Жарский, В.Е. Указ. соч.- С.10.

средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.);

- выяснить сложившуюся следственную ситуацию, исходя из которой поставить перед членами следственно-оперативной группы конкретные цели осмотра и задачи по обнаружению следов, подтверждающих либо опровергающих первоначальные следственные версии.¹

Место ДТП условно можно подразделить на три зоны:

1. Исходная зона – это место (точка) практического восприятия водителем возникшей опасности.

2. Промежуточная зона – место, с которого водитель по происшествии времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (торможение, изменение направления движения).

3. Зона совершения ДТП, которая включает место столкновения, расположение транспортных средств и пешеходов после ДТП и следы ДТП (следы колес, зона осыпи осколков стекол и деталей, дефекты дорожного покрытия).

Знание и правильное понимание следователем последовательности этих зон позволяет легко определить границы осмотра, правильно его оградить, что исключает возможность потери и уничтожения вещественных доказательств. Следователь должен начинать осмотр места ДТП с зоны совершения ДТП и продолжать его до исходной зоны. При таком порядке ему будет легче исключить из рассмотрения следы, оставленные транспортными средствами, не участвующими в данном дорожном происшествии.²

Непосредственный процесс осмотра места дорожно-транспортного происшествия целесообразно разбить на два этапа: общий и детальный.

Общий осмотр места происшествия заключается в том, что следователь в общих чертах знакомится с обстоятельствами происшествия,

¹ Стешниц, В.К., Янушко, В.И. Указ. соч. С.6.

² Байэтт, Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983. – С.138-139.

для чего он кратко опрашивает работника милиции, первым прибывшего на место происшествия, водителя транспортного средства, если он находится на месте, и очевидцев. Имея, со слов опрошенных им лиц, некоторые сведения о случившемся, следователь ориентируется на месте происшествия, обходит его и получает о нем общее представление. На данном этапе намечаются границы осмотра, определяется последовательность осмотра и производится общая фотосъемка места происшествия.¹

Описывая порядок проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия необходимо отдельно остановиться на порядке проведения фотосъемки места происшествия.

По мнению многих авторов технические средства фиксации осмотра места происшествия должны применяться в любом случае при осмотре места ДТП, поскольку обстоятельства дорожного происшествия меняются, и при проведении дополнительных осмотров и следственных экспериментов очень трудно по информации, содержащейся на бумажных носителях, воссоздать все обстоятельства дорожного происшествия. Применение же при осмотре технических средств (видеокамер, фотоаппаратов) позволяет более четко и достоверно зафиксировать погодные условия, расположение транспортных средств, следов аварии, предметов, ограничивающих видимость, т.е. обстоятельств, позволяющих судить о возникновении, процессе и последствиях ДТП².

В тоже время, как показывает практика, выполняемая следователями и работниками ГИБДД в процессе осмотра места ДТП фото и видеосъемка не несет в себе необходимой информации о механизме дорожно-транспортного происшествия, о характере следов, обнаруженных в ходе осмотра места происшествия и, как следствие, не может служить полезным

¹ Овчинников, О.В. Указ. соч. С.55-56.

² Демидова, Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений. – дисс. канд. юрид. наук, - М., 2010. – С. 95.

средством в расследовании дел данной категории.

Фото и видеосъемка на месте дорожно-транспортного происшествия имеет ряд существенных особенностей, обусловленных своеобразием места происшествия и механизмом случившегося события. К ним можно отнести, в частности, следующие обстоятельства:

- место происшествия в ряде случаев имеет большую протяженность, причем отдельные следы порой находятся на значительном расстоянии от его центра;

- указанное место имеет сложный рельеф, оно может располагаться на крутых спусках и подъемах, закруглениях или развилках дорог, в тоннелях и т.д.;

- место происшествия при столкновениях, опрокидываниях транспортных средств нередко сопровождается значительными разрушениями и может представлять хаотическое нагромождение различного рода деталей и агрегатов, трудно поддающихся точному описанию.

Отмеченные особенности затрудняют процесс осмотра места происшествия. Лицу, производящему фиксацию обстановки, необходимо выбирать различные ракурсы фотосъемки, максимально увеличивать количество ее точек, применять особые приемы фотографирования. Для того, чтобы получить наглядное представление не только о месте происшествия, но и об окружающей обстановке, которая по данной категории дел имеет весьма важное значение, следует делать серию фотоснимков либо даже несколько серий.

Обычно видеосъемку и фотографирование начинают с ориентирующей и обзорной съемки еще до начала осмотра места происшествия. Однако вопрос о времени производства различных видов съемки должен решаться в зависимости от обстоятельств дела: момент съемки следует выбирать с таким расчетом, чтобы снимки, во-первых, показали взаиморасположение объектов в их первоначальном,

неизмененном виде и, во-вторых, запечатлели признаки, выявленные при осмотре.

Ориентирующая фотосъемка имеет целью не только запечатлеть непосредственно место происшествия и его окружающую обстановку, но и наглядно показать конкретные дорожные условия, в которых оно произошло (обзорность, наличие и расположение дорожных знаков, светофоров и т.д.). Ориентирующую съемку целесообразно производить с четырех противоположных точек.

При обзорной фотосъемке место происшествия запечатлевается изолированно от окружающей обстановки крупным планом. В границы обзорных снимков должно попасть непосредственное место происшествия (место наезда на пешехода, место столкновения транспортных средств). Обзорная фотосъемка осуществляется как минимум с двух противоположных точек. Отдельно обзорному фотографированию целесообразно подвергнуть следы транспортных средств, особенно в тех случаях, когда автомашина скрылась с места происшествия.

Обзорная фотосъемка предполагает применение измерительной фотографии с применением постоянных, заранее известных ориентиров, или с использованием измерительных лент и линеек.

Объектами узловой фотосъемки обычно является центр места происшествия, который может состоять из нескольких узлов (автомобиля, трупа и т.д.), а также части транспортных средств и других объектов, содержащих следы происшествия. Все указанные объекты фиксируются крупным планом с использованием измерительной ленты или линейки.

Объектами детальной фотосъемки являются: следы протектора, различные повреждения (вмятины, царапины) на транспортном средстве, следы на дорожных сооружениях, раны на трупе, следы на его одежде,

пятна крови на дороге и т.д.¹

После проведения общего осмотра места происшествия члены следственно-оперативной группы приступают ко второму этапу осмотра – детальному осмотру.

В ходе детального осмотра места происшествия фиксируется расположение и состояние осматриваемых объектов, наличие различных следов и иных вещественных доказательств, производится узловая и детальная фотосъемка.

Начиная проведение детального осмотра места дорожно-транспортного происшествия необходимо учитывать, что следы на проезжей части подвержены изменениям, порче и исчезновению под влиянием атмосферных явлений (дождь, снег, ветер, температурный фактор). В связи с этим проведение детального осмотра желательно начинать с того участка дороги (улицы), на котором могли сохраниться следы происшествия, требующие быстрой фиксации во избежание их порчи и исчезновения: следы, указывающие на точку наезда или место столкновения автомашин; следы колес транспортных средств; следы крови; следы эксплуатационных жидкостей транспортных средств; другие следы (в виде осколков фар, частей одежды пострадавших и др.). В дальнейшем следователь переходит к осмотру повреждений и технического состояния транспортных средств.²

В ходе проведения детального осмотра места дорожно-транспортного происшествия фиксируются:

- следы и другие вещественные доказательства, обнаруженные в ходе осмотра;

- геометрические характеристики дороги (ширина, продольные и поперечные уклоны, высота бордюров и т.д.);

¹ Криминалистическая экспертиза. Вып. 1. Трасологическая экспертиза / Под ред. проф. Б.П. Смагоринского. – Волгоград: Волгоградский юридический институт, 1996. – С.138-140.

² Якубенко, Н.В. Указ. соч.- С.81-83.

- тип дорожного покрытия и его состояние (сухое, мокрое, гололед и т.д.);
- наличие, способ изготовления и состояние дорожной разметки;
- наличие, конфигурация и размеры дефектов дорожного покрытия;
- способы регулирования дорожного движения в зоне происшествия (типы и способы установки дорожных знаков и светофоров);
- параметры видимости и обзорности с точек расположения участников происшествия в момент обнаружения опасности;
- примыкание к проезжей части справа и слева обочин, кюветов с указанием их размеров и состояния;
- наличие искусственного освещения и параметры освещенности на месте ДТП.¹

Особое внимание необходимо уделять следам, обнаруженным в ходе осмотра места происшествия. Правильная фиксация следов в ходе осмотра места ДТП – это первый, но практически самый значительный шаг на пути решения вопросов о виновности того или иного участника дорожного происшествия².

Следы, встречающиеся на местах ДТП, целесообразно классифицировать по нескольким основаниям.

1. По местоположению (локализации) следы могут быть: на дорожном покрытии (проезжая часть, обочина); на придорожных объектах (столбы, бордюрные камни, ограждения); на транспортных средствах, участвовавших в происшествии; на одежде и теле потерпевших; на предметах, находящихся в руках потерпевших (сумках, портфелях и т.д.).

2. По механизму формирования следы могут быть: объемными (следовоспринимающая поверхность деформируется); поверхностными (следовоспринимающая поверхность не деформируется);

¹ Мамай, В.И. Указ. Соч - С.57-58.

² Коленко, А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: на материалах приморского края. – Дисс. канд. юрид. наук. – Владивосток, 2004 – С. 73.

комбинированными.

В свою очередь объемные следы подразделяются на следы давления, или статические следы (следообразующее усилие действует по нормали к воспринимающей поверхности) и следы скольжения (усилие действует под углом к воспринимающей поверхности). Поверхностные следы подразделяются на следы наслоения и следы отслоения.

3. По источнику происхождения следы могут быть образованы: ходовыми частями транспортных средств (протекторами шин, колесами и полозьями гужевого транспорта); выступающими деталями транспортных средств (бамперами, крыльями, фарами, молдингами и т.д.); телом пострадавшего; предметами, находящимися в руках у пострадавшего.

4. По виду следы можно классифицировать: на следы колес (шин) транспортных средств; осыпь пыли и грязи; осколки фарных ресеивателей; частицы краски; отделившиеся части и детали транспортных средств (заводские эмблемы, наклейки, молдинги, ободки фар и т.д.); зоны разлива эксплуатационных жидкостей транспортных средств (масла, охлаждающей жидкости, топлива); следы контактного взаимодействия транспортных средств с поверхностью дороги и с одеждой потерпевших; следы биологического происхождения на дороге и транспортном средстве (кровь, мозговая жидкость).¹

При расследовании ДТП особое внимание уделяется изучению следов, оставленных колесами транспортных средств, как до происшествия, так и после него. Анализ и детальное исследование следов в большой степени способствует обеспечению эффективного результата при изучении всех обстоятельств ДТП и реконструкции его механизма. В тоже время, как показывает практика, именно при решении на месте происшествия вопросов классификации и исследования следов колес возникают наибольшие затруднения у работников ГИБДД и следствия. В

¹ Зувев, Е.И., Капитонов, В.Е. Трасологические исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1983. – С.9-10.

связи с этим остановимся подробнее на вопросе классификации следов колес транспортных средств¹.

Следы шин транспортных средств могут быть объемными (вдавленными), которые отображаются на мягком покрытии (песок, грунт, рыхлый снег) и поверхностными – отображаемыми на твердом покрытии. При осмотре места ДТП необходимо не только определить признаки, имеющиеся в следах, но что самое главное – групповую принадлежность следов.

В настоящее время на дорогах, имеющих твердое покрытие, как наиболее распространенных в мегаполисах и крупных населенных пунктах, чаще всего встречаются следы, которые можно разделить на три основные группы:

- 1) Следы юза;
- 2) Следы качения;
- 3) Следы бокового скольжения.

1) Следы юза – это следы, полученные в результате продольного скольжения заблокированного колеса, когда водитель применил торможение (следы торможения). Следы юза могут быть прямолинейной формы на всем своем протяжении, дугообразной формы с радиусом большой кривизны, а также в виде следов прямолинейной формы с незначительным отклонением в какую-либо сторону в месте своего окончания. Независимо от конфигурации следов торможения на юз основным признаком, позволяющим определить их групповую принадлежность, является совпадение колеи колес транспортного средства с величиной расстояния между центрами левого и правого следа.

В зависимости от типа и состояния дорожного покрытия следы торможения на юз имеют некоторые различия.

- a) следы торможения на юз, оставленные на сухом асфальте

¹ Городокин, В.А., Тишин, Д.В., Усманов, Р.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. — Челябинск, 2007.

(см. Приложение 1 рисунок 2, 3). Стрелкой указано направление движения транспортного средства.

Признаки – наличие на дорожном покрытии продольных полос черного цвета, параллельных друг другу и границам следа. Посолы черного цвета образуются в результате контактирования выступающих частей рисунка протектора беговой дорожки колеса в процессе его скольжения по дороге. При малой глубине рисунка протектора, либо при его отсутствии на дороге будет образован след в виде сплошной полосы черного цвета. Ширина следов торможения незначительно отличается от ширины беговой дорожки шины транспортного средства.

б) следы торможения, оставленные на сухом асфальте, покрытом незначительным слоем песка (см. Приложение 1 рисунок 4, 5).

Признаки – наличие на дорожном покрытии продольных полос, ориентированных параллельно друг другу и границам следа, заканчивающиеся статическим отпечатком в виде рисунка протектора из песка и мелких камней. Указанный отпечаток образуется в результате внедрения мелких частиц (песка, мелких камней, резиновой крошки и т.д.) в канавки беговой дорожки колеса на поверхности дороги непосредственно под колесами остановившегося транспортного средства.

Дополнительным признаком для определения направления движения ТС может служить сдвиг в следе более крупных частиц, расположенных на дороге в направлении движения автомобиля.

в) следы торможения, оставленные колесами на мокром асфальте, покрытом тонким слоем грязи (см. Приложение 1 рисунок 6, 7).

Признаки – наличие рельефных бороздок в виде мокрой грязи, расположенных параллельно друг другу и границам следа. В конце следа имеется пятно мокрой грязи, которое образуется под колесом в результате остановки автомобиля.

г) след торможения, оставленный на снегу (см. Приложение 1 рисунок 8, 9).

Признаки – наличие рельефных бороздок прямолинейной формы, расположенных параллельно друг другу и границам следа. В конце следа имеется статический отпечаток в виде рисунка протектора. Наличие веерообразного разброса мелких комьев снега по обе стороны от следа позволит определить направление движения ТС (направление движения ТС совпадает с направлением выброса снега).

2) Следы качения – бывают двух видов: объемные и поверхностные. Объемные следы качения возникают в тех случаях, когда воспринимающий объект достаточно мягкий (пластичный) и обладает свойством остаточной деформации. Чаще всего такие следы обнаруживаются на размягченном асфальте, грунтовой дороге, на глинистой почве, снежной дороге, сыром песке и т.п. (см. Приложение 1 рисунок 10, 11).

Поверхностные следы качения (наслоения или отслоения) возникают на твердых бетонных или асфальтовых покрытиях дорог, различных твердых поверхностях, по которым проезжает транспортное средство. Если протектор беговой дорожки колеса имеет наслоившиеся частицы грязи, строительных материалов (мела, цемента, алебаstra), красящих жидкостей на выступающих деталях рельефа, то эти детали отображаются на твердой следовоспринимающей поверхности. Возникают поверхностные позитивные (иногда окрашенные) следы наслоения.

Признаки - статический след, повторяющий рельефную поверхность беговой дорожки покрышки колеса.

При направленном рисунке протектора колеса направление движения автомобиля определяется по расположению боковых канавок. Указанные боковые канавки в следе “раскрыты” в сторону направления движения автомобиля. При определении направления движения транспортного средства в процессе следообразования, необходимо обращать внимание на то, в каком направлении происходит выброс частиц

следовоспринимающего вещества (выброс частиц вещества совпадает с направлением движения транспортного средства).

3) Следы бокового скольжения – могут быть оставлены невращающимися (заблокированными) колесами и вращающимися колесами.

а) следы бокового скольжения, оставленные невращающимися колесами.

Признаки указанных следов очень схожи с признаками следов торможения на юз. Поэтому при определении групповой принадлежности исследуемых следов необходимо учитывать не только признаки, содержащиеся в самом следе, но и конфигурацию следов, а также конечное положение автомобиля.

Признаки – наличие на дорожном покрытии продольных полос черного цвета, расположенных параллельных друг другу и параллельно границам следа. При этом ширина полос черного цвета может не совпадать с шириной выступающих частей рисунка беговой дорожки протектора колеса, а ширина следа бокового скольжения не совпадает с шириной беговой дорожки протектора шины. Это позволяет сделать вывод о том, что в процессе следообразования продольная ось покрышки колеса автомобиля располагалась несколько под углом к продольной оси следа, что свидетельствует о движении автомобиля в боковом скольжении.

Конфигурация следов, оставленных колесами автомобиля при его движении в процессе бокового скольжения, может быть различной на всем их протяжении: прямолинейной, дугообразной, петлевидной. Наличие на дороге следов петлевидной формы однозначно позволяет сделать вывод о том, что автомобиль в процессе следообразования двигался в боковом скольжении с одновременным вращением вокруг своего центра масс.

б) следы бокового скольжения, оставленные вращающимися колесами (см. Приложение 1 рисунок 12, 13).

Указанные следы имеют характерные только для них признаки – наличие на поверхности дороги чёрных полос, расположенных под углом к границам следа. Этот признак позволяет сделать вывод о том, что указанный след образован в результате вращения колеса автомобиля при его движении в боковом скольжении. Угол наклона полос к границам следа в зависимости от траектории движения транспортного средства может меняться на всем его протяжении. Следы бокового скольжения, оставленные вращающимся колесом, могут иметь различную конфигурацию: прямые, дугообразной формы, петлевидные.¹

Результаты осмотра места дорожно-транспортного происшествия фиксируются в протоколе осмотра места происшествия (см. приложение 2) и в схеме к протоколу осмотра места ДТП (см. приложение 3).

Протокол осмотра места ДТП содержит описание и характеристику всех элементов места происшествия, которые были обнаружены в процессе осмотра. В нем описывают все, что было обнаружено в процессе осмотра места происшествия. Кроме того, в протоколе фиксируют все размеры и расстояния, имеющие значение для расследования ДТП.

В заключительной части протокола указывают: предметы, изъятые с места ДТП; действия по фиксированию обстановки на месте происшествия.

Схема к протоколу осмотра места ДТП представляет собой план местности с графическим изображением обстановки происшествия и является приложением к протоколу осмотра места ДТП. Как и протокол, схему составляют на основании данных осмотра места происшествия, показаний его участников и очевидцев. Однако, схема фиксирует не только координаты транспортных средств и пешеходов после происшествия, но и их примерное расположение перед происшествием, а также направление (траекторию) движения.

¹ Решетников, Б.М. Дифференцированные признаки следов шин автотранспортных средств // Экспресс-бюллетень ЭКЦ МВД РФ. – 2004. – № 6. – С.32-39.

В схеме, с учетом правил построения чертежей на плоскости, фиксируется расположение транспортных средств, непосредственного места происшествия (места столкновения или места наезда), следов колес транспортных средств (при их наличии), границ проезжей части, тротуаров и обочин, а также иных зафиксированных в ходе осмотра места происшествия следов с указанием размеров относительно постоянного неподвижного ориентира (здания, опоры электроосвещения, километрового столба).

Использование схемы места ДТП позволяет в последствии, при проведении разбирательства, воссоздать на месте происшествия взаимное расположение транспортных средств и обнаруженных при осмотре следов происшествия.¹

Для повышения качества определения координат зафиксированных в ходе осмотра места происшествия следов и фиксации их в схеме места ДТП научно-исследовательским институтом спецтехники МВД России разработан и внедрен в промышленное производство универсальный фотограмметрический комплекс, предназначенный для фиксации обстановки на месте происшествия с помощью цифровой измерительной фотосъемки. В состав комплекса входит три блока: съемочный блок (состоит из калиброванной фотокамеры и мерного объекта); измерительный блок (включает персональный компьютер – ноутбук и специальное программное обеспечение для определения измерений по выполненным фотоснимкам); блок построения схем (представляет собой объектно-ориентированный графический редактор, предназначенный для построения схемы места ДТП по данным, полученным с помощью съемочного и измерительного блоков).²

¹ Иларионов, В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1989. – С.24-26.

² Зонов, Ю.Б., Емышев, В.С. Применение фотограмметрических комплексов на местах ДТП. Методическое пособие. – М.: ГУ НПО "Специальная техника и связь" МВД России, 2003. – С.5-6.

С 2005 году данный фотограмметрический комплекс в ходе централизованной государственной поставки был получен и введен в эксплуатацию отделом автотехнических экспертиз экспертно-криминалистического центра ГУВД по Челябинской области. В ходе эксплуатации комплекса были подтверждены его высокие технические достоинства по сравнению с проведением осмотра мест ДТП общепринятым способом (с использованием ручного измерительного инструмента): во-первых, время проведения замера и фиксации следов на месте происшествия сокращается в несколько раз и составляет порядка 10-15 минут; во-вторых, значения определенных с помощью комплекса координат следов на месте происшествия имеют очень высокую точность и полностью исключает влияние на качество замеров человеческого фактора. В тоже время, помимо указанных достоинств, комплекс имеет и два существенных недостатка, которые сужают область его использования на практике: во-первых, при протяженности зоны осмотра более 50 метров погрешность измерений комплекса может достигать нескольких десятков сантиметров, что является недопустимым на практике; и во-вторых, при проведении осмотров места ДТП в темное время суток на неосвещенном участке дороги необходимо дополнительное применение специализированных осветительных установок, поскольку мощности установленной на фотокамере вспышки недостаточно для получения качественных фотоснимков.

ГЛАВА III АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА В РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

3.1 Понятие автотехнической экспертизы, ее предмет, объект, цели и значение

Согласно ст.6 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации задачами уголовного судопроизводства является правильное рассмотрение и разрешение уголовных дел в целях защиты прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступления, а также назначение виновным в совершении преступления справедливого наказания. Правильное рассмотрение и разрешение уголовных дел подразумевает вынесение судом законного и обоснованного приговора, что отражает одно из требований, предъявляемых к решению суда, и закрепленных в ст.297 УПК РФ. Для выполнения данных требований необходимо, чтобы суд обосновывал свое решение лишь на тех доказательствах, которые исследованы в судебном заседании.

В ст.74 УПК РФ дано определение доказательств по уголовному делу, как полученных в предусмотренном законом порядке сведений о фактах, на основе которых суд, прокурор, следователь или дознаватель устанавливают наличие или отсутствие обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве по уголовному делу. Одним из таких доказательств является заключение эксперта.

Понятие судебной экспертизы впервые введено в РФ на законодательном уровне в ст.9 Федерального закона от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации". Под судебной экспертизой в данном законе понимается "процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение

которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла и которые поставлены перед экспертом судом, судьей, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем, в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу".

Виды судебных экспертиз, проводимых в ходе рассмотрения и разрешения уголовных дел весьма разнообразны и зависят от категории конкретного рассматриваемого дела. Так, при необходимости применения специальных знаний при рассмотрении дел о дорожно-транспортных происшествиях, проводится судебная автотехническая экспертиза.

Судебная автотехническая экспертиза – это процессуальное действие, исследующее обстоятельства дел о дорожно-транспортных происшествиях в целях выявления фактических данных, которые могут явиться доказательствами для установления истины по уголовному делу. Такие фактические данные могут иметь значение для проверки данных, полученных на основе других доказательств.

Предметом судебной автотехнической экспертизы является совокупность фактических данных об обстоятельствах ДТП, техническом состоянии транспортных средств, дорожной обстановке, действиях участников ДТП, а также о причинах и условиях, способствовавших возникновению происшествия, которые устанавливаются на основе специальных познаний, путем исследования методами автотехнической экспертизы объектов, предоставляемых эксперту органом, назначившим экспертизу.

Объектами автотехнической экспертизы являются источники информации о дорожно-транспортных происшествиях, представленные эксперту-автотехнику следователем или судом в форме материалов дела для экспертного исследования. К таким источникам информации относят любые обстоятельства происшествия, описанные в представленных материалах дела, совокупность которых дает эксперту возможность после

исследования дать исчерпывающий ответ на поставленные перед ним вопросы.¹

Целью автотехнической экспертизы является установление научно обоснованной характеристики процесса ДТП во всех его фазах, определение объективных причин ДТП и поведения отдельных его участников. В результате экспертизы лица, расследующие данное 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, возникающих в ходе экспертизы. В зависимости от обстоятельств дела эти задачи могут встречаться в различных комбинациях. В общем виде они формулируются следующим образом:

- выяснение, систематизация и критический анализ факторов, сопутствующих ДТП. К таким факторам относятся: техническое состояние транспортных средств и дороги; параметры движения транспортных средств и пешеходов; организация дорожного движения и соответствующие технические средства;
- установление отдельных обстоятельств механизма происшествия (скорости движения транспортного средства, его остановочного пути и т.д.);
- отбор факторов, которые могли способствовать возникновению и развитию ДТП, их теоретическое и экспериментальное исследование;
- установление технических причин исследуемого ДТП и возможности его предотвращения отдельными участниками;
- определение поведения участников рассматриваемого ДТП и соответствия их действий требованиям Правил дорожного движения и

¹ Мамай, В.И. Дорожно-транспортные происшествия: справочник автомобилиста. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. – С.100-101.

других нормативных актов.¹

Дела о дорожно-транспортных происшествиях являются одними из самых распространенных в судебной практике. Касается это и уголовных, и гражданских, и дел об административных правонарушениях. В зависимости от последствий ДТП и позиции участников и пострадавших, любое ДТП может оказаться причиной возникновения дела любой из указанных категорий. Однако при рассмотрении судами этих дел (а также при расследовании уголовных дел органами досудебного следствия) возникают одни и те же проблемы, причем характерные для этой категории дел и практически никогда не возникающие по делам других категорий.

Чем это объясняется? Характерной особенностью многих дел по ДТП, которая крайне редко встречается в делах других категорий, является то, что кроме прочих обстоятельств по ним приходится отвечать на вопрос: кто из участников происшествия оказался его виновником. По подавляющему большинству других дел виновная и потерпевшая стороны очевидны. Необходимо также отметить, что сложность расследования и рассмотрения дорожно-транспортных происшествий обусловлена тем, что они быстротечны. В мгновение, в доли секунды происходит непоправимое: наступают тяжелые травмы, погибают люди, выходят из строя транспортные средства и т.д. Свидетели происшествия, оказавшиеся неподалеку, будучи неготовыми к восприятию происшествия, не могут заметить и запомнить все его существенные моменты. Как бы ни был объективен свидетель, ему трудно полностью воспроизвести картину происшедшего: на что-то он не обратил внимания, чего-то не увидел или не понял.

В данных условиях без современных автотехнических знаний, трансформированных в судебно-автотехнические познания, без знаний форм их использования в следственной и судебной практике, невозможно

¹ Иларионов, В.А. Указ. соч.- С.6.

успешное расследование дорожно-транспортных происшествий. Поэтому большое значение приобретают разработка и внедрение в следственную и судебную практику современных форм применения судебно-автотехнических познаний.¹

Анализируя специфику расследования и разрешения дел по дорожно-транспортным происшествиям, а также предмет и цели судебной автотехнической экспертизы, можно выделить четыре основные черты автотехнической экспертизы, из которых определяющей является первая: судебные эксперты-автотехники имеют нестандартную для экспертизы изолированных объектов профессиональную компетенцию. В предметную область автотехнической экспертизы помимо собственно инженерных знаний в области автомобильного транспорта включаются весьма специфические знания и навыки, позволяющие эксперту профессионально анализировать ситуацию, ее развитие с течением времени (в динамике), что зависит не только от состояния дороги, законов механики и технического устройства транспортного средства, но и от действий человека, управляющего транспортным средством (водителя), или просто идущего по дороге (пешехода). Стандартные вопросы автотехнической экспертизы: "Как должен был действовать водитель А. в данной дорожно-транспортной ситуации?" или "Соответствовали ли действия А. правилам дорожного движения?".

Специфическая компетенция эксперта-автотехника приводит ко второй характерной черте этой профессии – таких специалистов не готовит ни один вуз. Если выпускник вуза – специалист в области материаловедения или естественных наук (физики, химии, биологии), поступая на работу в судебно-экспертное учреждение, практически сразу готов проводить сложные экспертные исследования по своему профилю, и его производственное обучение (стажировка) сводится в основном к

¹ Козаченко, И.Я., Ишутин, Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок. – Тюмень: Высш. шк. МВД РСФСР, 1991. – С.60-61.

изучению общих основ криминалистики и организационно-правовых основ судебно-экспертной деятельности, то специалист в области автотранспорта для решения сложных экспертных задач должен вдобавок существенно расширить свою компетенцию глубоким изучением смежных вопросов. Это вопросы транспортного права, организации деятельности подразделений ГИБДД, специализированных следственных подразделений органов внутренних дел, транспортной психологии, транспортной трасологии и другие.

Третьей характерной чертой является постоянное и тесное взаимодействие эксперта-автотехника с правоохранительными органами. Судебная автотехническая экспертиза ярко иллюстрирует совместный, двусторонний характер судебно-экспертной деятельности. Следователи и дознаватели, рассматривающие дела о ДТП, инспекторы ГИБДД – постоянные посетители судебно-экспертных учреждений. Большинство автотехнических экспертиз назначается лишь после предварительных консультаций с экспертами или на основании имеющегося у следователя опыта взаимодействия с экспертами по предыдущим делам; нередко эксперты рекомендуют, как лучше провести то или иное следственное действие, какие исходные данные представить для экспертизы, многие действия (осмотр, эксперимент) проводятся совместно экспертом и лицом, производящим расследование. При наличии противоречий в доказательствах ими совместно разрабатываются тактические мероприятия по проведению действий, направленных на устранение противоречий, назначению дополнительных экспертиз. Проводятся совместные семинары и научно-практические конференции по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения и расследования правонарушений в этой сфере.

Четвертая черта судебной автотехнической экспертизы – постоянная работа экспертов в судах, что реализует принцип непосредственности судебного разбирательства. Пожалуй, как ни в каком другом виде

экспертиз, вызовы эксперта-автотехника в суд – обыденное, повседневное явление. Эксперт является полноправным и активным участником судебного разбирательства, он задает вопросы участникам ДТП и свидетелям, помогая суду правильно сформулировать предмет доказывания и направить судебное следствие в нужное русло. Эксперт может заявить ходатайство о проведении дополнительных следственных действий; он указывает на необходимость назначения экспертизы в суде, если определенные вопросы не были исследованы ранее; разъясняет, какие вопросы входят в его компетенцию, а какие следует исключить.¹

При расследовании и разрешении уголовных дел экспертиза имеет большое значение. Прежде всего ее заключение является источником доказательственной информации, с помощью которого при расследовании и судебном рассмотрении дел добываются новые и проверяются имеющиеся доказательства. Наиболее часто экспертиза используется в качестве процессуального средства проверки и уточнения собранных по делу доказательств.

Посредством экспертизы можно выяснить происхождение и причинные связи отдельных фактов, признаков, механизм их образования. Экспертное исследование помогает дать правильную юридическую оценку расследуемому событию.²

Практика расследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что в связи со спецификой данной категории дел, заключение автотехнической экспертизы всегда является одним из основных источников доказывания по ним. Значение автотехнической экспертизы состоит в том, что только с ее помощью в ходе расследования и разрешения дел о ДТП устанавливаются существенные доказательства,

¹ Смирнова, С.А. Судебная экспертиза на рубеже XXI века. – СПб.: Питер, 2004. – С.264-268.

² Михайлов, В.А., Дубягин Ю.П. Назначение и производство судебной экспертизы в стадии предварительного расследования: Учебное пособие. – Волгоград: Вышш. шк. МВД РФ, 1991. – С.10-11.

необходимые для принятия законных и обоснованных решений. Например, определение скорости движения транспортных средств, установление возможности предотвращения наездов (столкновений), дача технической оценки действиям водителей в конкретных ситуациях являются основным предметом доказывания.

Безусловно, следует согласиться с многими авторами в том, что любое решение по делу о дорожно-транспортном происшествии при наличии противоречий и взаимоисключающих показаний участников ДТП в отсутствие объективной экспертной оценки его обстоятельств является и незаконным, и необоснованным, и необъективным. Показания участников и очевидцев происшествия не всегда могут быть положены в основу решения по делу. Этот довод подтверждается мнением многих работников следствия, которые указывают, что при невозможности устранения противоречий следственным путем назначение автотехнической экспертизы является обязательным.

Многие авторы не раз высказывали предложение о необходимости проведения автотехнической экспертизы во всех спорных случаях. Такой подход позволит избежать многих следственных и судебных ошибок, даст гарантию защиты участников ДТП, привлекаемых к уголовной ответственности.¹

Кроме того, автотехническая экспертиза оказывает немаловажную помощь следственным и судебным органам в предупреждении дорожных происшествий. Анализ причин этих происшествий показывает, что в целом ряде случаев они возникают в результате неправильной оценки участниками дорожного движения складывающейся обстановки на дороге, несвоевременного принятия необходимых мер во избежание вредных последствий, незнания или неправильного понимания требований правил дорожного движения. Снижение числа происшествий, обусловленных

¹ Суворов, Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. – М.: Экзамен, 2003. – С.20-21.

этими причинами, требует повседневной кропотливой разъяснительной работы среди пешеходов и водителей, постоянного усовершенствования средств и методов организации дорожного движения.¹

3.2 Классификация автотехнических экспертиз и вопросы, разрешаемые автотехнической экспертизой

В общем случае классификация экспертиз возможна по различным основаниям: по месту и последовательности их проведения, объему исследования, составу экспертов, содержанию специальных знаний и т.д. Такая классификация имеет научное и практическое значение. Она помогает органам, проводящим рассмотрение конкретного дела, точно определить содержание экспертизы, место ее проведения, очередность относительно других процессуальных действий, состав экспертов и др.

С учетом теоретического и практического аспекта можно привести следующую наиболее применяемую на практике классификацию судебных автотехнических экспертиз:

1. По месту проведения автотехнические экспертизы, как и другие виды экспертиз, делятся на два вида: проводимые в экспертных учреждениях и вне их.

При назначении экспертиз тех видов, по которым организованы специальные экспертные учреждения, экспертами в первую очередь назначаются работники этих учреждений. В тоже время лицо, проводящее рассмотрение дела, может назначить экспертами и лиц, не работающих в экспертных учреждениях, разумеется, при наличии у таких лиц соответствующих специальных познаний (ст.195 УПК РФ). В современных условиях большинство судебных экспертиз проводятся главным образом в

¹ Евтюков, С.А., Васильев, Я. В. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Справочник. — СПб, 2006.

государственных судебно-экспертных учреждениях.¹

В настоящее время в Российской Федерации существует два вида государственных судебно-экспертных учреждений, проводящих экспертизы по делам о ДТП: судебно-экспертные учреждения системы Министерства юстиции РФ (организация производства судебных экспертиз в которых определена Приказом Министерства юстиции РФ от 20.12.2002 года № 347) и экспертно-криминалистические подразделения органов внутренних дел РФ (организация производства судебных экспертиз определена Приказом МВД РФ от 29.06.2005 года № 511). В соответствии с перечнем родов (видов) судебных экспертиз, определенных Приказом Министерства юстиции РФ от 14.05.2003 года № 114, и Приказом МВД РФ от 29.06.2005 года № 511, в указанных судебно-экспертных учреждениях организуется производство автотехнических судебных экспертиз по делам о ДТП.

2. В зависимости от категории дел (от правоприменительного процесса) автотехническая экспертиза проводится в уголовном, гражданском судопроизводстве и производстве по делам об административных правонарушениях.

В уголовном судопроизводстве автотехническая экспертиза производится по уголовным делам о совершении преступлений, предусмотренных ст.264 "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств", ст.266 "Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями", ст.268 "Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта" Уголовного кодекса Российской Федерации.

3. По последовательности проведения экспертизы подразделяются на первичные и повторные.

Повторная экспертиза может быть назначена в случае возникновения

¹ Михайлов, В.А., Дубягин Ю.П. Указ. соч. С.16.

сомнения в правильности или обоснованности ранее данного заключения, наличия противоречий в заключениях нескольких экспертов. Повторная экспертиза назначается по тем же вопросам, а ее проведение поручается другому эксперту или другим экспертам. Повторная экспертиза обуславливается дефектами первичной и назначается для ее проверки.¹

4. По объему исследования экспертизы бывают основными и дополнительными.

Дополнительная экспертиза назначается при недостаточной ясности или полноте первого заключения. В отличие от повторной, она не ревизует, не проверяет основную, а является своеобразным ее продолжением, поэтому и проводится обычно тем же экспертом (экспертами), хотя не исключено ее производство другим (другими) экспертом.

Довольно часто дополнительная, как и повторная экспертизы, назначаются в связи с изменением исходных данных. Такая практика не соответствует процессуальному закону, поскольку эксперту предоставляются совершенно другие данные, а любое, даже незначительное изменение одного их параметров, неизбежно приводит к изменению конечного результата, а иногда и к противоположному выводу.

Дополнительная, как и повторная экспертиза, может проводиться лишь на основе тех исходных данных, которые были предоставлены на первичную экспертизу. Экспертиза, основанная на новых, измененных исходных данных, не может быть ни дополнительной, ни повторной, – это новая, самостоятельная, основная, первичная экспертиза.²

5. По численности и составу исполнителей экспертизы подразделяются на единоличные, комиссионные и комплексные.

Комиссионная экспертиза – это исследование, проводимое несколькими экспертами одной области знания. Эксперты совместно

¹ Михайлов, В.А., Дубягин Ю.П. Указ. соч. С.61.

² Мамай, В.И. Дорожно-транспортные происшествия: вопросы ответственности и доказывания. -С.96.

проводят исследование, совещаются между собой, и, придя к единому мнению, формируют и подписывают заключение. В случае разногласия между экспертами каждый из них составляет свое заключение, в котором указываются причины несогласия с мнением других экспертов.

Комплексная экспертиза назначается и проводится в случаях, когда установление обстоятельств по делу требует одновременного проведения исследований с использованием различных областей знания. Комплексная экспертиза – это одновременное, параллельное или последовательное исследование одного или нескольких взаимосвязанных между собой объектов, проводимое на основе интеграции различных отраслей специальных знаний для достижения общих целей и задач, поставленных перед экспертом (экспертами).¹

На практике автотехническая экспертиза наиболее часто в комплексе применяется с судебно-медицинской, пожарно-технической экспертизами и экспертизой материалов и веществ.

6. В зависимости от вида судебная автотехническая экспертиза подразделяется на:

- экспертное исследование обстоятельств ДТП (преимущественно с помощью расчетных методов) или ситуалогическую экспертизу;
- транспортно-трассологическую экспертизу (исследование следов столкновения на транспортных средствах и месте ДТП);
- технико-диагностическую экспертизу (исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств).

Каждый вид автотехнической экспертизы имеет свои узкие задачи экспертного исследования. На практике, в зависимости от обстоятельств происшествия, которые необходимо установить при разрешении конкретного дела, в постановлении (определении) о назначении автотехнической экспертизы довольно часто ставятся вопросы,

¹ Кудрявцева, А.В. Судебная экспертиза в уголовном процессе России: Монография. – Челябинск: Издательство ЮУрГУ, 2001. – С.147-148.

относящиеся в совокупности к разным видам автотехнической экспертизы.

Ситуалогическая экспертиза обстоятельств ДТП включает экспертное исследование дорожно-транспортных ситуаций (совокупность развивающихся событий на дороге, обусловленных взаимодействием водителя и других участников движения в определенных пространственно-временных границах), расчет параметров движения транспортных средств, иных объектов и пешеходов в процессе ДТП, а также анализ действий и возможностей водителя. Ситуалогическая экспертиза разрешает следующий круг вопросов:

- определение скорости движения транспортных средств в заданные моменты времени;
- установление места расположения транспортных средств в заданные моменты времени;
- определение тормозного и остановочного пути транспортных средств;
- определение расстояний, преодолеваемых транспортным средством в заданные промежутки времени, определение времени преодоления транспортным средством заданных участков пути;
- установление максимально допустимой скорости движения транспортных средств при движении по опасным участкам дороги (при движении на повороте, на спуске, в темное время суток) с точки зрения безопасности движения;
- установление причин и условий, способствующих возникновения дорожно-транспортного происшествия;
- определение момента возникновения опасности для движения транспортного средства (т.е. момента, к наступлению которого водитель транспортного средства должен применять меры к предотвращению ДТП);
- определение технической возможности у водителей транспортных средств на предотвращение дорожно-транспортного происшествия путем применения мер торможения;

- установление с технической точки зрения причинной связи между превышением установленного ограничения максимальной скорости движения транспортного средства и фактом ДТП;

- установление того, кто из водителей имел преимущественное право проезда в данной дорожной ситуации;

- установление того, как должны были действовать участники ДТП с точки зрения требований Правил дорожного движения и иных нормативных актов по обеспечению безопасности движения;

- техническая оценка показаний участников ДТП и его очевидцев с учетом анализа других доказательств по делу;

- установление обстановки на месте происшествия (взаимное расположение автомобилей, пешеходов) исходя из обстоятельств, изложенных в показаниях участника или свидетеля происшествия.

Транспортно-трасологическая экспертиза включает комплексное трасолого-автотехническое исследование транспортных средств, различных объектов, следов и обстановки на месте происшествия в целях определения траектории и характера движения транспортных средств, пешеходов и других объектов до момента ДТП, установление непосредственного места происшествия. Данная экспертиза отвечает на следующий круг вопросов:

- определение траектории и характера движения транспортных средств и других причастных к ДТП объектов до удара;

- определение относительного расположения транспортных средств и препятствий в момент удара;

- определение траектории и характера движения транспортного средства и пешехода до наезда на него (комплексная задача, решаемая при назначении комплексной автотехнической и судебно-медицинской экспертизы);

- установление места наезда транспортного средства на пешехода;

- установление механизма дорожно-транспортного происшествия;

- установление лица, управляющего транспортным средством на момент ДТП (идентификационная комплексная задача, решаемая совместно с судебным медиком);

- установление конкретных транспортных средств, участвующих в столкновении (идентификационная задача);

- установление марки и типа транспортного средства по отделившимся при ДТП и обнаруженным на месте происшествия деталям.

Технико-диагностическая экспертиза (или экспертиза технического состояния транспортных средств) включает экспертное исследование технического состояния транспортных средств, их систем, агрегатов, механизмов, узлов и деталей в целях установления их работоспособности и исправности, причин и времени возникновения неисправностей, а также возможности их обнаружения водителем. Данный вид экспертизы исследует следующие вопросы:

- установление неисправностей транспортных средств (отдельных его узлов, механизмов, деталей);

- установление причин и времени возникновения неисправностей;

- выявление влияния неисправностей на возникновение ДТП;

- установление соответствия технического состояния транспортных средств, их узлов, механизмов и деталей техническим нормам и требованиям безопасности движения;

- установление причинно-следственной связи между неисправностями и дорожно-транспортным происшествием, а также обстоятельств, способствующих возникновению неисправностей;

- установление возможности своевременного обнаружения водителем неисправностей до момента ДТП.

В компетенцию эксперта-автотехника также входит решение других вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией механических транспортных средств автотранспорта, городского электротранспорта и иных самоходных механизмов, для

решения которых необходимы специальные познания в области судебной автотехники.¹

3.3 Исходные данные, предоставляемые эксперту для производства автотехнической экспертизы

Для производства автотехнической судебной экспертизы в распоряжение эксперта должны быть предоставлены материалы, достаточные для полного и объективного исследования. К этим материалам, в первую очередь, относятся:

- постановление следователя (или определение суда) о назначении экспертизы;
- протокол осмотра места ДТП;
- схема к протоколу осмотра места ДТП;
- протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств;
- показания участников и свидетелей происшествия.

Этот перечень может быть дополнен другими материалами, необходимыми эксперту для ответа на поставленные на разрешение экспертизы вопросы: протоколом дополнительного осмотра места происшествия (если он проводился), справкой метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справкой о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне ДТП, диаграммой работы светофорного объекта, протоколами допросов участников и свидетелей ДТП.

Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств фиксирует техническое состояние, технические неисправности и повреждения, выявленные при осмотре этих транспортных средств

¹ Ермаков, Ф. Судебная автотехническая экспертиза // Российская юстиция. – 1996. – № 12; Ю.Б. Суворов. Указ. соч. -С.32-34.

непосредственно после ДТП на месте происшествия. Неисправности могут быть причиной ДТП, а повреждения – его следствием. Осмотр позволяет выявить дефекты, с которыми запрещена эксплуатация автомобиля, и установить, соответствует ли работа механизмов автомобиля предъявляемым к ним техническим требованиям. Особое внимание уделяется техническому состоянию агрегатов и систем автомобиля, влияющих на безопасность: тормозной системе, рулевому управлению, шинам, подвеске, системам освещения и сигнализации.

Показания участников и свидетелей ДТП применяются экспертами в практической деятельности, в основном, для получения общей информации о случившемся происшествии и его механизме. При этом, к использованию данной информации для экспертных расчетов следует относиться с крайней осторожностью ввиду возможной ее недостоверности и встречающихся противоречий. Все противоречия в показаниях, имеющих значение для обстоятельства дела, должны быть устранены в ходе судебного разбирательства и окончательный вариант указан в определении о назначении экспертизы.¹

При назначении экспертизы, направленной на установление технического состояния транспортных средств, взаимного расположения транспортных средств в момент столкновения и т.п. на исследование должны быть предоставлены сами транспортные средства (протокола осмотра и проверки технического состояния транспортных средств и фотоснимков для решения названных задач в большинстве случаев недостаточно). При этом до доставки транспортных средств эксперту либо до прибытия эксперта к месту хранения транспортных средств должна быть обеспечена полная их сохранность. Не допускается производить регулировку механизмов, замену узлов и агрегатов, доливку эксплуатационных жидкостей (масла, тормозной жидкости и т.д.) и какие-либо ремонтно-восстановительные работы. Перевозка транспортных

¹ В.А. Иларионов, Указ. соч.- С.27-32.

средств, направленных на экспертизу для проверки технического состояния тормозной системы, рулевого управления или ходовой части, разрешается только путем их полной погрузки.

Если необходимо установить причину и время разрушения какой-либо детали или узла транспортного средства, то можно отправить на исследование эту деталь или узел, предварительно демонтировав их с транспортного средства. При этом необходимо предоставить все части разрушенной детали, поверхности разрушения должны быть изолированы от механического воздействия (трения, ударов), влаги и т.п.

Назначая экспертизу по вопросам установления обстоятельств ДТП и оценки действий участников происшествия (ситуалогическую экспертизу), в постановлении следователя (определении суда) о назначении автотехнической судебной экспертизы (см. приложение 4) в распоряжение эксперта должны быть предоставлены исходные данные, содержащиеся в первоначально собранном материале, относящиеся к подробному описанию всех элементов системы "водитель-автомобиль-дорога-среда" с момента, предшествовавшего ДТП, до момента его завершения, а именно:

1. Водитель: возраст; общий водительский стаж; краткое содержание показаний по поводу происшествия.

2. Автомобиль: тип, марка, модель; загруженность (в тоннах или пассажирах); техническое состояние (исправное, неисправное, в чем заключается неисправность); траектория, скорость и характер движения транспортного средства перед происшествием и во время его развития (на каком расстоянии от границы проезжей части двигалось транспортное средство, смещалось ли оно вправо или влево, когда водитель обнаружил препятствие или опасность для движения, изменял ли в связи с этим скорость движения); место которым транспортное средство контактировало с препятствием (пешеходом или другим транспортным средством); было ли применено водителем торможение до контакта с препятствием, если было, то какое расстояние преодолело транспортное

средство в заторможенном стоянии до препятствия и после контакта до момента остановки.

3. Дорога: тип дороги по характеру покрытия проезжей части (асфальтированная, гравийная, грунтовая), наличие и тип обочин; состояние проезжей части и обочин (сухое, покрытое грязью, покрытое рыхлым или укатанным снегом, покрытое льдом); ширина проезжей части, обочин, разделительных полос; наличие и величина продольных и поперечных уклонов в градусах или процентах, радиус закругления дороги в метрах; наличие и расположение дорожных знаков и разметки; наличие и расположение повреждений дорожного полотна; наличие, размеры, расположение и характер следов колес и других частей транспортных средств, осыпей грязи, осколков стекол, пятен жидкости и т.п.; расположение транспортных средств, трупов и других предметов; освещенность места ДТП; общая и конкретная видимость и обзорность с рабочего места водителя.

4. Среда движения: характер и время перемещения объектов дорожной обстановки, особенности поведения пешеходов с момента появления в поле зрения водителя транспортного средства до момента наезда или столкновения; наличие и характер перемещения участников движения, непосредственно не участвовавших в ДТП, но оказавших влияние на его развитие (транспортные средства, ограничивающие обзорность, пешеходы, на которых было сосредоточено внимание водителя и т.п.); момент возникновения препятствия или опасности для движения транспортного средства.¹

В тоже время, специфика расследования дорожно-транспортных происшествий такова, что часть исходных данных, необходимых для проведения автотехнической экспертизы устанавливается экспериментальным путем в процессе проведения расследования

¹ Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий: пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников / Под ред. Ю.И. Шапорова. – М.: 1989. – С.53-56.

(разбирательства) происшествия органами следствия или судом. При этом, как показывает экспертная практика, большое число следователей и судей имеют низкую квалификацию в расследовании дорожно-транспортных происшествий. Это в первую очередь сказывается в существенных затруднениях в способе и технологии получения экспериментальных исходных данных для проведения автотехнической экспертизы.

При расследовании ДТП важное значение имеет установление фактических обстоятельств события и механизма происшествия: скоростей и траекторий движения транспортных средств и пешеходов; расстояний между транспортным средством и препятствием в момент возникновения опасности для движения; расположения транспортных средств на проезжей части в момент столкновения или наезда; видимости с места водителя и т.д. Сведения о механизме ДТП могут быть получены путем допроса участников и очевидцев происшествия. Однако, в большинстве случаев вследствие особенности зрительных анализаторов человека и скоротечности события, люди, его наблюдавшие, не могут дать количественную характеристику механизму ДТП (точно указать скорость и расстояния), а если и называют какие-либо величины на основе собственной визуальной их оценки, то допускают значительные ошибки. Нельзя не учитывать и возможность умышленного искажения картины события со стороны участников происшествия, заинтересованных в исходе дела. Например, водители часто значительно занижают расстояния, на котором находилось препятствие в момент его появления на проезжей части.

Учитывая изложенное, следует признать не только необходимым, но и обязательным проведение экспериментальных измерений на месте происшествия для установления и уточнения действительного механизма ДТП.¹

¹ Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Под ред. Шапорова, Ю.И. - С.24-25.

В уголовном судопроизводстве экспериментальные данные получают в ходе проведения следственного эксперимента (ст.181, ст.288 УПК РФ) – предусмотренного и регламентированного уголовно-процессуальным законом следственного действия, проводимого с целью проверки и установления доказательственных фактов путем производства соответствующих опытов, воспроизведения обстановки прошлого события. Ход и результаты проведения следственного эксперимента фиксируются в соответствующем протоколе следственного эксперимента.

Проводимые по делам о ДТП эксперименты могут быть квалифицированы по различным основаниям, в частности, по их задачам:

- эксперименты, направленные на установление (реконструкцию) дорожно-транспортного происшествия в целом и отдельных его фрагментов;

- эксперименты, направленные на установление (проверку) данных о техническом состоянии транспортных средств, характеристики дорожных условий, среды движения;

- эксперименты, направленные на исследование действий участников ДТП и имеющие целью проверку доказательственной информации об этих действиях (например, определения времени преодоления определенного участка пути);

- эксперименты, направленные на определение видимости и обзорности.¹

С учетом большой практической актуальности изложим методику проведения наиболее распространенных экспериментов.

1. Определение скорости движения транспортного средства.

Для проведения контрольных заездов должно быть использовано то же самое транспортное средство, скорость которого во время ДТП проверяется. При его повреждении можно использовать транспортное

¹ Белкин, Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. – М.: Высш. шк. МВД СССР, 1975. – С.45.

средство той же марки (модели) и желательной такой же окраски. Погодные условия также следует выбирать наиболее приближенными к условиям, имевшим место во время ДТП.

Ход эксперимента: на проезжей части отмеряется контрольный участок длиной 20 м (при определении высоких скоростей движения, более 70 км/ч, длина контрольного участка должна быть 40 м). В начале и конце участка устанавливаются вешки или проводятся контрольные линии. Транспортное средство, скорость которого определяется, несколько раз проезжает по контрольному участку. Скорость движения транспортного средства корректируется с помощью показаний свидетелей. С помощью секундомера замеряется время преодоления транспортным средством контрольного участка.

В определении о назначении автотехнической экспертизы следует указать результат того заезда, в котором свидетель указал, что скорость транспортного средства была такой же, как во время ДТП.

2. Проведение контрольного торможения.

Контрольное торможение производится с целью определения эффективности действия рабочей тормозной системы транспортного средства, а также для определения замедления транспортного средства при исправной тормозной системе на месте ДТП.

Ход эксперимента: на участке проезжей части, являющемся местом ДТП, производится экстренное торможение транспортного средства, участвовавшего в ДТП, со скорости 40 км/ч. После остановки транспортного средства замеряется след экстренного торможения (юза) оставленный колесами одной оси, и его длину заносят в протокол. Впоследствии, по соответствующим формулам, экспертным путем определяется значение установившегося замедления транспортного средства при применении водителем мер экстренного торможения.

Описанный метод определения эффективности действия тормозной системы транспортного средства, несмотря на свою простоту, обладает

существенным недостатком. Точность определения замедления транспортного средства очень сильно зависит от точности проведения замеров следа юза, что в свою очередь на практике производится недостаточно качественно. Для определения замедления транспортных средств с высокой степенью точности необходимо применение современного диагностического оборудования, например – измерителя эффективности тормозных систем автомобилей "Эффект-02", который производится ЗАО НПФ "Мета" и определяет установившееся замедление и время срабатывания тормозной системы транспортного средства при применении водителем экстренного торможения.

3. Определение времени маневра транспортного средства.

Данный эксперимент проводится по делам о столкновениях транспортных средств.

Ход эксперимента: предварительно определяется траектория поворота (разворота) транспортного средства и отмечается место столкновения. Водителю-демонстратору предлагается осуществить поворот (разворот) по отмеченной траектории, не производя остановки в месте столкновения. С помощью секундомера замеряется время с момента начала поворота (разворота) транспортного средства до момента достижения транспортным средством места столкновения той частью, в которую произошел удар. Скорость движения транспортного средства корректируется с помощью показаний участников ДТП и его свидетелей.

Результаты проведенных замеров предоставляются эксперту по вышеизложенным правилам.

4. Определение времени перемещения пешеходов во время ДТП.

Местом проведения эксперимента целесообразнее всего выбирать участок дороги или улицы, где было совершено ДТП. В этом случае наиболее полно удастся воссоздать окружающую обстановку с сохранением достаточно полного объема факторов, влияющих на восприятие свидетелями события происшествия. С учетом обеспечения

безопасности участников эксперимента не исключается возможность проведения эксперимента не на месте ДТП.

Выбор демонстратора: для того, чтобы получить достоверные результаты, к экспериментам следует привлекать лиц (демонстраторов), наиболее отвечающих данным пешехода, который пострадал в происшествии. Прежде всего требуется выяснить возраст пострадавшего, установить, какая на нем была одежда, обувь. Имеет значение также телосложение, рост, отсутствие или наличие физических недостатков.

Ход эксперимента: после того, как будет определен маршрут движения пешехода и место наезда на него, на проезжей части обозначается линия движения пешехода. Следователь (судья) выясняет у участников ДТП и свидетелей темп движения пешехода (шаг, бег, быстро, медленно и т.д.), после чего демонстратор занимает место первоначального положения пешехода. По команде следователя (судьи) демонстратор начинает движение в темпе, предложенном участниками ДТП и свидетелями. Одновременно с началом движения демонстратора по размеченному участку включается секундомер. Секундомер выключается в момент, когда демонстратор оказывается в точке, обозначающей место наезда.

Корректировка темпа движения демонстратора производится по указанным выше правилам.¹

5. Определение видимости препятствия с места водителя в темное время суток.

Дальность видимости препятствия, находящегося на полосе движения транспортного средства, определяется в условиях, максимально приближенных к условиям исследуемого ДТП.

Ход эксперимента: при определении конкретной видимости препятствия транспортное средство с небольшой скоростью (1,0-1,5 м/с)

¹ Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Под ред.. Шапорова, Ю.И. - С.28-45.

приближается к находящемуся на дороге препятствию (пешеходу, стоящему транспортному средству и т.д.). Наблюдатель, сидящий на месте водителя, и расположенные рядом понятые наблюдают за проезжей частью. Когда препятствие становится хорошо различимо по внешним признакам, транспортное средство останавливается и замеряется расстояние между его передней частью и препятствием. Данные замеров заносятся в протокол.¹

После проведения необходимых следственных экспериментов постановление о назначении автотехнической судебной экспертизы, вместе материалами уголовного дела, направляются в экспертное учреждение для проведения экспертизы. На основании предоставленных эксперту-автотехнику исходных данных следователь или судья получает заключение эксперта (см. приложение 6) с ответом на интересующие их технические вопросы.

¹ Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток (методические рекомендации). Под ред. Э.П. Ленева. – Минск: НИИСЭ, 1987. – С.4-14.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Лишь принятием Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" в Российской Федерации были на законодательном уровне закреплены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения. Этим законом определены основные термины, применяемые при анализе общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, с помощью которых можно определить общие понятия преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. В статье 2 данного закона дано определение понятия "дорожно-транспортное происшествие", которое представляет собой событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Для дорожно-транспортного происшествия характерна быстротечность события, его неожиданность для очевидцев, а иногда и для участников происшествия, и, как следствие этого, кратковременность его восприятия и ограниченность объема воспринимаемой информации. В тоже время, несмотря на многообразие дорожно-транспортных происшествий в них есть общие криминалистически значимые черты. В криминалистическом смысле дорожное происшествие характеризуется локализацией в пространстве и времени, а его сущность выражается в рассогласовании порядка движения транспорта и пешеходов.

Криминалистическая характеристика ДТП включает совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, которые находят свое проявление главным образом: в механизме преступления; времени, месте и обстановке совершения преступления; особенностях механизма слеодообразования; личностной характеристике участников дорожно-транспортных происшествий.

Механизм дорожно-транспортного происшествия как преступления является ведущим элементом в криминалистической характеристике данного вида преступлений. Под механизмом ДТП понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия.

Дорожно-транспортные происшествия возникают в результате субъективных и объективных причин и условий, способствующих созданию аварийной обстановки. К субъективным следует отнести причины, вызванные неправильными действиями и поведением участников дорожного движения, а к объективным – причины, обусловленные недостатками в планировании дорог и уличных магистралей, состоянием дорожного покрытия, техническим состоянием транспортных средств.

Основной нормой закона, устанавливающей уголовную ответственность за дорожно-транспортные происшествия, является ст.264 УК РФ: "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств".

Уголовное дело о дорожно-транспортном преступлении, как и о любом другом, может быть возбуждено только при наличии указанных в законе поводов и оснований. Поводами к возбуждению уголовного дела данной категории являются: непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время патрульной службы; заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств); сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д. Основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки дорожно-транспортного преступления.

Сложная деятельность следователя при расследовании ДТП не может быть целенаправленной, оптимизированной и эффективной, если она не будет должным образом спланирована и организационно упорядочена. В соответствии с анализом первоначально полученных фактических данных о ДТП составляется план расследования, в котором с учетом выдвинутых версий должна быть отражена последовательная система необходимых следственных действий и тактических операций.

Расследование дорожно-транспортного происшествия всегда начинается с осмотра места происшествия. Осмотр места происшествия представляет собой сложное, многостороннее следственное действие, заключающееся в изучении следователем материальной обстановки места дорожного события, транспортных средств, различных следов и иных объектов при помощи системы научно обоснованных приемов, методов и способов исследования с целью установления и фиксации фактических данных, необходимых для выяснения обстановки дорожного происшествия, его механизма и иных обстоятельств, имеющих значение для раскрытия и расследования автотранспортного преступления.

Осмотр места происшествия с криминалистической точки зрения можно рассматривать как деятельность следователя, посредством которой он проникает в сущность наблюдаемой обстановки и получает доказательственную информацию о виде, характере и обстоятельствах совершения преступления. От того, насколько криминалистически грамотно произведено это следственное действие, часто зависит успех всего расследования.

Результаты осмотра места дорожно-транспортного происшествия фиксируются в протоколе осмотра места происшествия и в схеме к протоколу осмотра места ДТП.

Одним из видов доказательств, на основе которых следователь и суд расследуют и разрешают уголовное дело, является заключение эксперта. При необходимости применения специальных знаний при рассмотрении

дел о дорожно-транспортных происшествиях проводится автотехническая судебная экспертиза, которая представляет собой процессуальное действие, исследующее обстоятельства дел о дорожно-транспортных происшествиях в целях выявления фактических данных, которые могут явиться доказательствами для установления истины по уголовному делу.

Целью автотехнической экспертизы является установление научно обоснованной характеристики процесса ДТП во всех его фазах, определение объективных причин ДТП и поведения отдельных его участников. В результате экспертизы лица, расследующие данное 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 производства автотехнической судебной экспертизы в распоряжение эксперта должны быть предоставлены материалы, достаточные для полного и объективного исследования. К этим материалам, в первую очередь, относятся: постановление следователя (или определение суда) о назначении экспертизы; протокол осмотра места ДТП; схема к протоколу осмотра места ДТП; протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств; показания участников и свидетелей происшествия. Этот перечень может быть дополнен другими материалами, необходимыми эксперту для ответа на поставленные на разрешение экспертизы вопросы: протоколом дополнительного осмотра места происшествия (если он проводился), справкой метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справкой о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне ДТП, диаграммой работы светофорного объекта, протоколами допросов участников и свидетелей ДТП. В тоже время, специфика расследования дорожно-транспортных происшествий такова, что часть исходных данных, необходимых для проведения автотехнической экспертизы устанавливается

экспериментальным путем в процессе проведения расследования происшествия органами следствия или судом. В уголовном судопроизводстве указанные экспериментальные данные получают в ходе проведения следственного эксперимента.

В заключении хочется отметить, что дорожно-транспортные происшествия и преступления происходят на дорогах не только крупных городов, но и в районах областей, на оживленных трассах около районных центров, однако не везде данную категорию преступлений расследуют специализированные подразделения органов предварительного следствия. В связи с этим, основные особенности расследования дорожно-транспортных преступлений необходимо знать каждому следователю. Особенно это касается сбора первоначального материала, так как он производится тем, кто в момент совершения преступления находится на дежурстве.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Раздел I Нормативно правовые акты

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 года № 174-ФЗ (с изменениями и дополнениями) URL:<http://www.consultant.ru/>.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (с изменениями и дополнениями) URL:<http://www.consultant.ru/>.

3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изменениями и дополнениями) URL:<http://www.consultant.ru/>.

4. Федеральный закон от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) URL:<http://www.consultant.ru/>.

5. Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 "Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий" (с изменениями и дополнениями). URL: <http://www.consultant.ru>.

6. Правила дорожного движения Российской Федерации. Утверждены постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 и введенными в действие с 1 июля 1994 года (с изменениями и дополнениями) URL:<http://www.consultant.ru/>.

7. Приказ Министерства юстиции РФ от 20.12.2002 года № 347 "Об утверждении инструкции по организации производства судебных экспертиз в судебно-экспертных учреждениях системы Министерства юстиции Российской Федерации" URL:<http://www.consultant.ru/>.

8. Приказ Министерства юстиции РФ от 14.05.2003 года № 114 "Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в

государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации" URL:<http://www.consultant.ru/>.

9. Приказ МВД РФ от 29.06.2005 года № 511 "Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации" URL:<http://www.consultant.ru/>.

10. . Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 "Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации". URL: <http://www.consultant.ru>.

Раздел II Литература

11. Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза. Курс общей теории. — М., 2006. — 480 с.

12. Афанасьев М.Б., Клинковштейн Г.И. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения. — М.: Транспорт, 1989. — 239 с.

13. Байэтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий: Пер. с англ. — М.: Транспорт, 1983. — 288 с.

14. Белкин Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. — М.: Высш. шк. МВД СССР, 1975. — 137 с.

15. Городокин В.А., Тишин Д.В., Усманов Р.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. — Челябинск, 2007. — 78с.

16. Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления (квалификация и методика расследования). Учебное пособие для следователей. — Ленинград, 1969. — 134 с.

17. Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений. – дисс. канд. юрид. наук, - М., 2010. – 232с.

18. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. – 18 с.

19. Евсюков В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 год // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области. – 2006. – № 1.

20. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Справочник. – СПб.: Издательство ДНК, 2006. – 536 с.

21. Ежегодно в результате ДТП Россия теряет 369 миллиардов рублей // Урал-пресс-информ. – 2005. – 28 сентября. URL: <http://www.uralpress.ru/fin/news>.

22. Ермаков Ф. Судебная автотехническая экспертиза // Российская юстиция. – 1996. – № 12.

23. Жарский В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Лекция. – М., 1968. – 39 с.

24. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. – М.: "Юридическая литература", 1989. – 224 с.

25. Зонов Ю.Б., Емышев В.С. Инструментальные способы сбора информации о динамике автомобиля при ДТП / Специальная техника. Сборник научных трудов. – М.: ГУ НПО "Специальная техника и связь" МВД России, 2003. – 162 с.

26. Зонов Ю.Б., Емышев В.С. Применение фотограмметрических комплексов на местах ДТП. Методическое пособие. – М.: ГУ НПО "Специальная техника и связь" МВД России, 2003. – 60 с.

27. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных

происшествий. – М., 1972. – 192 с.

28. Зуев Е.И., Капитонов В.Е. Трасологические исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1983. – 85 с.

29. Измеритель эффективности тормозных систем автомобилей "Эффект-02". Руководство по эксплуатации. – 40 с.

30. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с.

31. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 748 с.

32. Карацев К.М. Борьба с автотранспортными происшествиями. – М., 1968. – 134 с.

33. Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок. Тюмень: Высш. шк. МВД РСФСР, 1991. – 77 с.

34. Коленко А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: на материалах приморского края. – Дисс. канд. юрид. наук. – Владивосток, 2004. – 174с.

35. Коршаков И.К., Духовской А.Ю. Правовая охрана безопасности дорожного движения. – М.: МАДИ, 1992. – 119 с.

36. Криминалистика / Под ред. проф. В.А. Образцова. – М.: Юрист, 1995. – 592 с.

37. Криминалистика: Учебник / Под ред. проф. А.Г. Филиппова и проф. А.Ф. Волынского. – М.: Издательство "Спарк", 1998. – 543 с.

38. Криминалистика / Под ред. проф. Е.П.Ищенко. – М.: Проспект, 2011

39. Криминалистика: Учебник / Отв. ред. Н.П. Яблоков. – М.: Юристъ, 2015. – 781 с.

40. Криминалистическая экспертиза. Вып. 1. Трасологическая экспертиза / Под ред. проф. Б.П. Смагоринского. – Волгоград:

Волгоградский юридический институт, 1996. – 306 с.

41. Кудрявцева А.В. Судебная экспертиза в уголовном процессе России: Монография. – Челябинск: Издательство ЮУрГУ, 2001. – 411 с.

42. Максutow И.Х. Расследование преступных нарушений Правил безопасности дорожного движения. – Л., 1976. – 102 с.

43. Маландин И.Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР. Дис. ... д-ра юрид. наук. 1965. – 243 с.

44. Мамай В.И. Дорожно-транспортные происшествия: вопросы ответственности и доказывания. – М.: ИКЦ "МарТ", Ростов н/Д: Издательский центр "МарТ", 2003. – 128 с.

45. Мамай В.И. Дорожно-транспортные происшествия: справочник автомобилиста. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. – 192 с.

46. Михайлов В.А., Дубягин Ю.П. Назначение и производство судебной экспертизы в стадии предварительного расследования: Учебное пособие. – Волгоград: Высш. шк. МВД РФ, 1991. – 260 с.

47. Наша цель – сохранение жизни людей на дорогах / составлено ГДОБДД МВД РФ // Щит и меч. – 2006. – 26 января.

48. Овруцкий И.Я., Ямакова Э.Д. Судебная экспертиза в расследовании и предупреждении преступлений (автотехническая и почерковедческая). Учебное пособие. – Душанбе: 1975. – 104 с.

49. Овчинников О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск: Челябинский юридический институт МВД России, 2007. – 124 с.

50. Онучин А.П. Обстановка места автодорожного происшествия как предмет криминалистического исследования. – Свердловск, 1983. – 140 с.

51. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск: Изд-во Уральского университета, 1987. – 184 с.

52. Онучин А.П. Структура и криминалистическая характеристика

происшествий при управлении техникой. – Свердловск, 1978. – 157 с.

53. Перлов С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (процессуальные и криминалистические аспекты). – дисс канд. юрид. наук. – М., 1997.

54. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий: пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников. Под ред. Ю.И. Шапорова. – М.: 1989. – 74 с.

55. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – М.: "Экзамен", 2003. – 464 с.

56. Расследование преступлений. Руководство для следователей / Под ред. И.Н. Кожевникова. – М.: Издательство "Спарк", 1997. – 376 с.

57. Решетников Б.М. Дифференцированные признаки следов шин автотранспортных средств // Экспресс-бюллетень ЭКЦ МВД РФ. – М., 2004. – № 6.

58. Руководство для следователей: учебное пособие / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М.: Издательство "Экзамен", 2005. – 909 с.

59. Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: справочно-методическое пособие. – М.: Лига Разум, 1998. – 448 с.

60. Смирнова С.А. Судебная экспертиза на рубеже XXI века. – СПб.: Питер, 2004. – 875 с.

61. Состояние преступности в Российской Федерации за 2008 год. Сайт МВД РФ. URL: <http://www.mvd.ru>.

62. Статистика ДТП. Электронный портал статистических данных. URL: <http://statistika.ru>.

63. Статистический сборник «Состояние преступности в России за январь-декабрь 2016 г». – Сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <http://genproc.gov.ru>.

64. Стешиц В.К., Янушко В.И. Расследование и предупреждение

дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – Минск: МВШ МВД СССР, 1987. – 56 с.

65. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. – М.: Экзамен, 2003. – 208 с.

66. Судебная автотехническая экспертиза: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. В.А. Иларионова. Часть 1. М.: ВНИИСЭ, 1980. – 163 с.

67. Судебная автотехническая экспертиза: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. В.А. Иларионова. Часть 2. М.: ВНИИСЭ, 1980. – 179 с.

68. Талицкий И.И., Чугув В.Л. Безопасность движения на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1988. – 158 с.

69. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток (методические рекомендации). Под ред. Э.П. Леневской. – Минск: НИИСЭ, 1987. – 30 с.

70. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование. – Тюмень: Издательство "Вектор Бук", 2001. – 116 с.

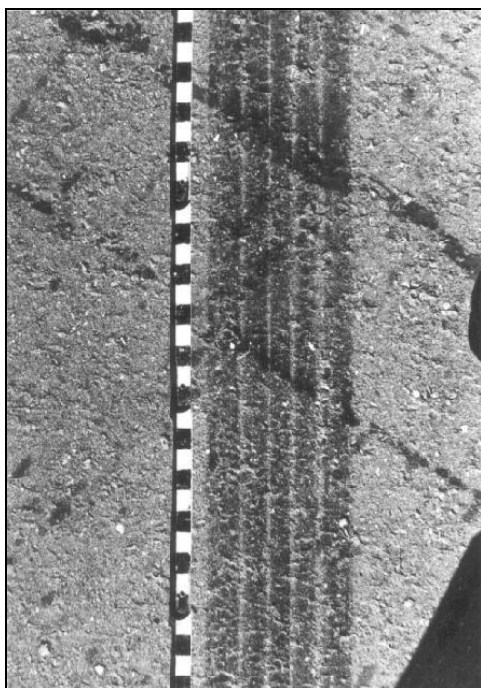


Рисунок 2

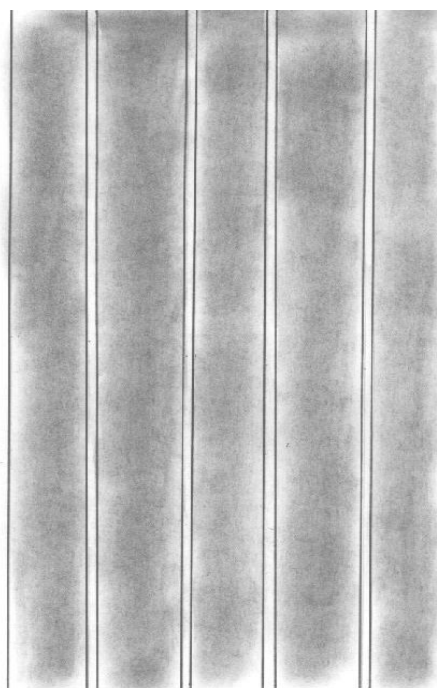


Рисунок 3

Следы торможения на юз, оставленные на сухом асфальте

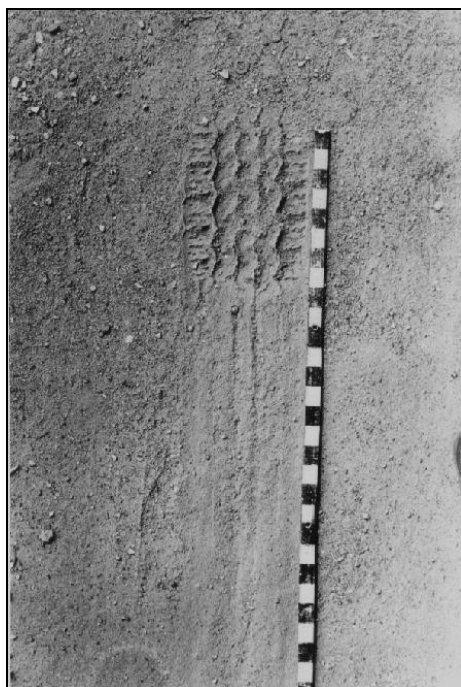


Рисунок 4

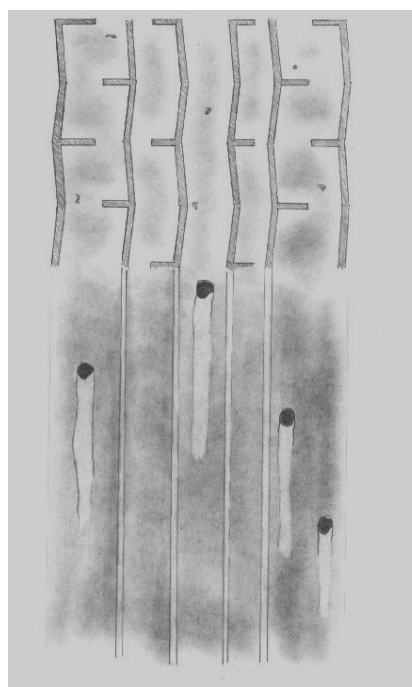


Рисунок 5

Следы торможения на юз, оставленные на сухом асфальте, покрытом незначительным слоем песка



Рисунок 6

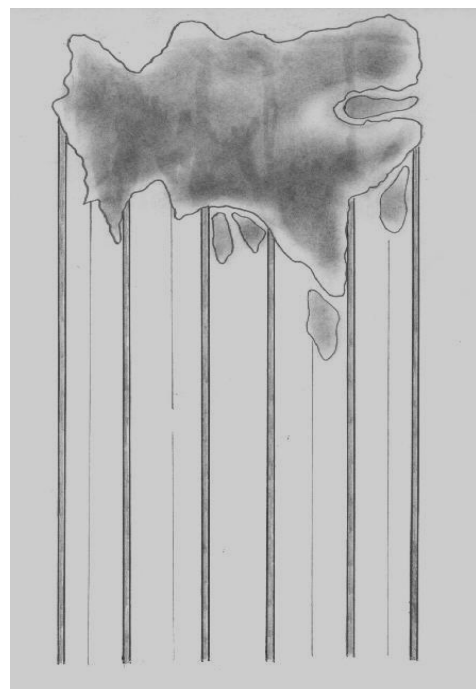


Рисунок 7

Следы торможения на юз, оставленные на мокром асфальте,
покрытом тонким слоем грязи



Рисунок 8

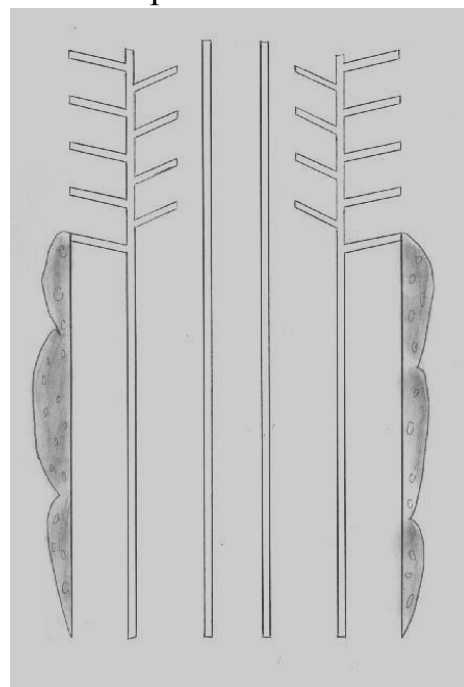


Рисунок 9

Следы торможения, оставленные на снегу

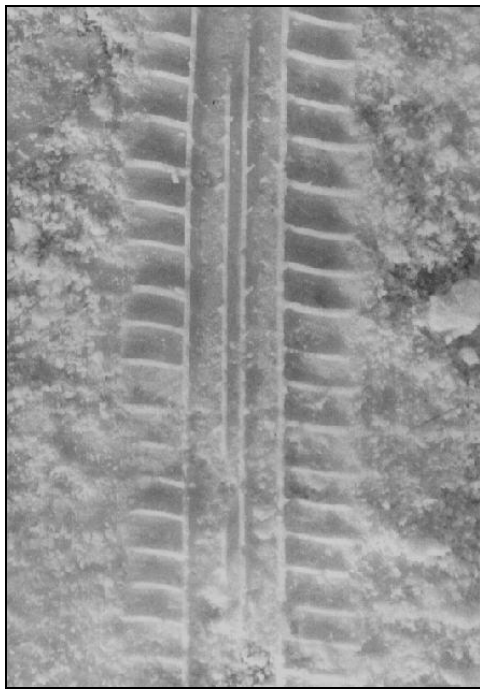


Рисунок 10

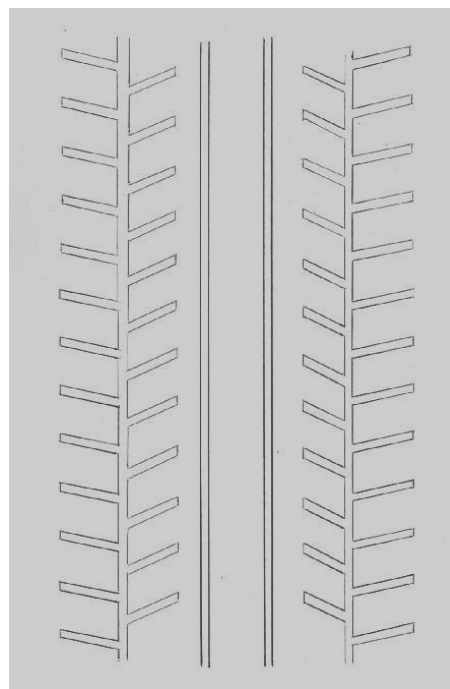


Рисунок 11

Следы качения, оставленные вращающимся колесом на снегу

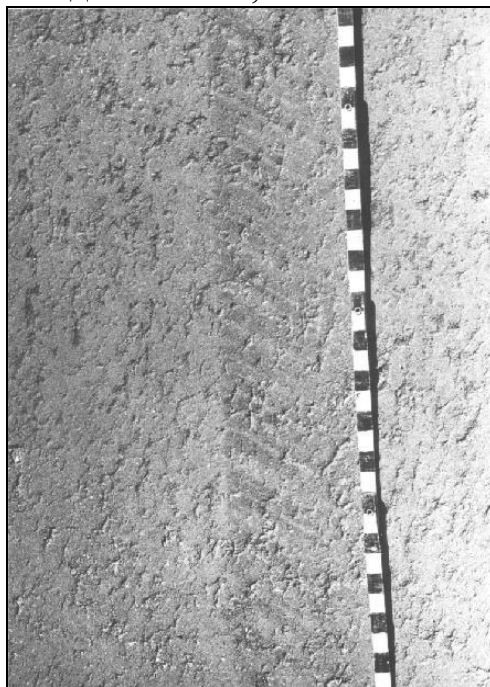


Рисунок 12

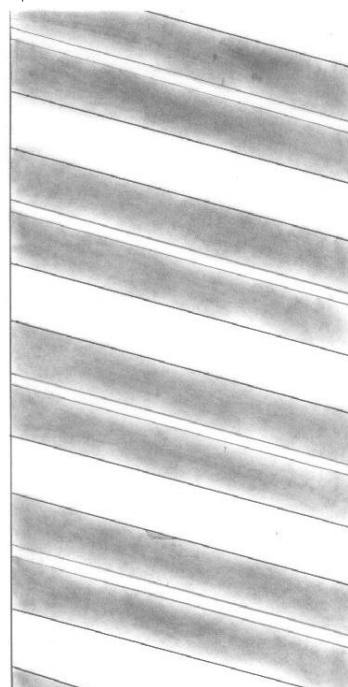


Рисунок 13

Следы бокового скольжения, оставленные вращающимся колесом на сухом асфальте

ПРОТОКОЛ осмотра места происшествия

" 16 " марта 2009 г.

г. Челябинск

Осмотр начат в 16 час. 45 мин.

Осмотр окончен в 18 час. 10 мин.

Следователь СО по ДТП ГСУ при ГУВД по Челябинской области старший лейтенант юстиции Степанов С.В., получив сообщение от старшего дежурного ГИБДД УВД по г. Челябинску капитана милиции Ерофеева М.П. прибыл на перекресток ул. Бажова и пр. Комарова и в присутствии водителей:

1. Иванова С.П.

2. Сотникова Е.Г.

понятых:

1. Рогозина Л.Е., проживающего по адресу г. Челябинск, ул. Котина 14-34

2. Хмелева И.Р., проживающего по адресу г. Челябинск, ул. Мамина 7-12

с участием эксперта (специалиста) не участвовал

в соответствии со ст.164, 176 и частями 1-4 ст.177 УПК РФ произвел осмотр места происшествия по факту столкновения автомобилей Фольксваген-Пассат гос.№ А 342 ВК/74 и ВАЗ-2109 гос.№ Р 864 СР/74

Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права, ответственность, а также порядок производства осмотра места происшествия.

Понятым, кроме того, до начала осмотра разъяснены их права, обязанности и ответственность, предусмотренные ст.60 УПК РФ.

1. _____ 2. _____

Специалисту (эксперту) не участвовал разъяснены его права и обязанности, предусмотренные ст.58 (57) УПК РФ _____

Участвующим лицам также разъяснено о применении технических средств: лазерного измерителя "Hillyty"

Осмотр проводился в условиях: в ясную погоду, при естественном освещении

При температуре воздуха -5⁰ С. в направлении от пр. Победы к ул. Завалихина

Осмотром установлено:

Элементы улицы, дороги: ул. Бажова и пр. Комарова

Вид покрытия: асфальтированное, горизонтального профиля

Состояние покрытия: сухое

Дорожное покрытие шириной для 2-х направлений 15,0 м.

Число полос для движения в направлении осмотра: по две полосы в каждом направлении

На проезжей части нанесены: разметка не нанесена

К проезжей части примыкают: справа тротуар, слева тротуар

Координаты места происшествия: место столкновения расположено в 3,5 м от края проезжей части ул. Бажова и 17,1 м от электроопоры № 123

Способ регулирования движения на данном участке: светофорное регулирование

Данный участок дороги (улицы) в момент осмотра освещен искусственным освещением

Расстояние видимости дороги с рабочего места водителя с включенным светом фар: дальним _____ м, ближним _____ м, при дневном свете 1000 м.

Обзорность из кабины водителя с полосы следования автомобиля: вправо 20 м, влево 20 м.

Положение транспортных средств на месте происшествия: автомобиль Фольксваген-Пассат расположен на расстоянии 0,7 м от оси заднего левого колеса до края проезжей части ул. Бажова и на расстоянии 8,3 м и 6,1 м от осей правых колес до края проезжей части пр. Комарова; автомобиль ВАЗ-2109 расположен на расстоянии 0,9 м от оси заднего левого колеса до края проезжей части ул. Бажова и на расстоянии 0,8 м и 3,0 м от осей левых колес до края проезжей части пр. Комарова;

Следы шин: не обнаружены

Следы торможения: прямолинейный след экстренного торможения левых колес автомобиля Фольксваген-Пассат до места столкновения, протяженностью 19,0 м.

Признаки направления движения транспортного средства: по направлению следа экстренного торможения

Наличие отделившихся от транспортного средства частей и других объектов (крылья, колеса, обломки кузова, частицы краски, осколки стекол, осыпь грунта, следы жидкостей и др.) осыпь осколков фарного стекла автомобилей эллипсовидной формы с размерами сторон эллипса 2,1 м и 0,9 м.

Наличие следов соприкосновения транспортного средства с окружающими предметами: не обнаружено

Другие следы на дороге: не обнаружены

Наличие обрывков одежды, следов, похожих на кровь, мозгового вещества, следов волочения и т.д.: не обнаружено

Местонахождение и поза трупа, его расположение по отношению к транспортному средству, следам, окружающим предметам и элементам дороги: смертельные повреждения участников ДТП отсутствуют

Наличие на теле трупа, его одежде и обуви повреждений, отпечатков рисунка протектора, деталей транспортного средства, следов жидкостей, частиц краски, металла, стекла, дорожной грязи и их характер, форма и место расположения: _____

Данные о трупе и описание его одежды _____

Осмотр транспортных средств:

1. Автомобиль Фольксваген-Пассат, гос.№ А 342 ВК/74, цвет белый, год выпуска 1998, дата прохождения тех. осмотра октябрь 2008 г., внешние повреждения: решетка радиатора, передний бампер, номерной знак, левая фара, левое переднее крыло, капот, левое наружное зеркало заднего вида

Наличие следов и других вещественных доказательств на транспортном средстве: наслоение краски красного цвета на капоте, левом переднем крыле

Модель шин, рисунок протектора, их износ и повреждения: шины Мишлен 195/65R14 зимние, ошипованные, износ 25%, без повреждений

Давление воздуха в шинах: в норме

Характер груза, его вес, габариты и способ увязки: загрузка автомобиля 2 пассажира

Состояние рулевого управления: люфт рулевого колеса в норме, рулевые тяги в зацеплении

Состояние тормозной системы: уровень тормозной жидкости в норме, подтеканий не обнаружено, педаль тормоза при нажатии жесткая

Состояние осветительных, сигнальных приборов, ветрового и бокового стекол автомобиля, зеркал заднего вида, исправность стеклоочистителя: в исправном состоянии, за исключением поврежденных при ДТП

Положение рычагов ручного тормоза и переключения передач: рычаг ручного тормоза отпущен, включена 4 передача КПП

2. Автомобиль ВАЗ-2109, гос.№ Р 864 СР /74, цвет красный, год выпуска 1994, дата прохождения тех. осмотра май 2008 г., внешние повреждения: решетка радиатора, передний бампер, правая блок-фара, правое переднее крыло, капот, панель правой передней двери

Наличие следов и других вещественных доказательств на транспортном средстве: наслоение краски белого цвета на правом переднем крыле

Модель шин, рисунок протектора, их износ и повреждения: шины Амтел 185/70R13 зимние, износ 50%, без повреждений

Давление воздуха в шинах: в норме

Характер груза, его вес, габариты и способ увязки: автомобиль без загрузки

Состояние рулевого управления: люфт рулевого колеса в норме, рулевые тяги в зацеплении

Состояние тормозной системы: уровень тормозной жидкости в норме, подтеканий не обнаружено, педаль тормоза при нажатии жесткая

Состояние осветительных, сигнальных приборов, ветрового и бокового стекол автомобиля, зеркал заднего вида, исправность стеклоочистителя: в исправном состоянии, за исключением поврежденных при ДТП

Положение рычагов ручного тормоза и переключения передач: рычаг

ручного тормоза отпущен, включена 1 передача КПП

В ходе осмотра проводилась: не проводилась

С места происшествия изъято: ничего не изъято

К протоколу осмотра прилагается: схема места дорожно-транспортного происшествия

Перед началом, в ходе либо по окончании осмотра места происшествия от участвующих лиц _____

заявления не поступали, содержание заявлений _____

Поняты:

1. _____

2. _____

Специалист (эксперт) _____

Протокол прочитан вслух

Замечаний к протоколу не поступало

Поняты:

1. _____

2. _____

Специалист (эксперт) _____

Настоящий протокол составлен в соответствии со ст.166, 167 ПК РФ.

Следователь _____

СХЕМА
места дорожно-транспортного происшествия

