

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. Кафедрой УПКСЭ

_____ Г.С. Русман
_____ 2019 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

УЧАСТИЕ ЭКСПЕРТА-КРИМИНАЛИСТА В РАССЛЕДОВАНИИ И
РАСКРЫТИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ЮУрГУ – 40.05.03.2014 Ю-507

Научный руководитель
выпускной квалификационной
работы
Ордан Анатолий Владимирович
Доцент кафедры

_____ 2019г.

Автор выпускной
квалификационной работы
группы Ю-507
Харитонюк Алексей Витальевич

_____ 2019г.

Номоконтролер
Морозова Юлия Аскарровна
к. ю. н., доцент

_____ 2019г.

Челябинск, 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

	ВВЕДЕНИЕ.....	2
Глава 1	КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
1.1	Понятия криминалистической характеристики преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	5
1.2	Установление обстоятельств совершения транспортных преступлений в зависимости от исходных следственных ситуаций.....	24
Глава 2	ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА	34
2.1	Общее понятие специальных знаний и их особенности в расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	34
2.2	Виды и тактика назначения судебным экспертом как доказательства преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	47
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	64
	БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	68
	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	72

ВВЕДЕНИЕ

Безопасность дорожного движения – одна из важнейших социально-экономических и демографических проблем России. Преступлениями против безопасности дорожного движения наносится большой материальный и моральный ущерб. Дорожно-транспортные травмы приводят к исключению из производственной сферы лиц работоспособного возраста. Погибают и становятся инвалидами дети.

Еще в 2009 году в Москве проходила Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, на которой велась речь о том, что ситуация по безопасности дорожного движения в Российской Федерации (и не только) очень тяжелая и крайне неудовлетворительная, ее можно назвать как национальная катастрофа. Так же там было сказано, что за год в мире в дорожно-транспортных происшествиях погибает больше миллиона человек, ежедневно на дорогах гибнет 700 детей.

Плохое качество расследования преступлений против безопасности дорожного движения требует существенных теоретических исследований и подробного правового регулирования для избавления от пробелов и противоречий, выявляющих их в следственной, прокурорской и судебной практике.

Цель исследования состоит в изучении участия эксперта криминалиста в расследовании и раскрытии преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

В соответствии с данной целью в дипломной работе поставлены следующие задачи:

- дать понятие преступлениям против безопасности дорожного движения;
- рассмотреть криминалистическую характеристику данных преступлений;
- выявить обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения;
- изучить понятие специальных знаний преступлений против безопасности;

-
изучить тактику и виды, а также общую организацию использования специальных знаний в расследовании и раскрытии преступлений данной категории

Объект дипломной работы –

комплекс правоотношений, складывающихся в процесс расследования преступлений против безопасности дорожного движения правоохранными органами

Предмет –

закономерности совершения преступлений против безопасности дорожного движения, а также закономерности собирания, исследования, оценки и использования доказательств в расследовании преступлений данного вида, а также роль специалиста криминалиста в этом процессе.

Научная новизна дипломной работы определяется тем, что на теоретическом уровне, учитывая существующую следственную и судебную практику, проведено исследование методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения сотрудниками полиции. Описаны программы расследования данных преступлений, исходя из типичных следственных ситуаций, которые складываются на первоначальном и последующем этапах расследования.

Теоретическая значимость дипломной работы.

Она состоит в том, что теоретические выводы, положения и рекомендации, которые сформулированы в данной работе развивают представления о типовой методике расследования преступных деяний и направлены на совершенствование теоретических основ повышения качества расследования рассматриваемых преступлений. Определены основные направления деятельности специалиста криминалиста на первоначальном этапе расследования, и эксперта криминалиста на последующих этапах

Результаты дипломной работы могут использоваться в теоретических работах в области различных наук (уголовно-процессуальное право, уголовное право, криминалистика и т. д.).

Методику расследования преступлений против безопасности дорожного движения рассматривали в своих работах многие ученые. В учебной литературе по данной проблеме существует множество трудов, среди которых в выпускной работе были использованы труды В. П. Божьева, О. В. Волоховой, Н. Н. Егорова, М. В. Жижиной, Е. П. Ищенко, И. А. Киселева, В. М. Лебедева, Е. С. Лехановой, В. Т. Томина. В научной литературе методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения рассматривали М. В. Баранов, А. Ю. Головин, Н. В. Иванцова, А. Ю. Кирьянов, С. А. Корзун, К. С. Латыпова, В. И. Майоров, А. А. Попов, С. В. Проценко, Н. С. Семенов, А. В. Соляной, А. Л. Сосновский, А. В. Чубыкин.

В работе использованы следующие методы:

-
анализ и синтез (анализировались позиции различных ученых по определению понятия преступления против безопасности дорожного движения, после этого на основе полученной информации синтезировались определенные признаки, послужившие основой для формулирования уточненной дефиниции; анализировались нормативные правовые акты);

- формально-
юридический (в время толкования норм уголовного процессуального права, которые регулируют порядок проверки сообщений о преступлении, принятия процессуального решения и производство предварительного расследования

Данная работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников.

ГЛАВА 1

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

1.1 Понятия криминалистической характеристики преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Перемещение пешком является делом умительным и быстрым, не говоря уже о путешествиях между странами. Наличие транспорта в нашей жизни значительно упрощает процесс передвижения людей по городам, странам и континентам. Но есть негативные стороны – транспорт является источником повышенной опасности.

Без транспорта сложно представить день обычного человека, следовательно, он всегда находится в опасности. Случайное стечение обстоятельств, повлекшее ДТП, отсутствие должного контроля технического состояния средств передвижения и многое другое может произойти в любой момент. Средствам служащим защитой от таких нарушений в первую очередь является наличие и привинтивное действие различных отраслей права.

Уголовным Кодексом РФ предусмотрена ответственность за нарушения порядка, правил эксплуатации и безопасности при введении различных видов транспорта. Если гражданин создал по неосторожности или умышленно небезопасную ситуацию во время передвижения на любом транспорте, он обязан отвечать за последствия такого правонарушения. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта караются статьями 263-271 УК РФ.

Правонарушениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта считаются такие нарушения, при которых возникает угроза жизни, здоровью человека и транспорту. При этом учитывается ответственность тех или иных граждан за возникновение чрезвычайной ситуации на транспортных магистралях или в оз

душных просторах. Консультация юриста по безопасности движения и эксплуатации транспорта поможет вам узнать свои права.

Деяния, которые по неосторожности или умышлено, осуществляются во время движения транспорта, можно разделить на:

- правонарушения относительно общественных отношений;
- нарушения, которые влекут за собой жизнь и здоровье личности или группы лиц;
- правонарушения относительно собственности гражданина или группы граждан.

Неправомерные действия или бездействие в полной мере караются законом. Правила сохранения безопасности движения регламентируются рядом актов и законов, а также правил, например, (правил дорожного движения). Преступление против безопасности движения может караться сразу по нескольким статьям УК.

Нарушение правил безопасности движения может считаться движением любуго транспорта, которое осуществляется не в соответствии с теми или иными правилами, а также может привести или привести к аварии, катастрофе, жертвам (смерти или ранению людей), а также уничтожению имущества (непосредственно транспортного средства, груза, сооружения, жилого или коммерческого помещения).

Стоит различать движения правила (для одного из видов транспорта) правил движения и безопасности. Правила движения - это совокупность правил, которые направлены на максимальное снижение риска возникновения аварии или катастрофы во время передвижения. В это же время, правила безопасности движения - это не только выполнение правил перед движением в пространстве (воздухе, воде, дороге), но и правильная эксплуатация транспортных средств, а также человеческий фактор (действие или бездействие в той или иной ситуации). Правил дорожного движения в РФ намного больше, нежели правил безопасности передвижения. Связанно это с тем, что не все нарушения правил движения могут привести к угрозе при передвижении. За нарушение правил безопасности движения может быть вынесено не только уголовное, но и иная ответственность.

Нарушение правил эксплуатации может тянуть за собой создание на дороге и в ином коридоре движения небезопасной обстановки, которая является противозаконной и считается преступлением. К нарушениям правил эксплуатации можно отнести:

- передвижение на неисправном транспортном средстве;
- отступление от правил эксплуатации и вождения транспортного средства;
- использование транспортного средства не по назначению и т.д.

В каждой сфере проводятся свои попытки предотвращения различных неестественных ситуаций. Так, например, предупреждение преступлений против безопасности дорожного движения осуществляется органами ГИБДД.

Все преступления против безопасности движения можно разделить на несколько видов. Итак, основные виды преступлений против безопасности движения:

- нарушение вышеописанных правил (безопасности движения и эксплуатации) водного, воздушного или железнодорожного транспорта;
- невыполнение или игнорирование правил дорожного движения, а также технического обслуживания транспорта, повлекшими за собой ДТП со смертельными исходом;
- нарушения правил полетов в международном пространстве;
- транспортные правонарушения;

К этим нарушениям относится несвоевременное или некачественное проведение технического обслуживания средств передвижения, которое привело к аварии или к катастрофе. Кроме того, к таким правонарушениям можно отнести некачественный ремонт взлетно-

посадочного полотна, дорожного или железнодорожного полотна. Ответственность за чрезвычайные ситуации в таком случае ложится на компанию или предприятие, которое должно было обеспечить надежность транспортных магистралей. Консультация юриста по нарушению правил дорожного движения по телефону - лучший способ узнать свои права на дороге.

- не оказанная помощь терпящим бедствие.

Ответственность за гибель граждан моряков, которые потерпели бедствие из-за не оказанной помощи, ложится на капитана судна, что принял решения проигнорировать тонущий корабль.

Преступлений в сфере безопасности дорожного движения очень много как в том случае нарушителям может быть предъявлена как уголовная, так и административная ответственность (например, лишение водительского удостоверения).

Дорожно-транспортные преступления являются наиболее частыми среди транспортных преступлений, в общем. Фактически понимание этого понятия немного отличается от того, что граждане привыкли использовать в быту. Итак, дорожно-транспортные преступления - это преступления связанные с нарушением правил дорожного движения, которые привели к:

- столкновению двух или более транспортных средств;
- был совершенна езда на пешехода или препятствие;
- понеосторожности или умышленно пассажир выпали из транспорта;
- иные ДТП, которые произошли на дорожном полотне, например, падение автомобиля с обрыва.

Понятие и виды дорожно-транспортных преступлений детально описаны в УК и других законах, регулирующих эти права, документах. Предупреждение преступлений против безопасности дорожного движения осуществляется органами законодательной, исполнительной и правоохранительной власти.

Предмет преступления один из важнейших элементов состава для правильной квалификации. Очень часто объекты преступлений одного вида не имеют различий, при этом предмет преступления, обладая совокупностью признаков и особенностей имеет самостоятельное уголовно-правовое значение для определения оснований уголовной ответственности и снижения вероятности ошибок при квалификации деяния. В ситуации со статьей 264 УК

РФ-

это например мощность двигателя. Таким образом, наряду с другими признаками деяния определение предмета посягательства и его физических свойств позволяет во многих случаях получить недостающие сведения о характере преступления и его общественной опасности.

Поэтому предмет преступления имеет существенное значение для правильной квалификации деяния, так как для некоторых составов преступлений признаки предмета являются обязательными.

Чаще всего предмет преступления является элементом объекта преступного посягательства, той социальной ценностью, по поводу которой складываются общественные отношения. Но не для состава статьи 264. Предметом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, является транспортное средство, причем чаще всего автомобиль. По данным ГИБДД МВД РФ за 9 месяцев текущего года большинство субъектов преступления управляли легковыми автомобилями (79%).

Один тот же автомобиль при последовательном совершении его угона, случайном наезде на пешехода и затем специальном наезде инспектора ГИБДД меняет свой статус предмета, на который посягает преступник на статус предмета, посредством которого совершено преступление, а затем на статус орудия преступления.

По данному поводу существует разъяснение Пленума ВС РФ: «Принадлежащее обвиняемому транспортное средство в соответствии со статьей 81 УК РФ подлежит конфискации только в случаях, когда оно использовалось в качестве орудия умышленного преступления. При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по статье 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления».

Предмет преступлений неразрывно связан с субъектом преступления - чаще всего находится в его собственности или закреплен за водителем транспортной организации. Во-первых, действия потенциального субъекта преступления могут, как предотвратить преступление, так и способствовать ему (в первом случае - разумно решение воспользоваться общественным транспортом в сильный снего

пад, во втором случае - продолжать ездить зимой на летних шинах. Во-вторых, предмет преступления может, как подтолкнуть субъекта к преступлению (незамеченная вовремя техническая неисправность трансмиссии), так и беречь от беды (из-за сильного мороза не удалось завести двигатель).

Предметом рассматриваемой категории преступлений являются различные виды транспорта. В последнее время в уголовно-правовой доктрине предмет преступления справедливо определяется как различное количество материальных и нематериальных благ (ценности), способные удовлетворять потребности людей, преступное воздействие на некоторые (или незаконное обращение некоторыми) причины или создает угрозу причинения вреда. Особенность изучаемых преступлений заключается в их связи с транспортным средством, взаимодействуя с которым (или находясь в сфере действия которого), человек совершает транспортное преступление. Правильное понимание специфики транспортных преступлений предполагает точное определение и самих транспортных средств, о которых идет речь в соответствующих статьях уголовного закона. Эта проблема не так проста, как может показаться на первый взгляд. Сложность ее обусловлена: во-первых, многообразием различных видов транспортных средств, используемых человеком в его практической деятельности; во-вторых, неразработанностью единого понятия «транспортное средство» в технической и юридической литературе; в-третьих, конструктивными особенностями уголовно-правовых норм, содержащих различные критерии оценки транспортных средств в качестве признаков соответствующих составов преступлений; в-четвертых, установлении уголовной ответственности за нарушение правил безопасности в отношении не только механических, но и в ряде случаев немеханических транспортных средств. Все это, безусловно, затрудняет решение проблемы правильного определения круга транспортных средств как одного из существенных признаков рассматриваемой группы преступлений.

В уголовном праве термин «транспорт» используется как синоним понятия «транспортное средство». В самой общей форме к транспортным средствам следует

отнести различные виды железнодорожного, воздушного, морского, речного транспорта, а также все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и другие механические транспортные средства.

Несмотря на то, что статья 264 УК РФ подвергалась неоднократным редактированиям, до сих пор мы вправе предъявить обоснованные претензии к законодательству относительно того, как именно определен в данной статье вид участия в законодательстве вообще предмет преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Непосредственно в диспозиции самой статьи в качестве предмета прямо названы: автомобиль, и трамвай.

До редакции Федерального закона от 31.12.2014 № 528-ФЗ существовала коллизия между нормой данной статьи УК и ФЗ о БДД. Отличие заключалось в одном слове. В законе существовал и существует термин «транспортные средства», а в УК РФ – «механические транспортные средства». Теперь, когда нормы УК РФ и Закона приведены в соответствие, квалификация стала проще, однако, непонятно почему законодатель не включил слово «механические» в Федеральный закон № 528-ФЗ. Это тем более странно, что исключение данного термина никак не было разъяснено. К механическим транспортным средствам можно отнести и гужевой и вьючный транспорт, то есть лошадей, верблюдов, слонов, ездовых собак и других животных, механические и инвалидные коляски. Вряд ли, исключая слово «механические», законодатель имел целью добавить этот вид транспорта в предмет статьи 264 УК.

В соответствии с научно-техническим прогрессом, исчезновение модных и появление других видов транспорта, изменяется их перечень в примечании УК РФ. Современный действующий Кодекс появились новые виды и типы транспорта, в 2018 году большинство автобусов, троллейбусов и трамваев в Санкт-Петербурге оборудованы GPS-навигаторами. Примечание к статье 264 УК РФ утратило силу с 1 июля 2015 года в соответствии с Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ, но эти же примечания были введены в новой редакции, а в 2016 году Федеральным законом от 03.07.2016 № 328-ФЗ их снова редактировали.

В большинстве случаев причиной транспортных преступлений является человек—

это первая из основных особенностей данной категории правонарушений. Субъекты преступлений против безопасности движения это сотрудники организаций или обычные люди, прошедшие специальную подготовку, имеющие подтверждающий это документ или работающие в сфере обслуживания транспорта.

О понятии преступлений против безопасности движения транспорта и его эксплуатации читайте далее.

Для четкого представления о преступлениях, потребуется выделить три основных вида нарушения закона против безопасности движения транспорта:

- Преступления, характеризующиеся нарушением правил безопасности движения транспортного средства или правил их эксплуатации;
- Преступления, характеризующиеся нарушением условий безопасного функционирования транспортного средства любого вида;
- Иные виды преступлений в транспортной сфере.

Так как наиболее частыми преступлениями в рамках вопроса безопасности движения являются— нарушение правил безопасности и эксплуатации, криминалистический состав будет определен в основном исходя из характеристик этих двух видов правонарушений.

Важно понимать, что формальное определение термина ДТП несколько отличается от разговорного, применяемого в быту, хотя и очень похоже. ДТП:

- Результат столкновения двух транспортных средств;
- Результат наезда транспорта на пешехода, препятствие, гужевого транспорта и т.д.;
- Выпавший пассажир;
- Опрокинутый транспорт;
- Иные ДТП (сход состава с рельс, падение с обрыва и т.д.).

Именно грамотное определение позволяет в случае возникновения или совершения угрозы безопасности движения транспорта определить виновного, который

й в последствие понесет наказание. Криминалистическая характеристика преступления составляется из взаимосвязанных характеристик происшествия, обстоятельств, личностных свойств участников, особенностей их поведения.

Несмотря на то, что в категории неумышленных преступлений ДТП не занимает центральную позицию, его обстоятельства и механизм совершения крайне важны для проведения следствия.

Все виды действий, составляющие полное определение преступлений против безопасности движения транспорта, и соответствующие им наказания описаны в 27 главе Уголовного Кодекса РФ. В ее состав на 2017 год входят статьи с номерами (в кратком описании):

- 263–

несоблюдение правил безопасности движения и эксплуатации лицом, работающим в сфере транспорта, а также отказ от выполнения обязанностей, запрещенный законом. Наказания за деяния, повлекшие крупный ущерб здоровью или смерть по неосторожности;

- 263.1–

несоблюдение требований безопасности эксплуатации транспорта;

- 264–нарушения ПДД и/или эксплуатации средства передвижения;
- 264.1–несоблюдение ПДД лицом с административным наказанием;
- 266–

оказание некачественных услуг по ремонту транспортных средств, введение в эксплуатацию неисправных средств передвижения;

- 267–нарушение безопасной конфигурации путей или транспорта;
- 268–

несоблюдение правил безопасности работы транспортного средства;

- 269–

нарушение технологий, отвечающих за безопасность, проектирование магистральных трубопроводов и их эксплуатации;

- 270–бездействие капитана терпящего бедствия судна;
- 271–нарушение правил международных полетов;

- 271.1–

нарушение границы правил использования воздушного пространства РФ.

Теперь рассмотрим методику расследования преступлений против безопасности движения и дадим им криминалистическую характеристику.

Первоначальный этап

расследования состоит из четырех типичных ситуаций:

1. Водитель, транспортного средства и пострадавший не покидают мест преступления–

легкие повреждения или средней тяжести, алгоритм: осмотр места происшествия, транспортного средства, опрос всех участников, освидетельствование водителя, возможно, пострадавшего, назначение экспертиз;

2. Водитель скрылся на автомобиле, пострадавший на месте преступления–

тяжкие телесные повреждения, возможно, смерть; водитель на угнанной машине и в состоянии алкогольного опьянения, алгоритм: осмотр места происшествия, опрос всех осведомленных лиц, назначение экспертиз и проведение оперативно-розыскных мероприятий;

3. Водитель скрылся на автомобиле потерпевшим– алгоритм схож действиям в второй стадии;

4. Водитель скрылся, автомобиль потерпевший на месте преступления – легкие, средней тяжести повреждения, алгоритм схож с предыдущими.

Впоследствии, когда завершен первоначальный этап, возникает необходимость в проведении экспертиз:

- Автотехнической;
- Судебно-медицинской;
- Трасологической;
- Судебно-химической;
- Комплексной криминалистической;
- Судебно-психиатрической;
- Биологической;

- Ииныхнеобходимых.

Криминалистическая характеристика автотранспортных происшествий

Криминалистической характеристикой преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является информация о признаках, свойствах, событиях, обстановке совершения дорожно-транспортного происшествия, попадающего под квалификацию преступления, а также процесса образования и локализации следов, качеств личности и особенностей поведения виновного (виновных) лица (лиц), потерпевшего (потерпевших), особенности иных объектов посягательства и связи и отношения между всеми перечисленными структурными элементами.

Структура криминалистической характеристики преступлений сложная и не в полной мере одинакова для отдельных видов и групп преступлений. «В зависимости от вида преступления, формы вины, с которой оно совершается, отдельных особенностей преступлений одни и те же структурные элементы в характеристиках разных преступлений могут быть различными по значению, происхождению и другим признакам»

По мнению Н.П. Яблокова криминалистическая характеристика преступлений в сфере безопасности дорожного движения «ярче всего проявляется в особенностях преступного поведения субъектов данных преступлений, механизме и обстановке их совершения, типологических чертах таких правонарушителей, а в ряде случаев и в типологических чертах потерпевших»². На наш взгляд основным элементом характеристики преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относятся:

- 1) Способ совершения преступления, а также попытки его сокрытия или иных средств противодействия следствию;
- 2) Личность лиц, совершавших дорожно-транспортное преступление и особенности их поведения;

- 3) Личность потерпевших и особенности их поведения;
- 4) Пространственно-временные характеристики и окружающие условия;
- 5) Причины и их роль в ДТП;
- 6) Механизм ДТП.

В свою очередь по мнению В.И. Баранова, В.И. Неверова, В.В. Поповой «в качестве основных элементов криминалистической характеристики отдельного вида преступлений обычно выделяют характеристику:

- исходной информации о преступлении;
- системы данных о способе совершения и сокрытия преступления и типичных последствиях его применения (системы следообразования);
- личности вероятного преступника и вероятных мотивах и целях преступления;
- личности вероятной жертвы преступления;
- данных об обстановке совершения преступления (место, время и иные условия)» .

В.Ф. Ермолович в качестве элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений предлагает:

- «1. Связи характеризуемого преступления с административными правонарушениями, а также нарушениями иной дисциплины.
2. Механизм преступления. Юридические науки.
3. Способы совершения преступления.
4. Способы уклонения от уголовной ответственности и наказания субъекта общественно опасного деяния; действия (бездействия) лиц, объективно способствующих наступлению преступного результата, и (или) сокрытию преступления, и (или) уклонению субъекта общественно опасного деяния от уголовной ответственности и наказания.

5. Условия, объективно способствующие совершению, сокрытию преступления, уклонению субъекта общественно опасного деяния от уголовной ответственности и наказания за содеянное.

6. Условия места и времени совершения, сокрытия преступления и уклонения виновного от уголовной ответственности и наказания за содеянное

. 7. Обстановке преступления.

8. Причины совершения и сокрытия преступления.

9. Следы преступления» .

Анализ вышеуказанных мнений свидетельствует о том, что у различных авторов в целом элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортного преступления схожи. Однако, по нашему мнению, в криминалистической характеристике данных преступлений, ведущим элементом является именно механизм преступления, а не способ его совершения, как это нередко наблюдается в криминалистических характеристиках других преступлений.

Обусловлено это тем, что «именно механизм дорожно-транспортного преступления является определяющим в познании следователем происшедшего события во всей его полноте и развитии» .

Некоторые авторы основным элементом в характеристике дорожно-транспортных преступлений считают способ совершения ДТП, однако, по нашему мнению в данном случае он чаще играет подчиненную роль относительно механизма ДТП.

Под механизмом дорожно-транспортного происшествия понимают процесс развития во времени и пространстве сближения транспортного средства с препятствием перед ударом, взаимодействие его с препятствием при ударе и последующее движение транспортного средства после него, а также объектов вступивших с ним во взаимодействие, до момента остановки. В свою очередь способ совершения преступления представляет криминологический интерес с позиции особенностей поведения в

предавальной обстановке, а также способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести.

Такие характеристики как пространство, время, дорожное покрытие и другие обстоятельства следует отнести к обстановке дорожно-транспортного преступления. Дорожная обстановка включает в себя объективные и субъективные обстоятельства, которые должны учитываться водителем при управлении транспортным средством. А именно, чем сложнее дорожная обстановка, тем более тщательно водитель должен предпринимать усилия по предотвращению и избеганию ДТП. Важное значение имеют особенности личности как нарушителей ДТП, так и пострадавших. Со стороны нарушителей учитывается поведение способствующее совершению преступления, а именно: эгоизм, излишняя самоуверенность, пренебрежительное отношение к ПДД, невнимательность, недостаточная требовательность к себе, нечестность и т. д. В свою очередь, со стороны потерпевших речь идет о виктимном поведении, а именно предрасположенности попадать в ситуации заведомо опасные для жизни и здоровья.

В заключение следует отметить, что дорожно-транспортное преступление является результатом многих обстоятельств, причин и условий, определение которых достигается посредством их криминалистической характеристики, имеющей немаловажную роль в раскрытии, расследовании и предупреждении данной группы преступных деяний.

1.2 Установление обстоятельств совершения транспортных преступлений в зависимости от исходных следственных ситуаций.

Поводами для возбуждения уголовного дела по факту ДТП являются: непосредственное обнаружение сотрудником ГИБДД признаков преступления; заявления потерпевших и их близких, очевидцев, водителей транспортных средств, причастных к происшествию; сообщения сотрудников медицинских учреждений и тран

спортных организаций. В большинстве случаев уголовные дела о ДТП возбуждаются следователями органов внутренних дел по материалам, поступившим из ГИБДД. В ходе расследования подлежат установлению следующие обстоятельства:

1. Каков характер ДТП — было это преступление, несчастный случай или действие непреодолимой силы?
2. Где и когда произошло ДТП, какова его обстановка: тип и состояние дорожного покрытия, ширина проезжей части, обзорность, видимость, метеорологические условия и др.
3. Кто виноват в случившемся?
4. Есть ли причинно-следственная связь между нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и наступившими последствиями?
5. Каков механизм ДТП?
6. Какие именно последствия наступили в результате ДТП (смерть, вред здоровью, характер и размер причиненного материального ущерба)?
7. Какие правила дорожного движения нарушены действиями виновного?
8. Кто конкретно виноват в совершении преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта?

Следователь должен установить такие специфические обстоятельства, как квалификация и стаж водителя, состояние его здоровья, наличие алкогольного опьянения, не привлекался ли он в прошлом к административной или уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения. Содержание исходных следственных ситуаций зависит от очевидности или неочевидности ДТП, наступивших вредных последствий, своевременности его обнаружения, характера следов преступления и предпринятых попыток их сокрытия, особенностей личности виновного

оидр. Анализ следственной практики позволяет назвать такие исходные следственные ситуации:

- 1) водитель, автомобиль и потерпевший находятся на месте происшествия;
- 2) водитель скрылся, оставив на месте происшествия автомобиль потерпевшего;
- 3) водитель скрылся, оставив на месте происшествия потерпевшего;
- 4) водитель скрылся с места происшествия и увез потерпевшего.

В первом случае обстановка на месте происшествия практически неизменена, виновный водитель известен. Следственные версии в такой достаточно типичной ситуации следующие:

а) происшествие стало результатом нарушения правил дорожного движения водителем;

б) причина происшествия — грубое нарушение правил дорожного движения пешеходом (внезапный выход на проезжую часть дороги и др.);

в) происшествие — результат выпуска в эксплуатацию завода технически неисправного автомобиля лицом, ответственным за безопасную работу транспорта (например, с дефектом тормозной системы);

г) происшествие возникло в результате непреодолимой природной силы (оползень, наводнение и т. д.) или случайного стечения обстоятельств, не охватываемых предвидением участников ДТП.

Во втором и третьем случаях обстановка на месте происшествия остается в первоначальном виде, но водитель на автомашине или, бросив ее, скрывается с места ДТП (эта ситуация характерна для серьезных вредных последствий или совершения ДТП в состоянии алкогольного или наркотического опьянения). Наряду с версией

ми, перечисленными в первой ситуации, должны быть выдвинуты версии о том, какое конкретно транспортное средство участвовало в ДТП и кто им управлял. В такой ситуации должна быть решена задача установления обстоятельств происшествия, в первую очередь определения параметров транспортного средства по повреждению следам на теле и одежде потерпевшего. Если обстановка на месте происшествия сознательно изменена его участниками (четвертый случай), тогда названные версии необходимо дополнить следующей: изменение обстановки, характеризующей произошедшее ДТП, произведено в ходе восстановления безопасного движения транспорта, произведено уничтожение материальных следов, указывающих на виновность кого-

либо из участников происшествия. Наиболее типична первая ситуация, когда потерпевшим причиняются легкие или средней тяжести телесные повреждения. Алгоритм действий по ее разрешению включает безотлагательный осмотр места происшествия и автомобиля, допросы всех очевидцев, освидетельствование водителя, назначение судебно-

медицинской экспертизы потерпевшего и других экспертных исследований. Вторая следственная ситуация отличается наиболее серьезными вредными последствиями: причинением потерпевшему тяжких телесных повреждений или смерти. Эта ситуация обычно складывается после угона автомобиля или совершения ДТП нетрезвым водителем. В этом случае следователю необходимо произвести осмотр места происшествия, установить допросить очевидцев и других осведомленных лиц, назначить судебно-медицинскую экспертизу пострадавшего и дать поручение органам дознания (ГИБДД, уголовному розыску) о производстве оперативно-розыскных мероприятий. Для третьей следственной ситуации характерно причинение потерпевшему телесных повреждений средней тяжести. Для ее разрешения производится осмотр места происшествия и транспортного средства, устанавливаются и допрашиваются очевидцы, в том числе потерпевший, назначается судебно-медицинская экспертиза, дается поручение органам дознания о розыске скрывшегося водителя. Как и при второй ситуации, здесь возможен угон транспортного средства, а также нетрезвое состояние водителя. При четвертой следственной ситуации

лгоритм действий следователя состоит в осмотре места происшествия, допросах осведомленных лиц и выдаче поручений органам дознания произвести оперативно-розыскные мероприятия. При обнаружении трупа потерпевшего назначается судебно-медицинская экспертиза, а при обнаружении автомобиля — криминалистические экспертизы. При третьей и четвертой ситуациях исключительное значение имеет розыск скрывшегося водителя автомобиля, которым он управлял. Прежде всего случившемуся должны быть немедленно информированы отдел ГИБДД и соседние территориальные органы милиции. В результате будут перекрыты возможные пути движения, произведено просвидетельствование предполагаемого места скрывшегося транспортного средства, организован поиск по «горячим следам». Производится обследование автопредприятий и автосервисов, гаражей, автостоянок, дворов и других мест для обнаружения скомого транспортного средства. Розыск автомобиля и водителя обычно направляется от следователя в зависимости от исходных данных, выявленных на месте ДТП, — марки и типа автомобиля, его цвета, номера и других примет, характера перевозимого груза, повреждений на окружающих предметах и теле потерпевшего, следов ротора и т. д. Очень важны показания очевидцев о внешности водителя. Для розыска следа используется возможность местной прессы, радио, телевидения, привлекаются представители общественности. В результате предпринятых мер исходная следственная ситуация становится более простой, если водитель и транспортное средство установлены; либо остается прежней, если этого сделать не удалось. Алгоритм действий следователя в первом случае включает допросы водителя, потерпевшего и других осведомленных лиц, проведение следственных экспериментов, назначение автотехнической, судебно-медицинской и судебно-химической экспертиз. При втором варианте развития событий следователю не обязательно стимулировать оперативно-розыскные мероприятия по поиску и обнаружению водителя и его автомобиля, осуществляемые работниками ГИБДД и других служб милиции.

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

- обстоятельства или механизм дорожно-транспортного происшествия;
- механизм следообразования;

-

характеристика личности виновного в совершенном дорожно-транспортном происшествии;

- сведения о личности потерпевшего.

Все эти криминалистические элементы подразделяются на объективные и субъективные.

Согласно А. А. Шапкину, обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, как объективный элемент, включает такие объективные данные, как: «Способ совершения дорожно-транспортного происшествия следует рассматривать с точки зрения особенностей поведения в предаварийной обстановке, способ предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. К самостоятельному элементу способа совершения можно отнести также способ сокрытия факта дорожно-транспортного происшествия, его маскировки, уничтожения следов, а также избежания ответственности за совершенное транспортное правонарушение;

- обстановка совершенного дорожно-транспортного происшествия.

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

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

2) время дорожно-транспортного происшествия (ночное, дневное, утром, вечером). От времени доро

жно-

транспортного происшествия зависит, например, плотность частота дорожного потока, загруженность дороги, а соответственно и степень опасности дорожно-транспортного происшествия;

3) и иные объективные обстоятельства (например, нахождение рядом с местом дорожно-транспортного происшествия общественных или образовательных учреждений, ведение дорожно-строительных работ, состояние и качество дорожного полотна и т. д.)»¹

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

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

- последствия дорожно-транспортного происшествия. Любое дорожно-транспортное происшествие неминуемо влечет материальных последствий.

Последствием дорожно-транспортного происшествия является материальный ущерб, связанный с причинением вреда или уничтожением транспортного средства, дорожные и ограждающих сооружений и т. д. К числу наиболее тяжелых последствий можно отнести гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью. «Нельзя обойти вниманием также

1

а ступление вредных последствий для окружающей природной среды или среды городского мегаполиса (например, разлив токсичных или взрывоопасных веществ, причинение вреда лесным насаждениям и т. д.)»

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

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

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

Следовая картина отражает способ совершения преступления и зависит от формы движения, лежащий в основе механизма простого контактного взаимодействия. При столкновении и дватранспортных средств движутся прямолинейно навстречу друг другу –

образуются объемные следы давления, при наездах на препятствие транспорт движется прямолинейно или поступательно к неподвижному объекту –

возникают следы скольжения, при обгонах, объездах, крутых поворотах возникает крутящий момент, т. е. вращательно-

поступательное движение, создает концентрические следы скольжения. Так, при касательном наезде на препятствие (человека, машину) последняя получает крутящий момент, вместе с контактной опорой (асфальт, грунт) образует концентрические следы скольжения. При экстренном торможении образуется след «юз», а при опрокидывании, когда машина переворачивается несколько раз, - следы вращения, качания на обочине и полотне дороги.

Если взаимодействуют биологические или жидкие и сыпучие неорганические объекты транспортным средством, то возникают следы, пятна жидкостей, масла

а, крови; осыпи –
разбитого фарного стекла, сыпучих веществ; на транспортном средстве –
следы микрочастиц мало-видимые и невидимые.

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

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

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

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

Сведения о личности потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии важны для анализа поведения потерпев

шего, поскольку во многих случаях виновное поведение потерпевшего (водителя и пешехода) провоцирует совершение дорожно-транспортного происшествия.

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

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

ГЛАВА 2 ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

2.1.1. Общее понятие специальных знаний и их особенности в расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В отечественной юридической литературе проблема специальных знаний неоднократно становилась предметом научного анализа и осмысления. Так профессор И. Н. Сорокотягин отмечает, что специальные знания – это «совокупность знаний в науке, технике, искусстве, ремесле, полученных в результате специальной подготовки или профессионального опыта и применяемых для получения доказательственной, оперативно-розыскной и иной информации, необходимой для раскрытия и расследования преступлений». Также интересным является утверждение Л. М. Исаевой, которая обращает внимание на то, что «уголовному суду производств для установления истины по делу стало не обязательно при проведении процессуальных действий привлечение в помощь следователю специальных знаний». Фактически, автор указывает на мотив привлечения специалиста к расследованию установления истины по делу. Все это в полной мере относится к расследованию ДТП.

В юридической науке общепризнанно, что при расследовании ДТП (как впрочем, и в других делах уголовной и административной юрисдикции) специальные знания могут применяться в двух основных формах: процессуальной и не процессуальной.

Главное отличие между этими формами заключается в том, что процессуальная форма основана на уголовно-процессуальном административном законодательстве, а результаты применения специальных знаний имеют значение доказательств. При не процессуальной форме, напротив, процедура использования специальных знаний не регламентируется

я нормами российского законодательства и результаты использования специальных знаний не имеют статуса доказательств.

Более сложную классификацию форм использования специальных знаний дает Н.А. Классен, который полагает, что такую классификацию «можно провести по следующим основаниям: 1) в зависимости от доказательственного значения результатов использования специальных знаний – на процессуальные и не процессуальные; 2) в зависимости от стадий уголовного процесса – на использование специальных знаний на стадии ВУД, предварительного расследования, подготовки дела к судебному заседанию, на стадии судебного разбирательства; 3) в зависимости от инициатора использования специальных знаний: использование специальных знаний по инициативе государственных органов и должностных лиц, ведущих уголовное судопроизводство; использование специальных знаний по инициативе защитника и обвиняемого; использование специальных знаний по инициативе потерпевшего и обвинителя».

Важно отметить, что форма применения специальных знаний (процессуальная – не процессуальная) определяет форму их участия специалиста в процессе расследования преступлений: его правовой статус, его юридические права и обязанности, также ответственность за их несоблюдение.

В.Ф. Глазырин в своей работе «Использование специальных познаний при расследовании преступлений» отмечает, что «основной формой использования специальных познаний в уголовном судопроизводстве являются:

- а) привлечение специалистов;
- б) назначение и проведение судебных экспертиз».

Отличительные черты деятельности специалиста заключаются в том, что, во-первых, его помощь следователю нужна, когда необходимо обнаружить некие следы, признаки, доступные наблюдению и восприятию; а во-вторых, когда требуется с наименьшей затратой времени и усилий обнаружить, изъять и зафиксировать доказательства.

Если на месте ДТП разгорелась острая конфликтная межличностная ситуация, то на место ДТП должен выехать специалист-психолог. Его специальные знания могут использоваться для того, чтобы регулировать начинающийся конфликт между участниками ДТП. Специалист-психолог обладает специальными познаниями и компетенцией для того, чтобы: 1) оказать помощь конфликтующим сторонам в выявлении причин конфликта и конструктивных путей его разрешения; 2) указать на совместные цели и задачи, которые не могут быть достигнуты без примирения и сотрудничества конфликтующих сторон и т. д. Вышеуказанные действия может осуществлять только специалист-психолог.

Специалист, в отличие от эксперта, работает под непосредственным руководством следователя.

И. Н. Сорокотягин обращает внимание на следующие формы использования специальных знаний: 1) участие специалиста в проверке первичных материалов уголовного дела в отношении совершенного преступления; 2) консультации по специальным вопросам планирования расследования и подготовке к производству конкретных следственных действий; 3) участие специалиста в производстве следственных действий.

Даже такая деятельность специалиста, как научные опытные исследования, применение различных методик специального познания, консультации следователя, участников ДТП и других заинтересованных лиц, если эти действия имеют своим результатом новую информацию, используемую для расследования ДТП, то такая деятельность специалиста может быть признана процессуально-правовой. Результат этой деятельности используется для успеха расследования ДТП, в интересах установления истины по делу. Поэтому существуют все основания считать научно-исследовательскую форму научных знаний консультацией и исследований еще одной современной формой использования специальных знаний при расследовании ДТП.

В научнокриминалистической литературе под консультацией специалиста понимается «научно обоснованный совет, даваемый специалистом. Например, специалист-криминалист может проконсультировать оперативных работников об использовании конкретных научно-технических приемов и средств для разрешения возникающих задач и возможностей криминалистических исследований в создавшейся ситуации» [8]. Можно полагать, что научные консультации специалиста могут принимать более разнообразные направления и формы, нежели те, о которых упоминают авторы указанной монографии. Так, например, формой работы специалиста – социолога и предметом его специального изучения в интересах полиции и ГИБДД, может стать изучение такого нетривиального вопроса как культура дорожного движения, оценка дорожных рисков водителями и превышение ими скорости.

Таким образом, использование специальных знаний самых различных научных отраслей вполне допустимо и может дать ощутимую пользу государству как новому субъекту, ответственному за порядок на наших дорогах.

Итак, говоря о формах использования специальных знаний, следует обратить внимание на две, наиболее типичных из них – процессуальную и не процессуальную форму.

1. Под процессуальной формой использования специальных знаний в уголовном судопроизводстве понимается правовой статус специалиста как участника расследования, реализации его прав и обязанностей.

Если характер дела, расследуемого сотрудниками ГИБДД, требует применения специальных познаний, следователь (дознатель) в обязательном порядке оформляет участие соответствующего специалиста, в частности:

1) судебно-медицинского эксперта, при его невозможности – врача (ст. 178 УПК РФ);

2) педагога или психолога при допросе, проведении очной ставки, опознания и проверки показаний с участием несовершеннолетнего потерпевшего или свидетеля, не достигшего возраста шестнадцати лет (ст. 191, 280 УПК РФ);

3) переводчика, придопроселиц, невладеющих русским языком (ст. 18 УПК РФ).

В настоящее время в практической деятельности наметилась тенденция по групповому участию специалистов, т.е. в состав такой группы входят представители разных областей знаний. Например, при осмотре места ДТП, как показывает практика необходимо участие специалиста в области дорожных покрытий, специалиста-техника для работ автомобильной техникой, а также специалиста-медика в случае, если имеются пострадавшие от ДТП.

2. К не процессуальной форме использования специальных знаний можно отнести:

1) производство государственной (ведомственной) экспертизы, производство частной несудебной экспертизы, ведомственное расследование, а также аудиторские, оценочные и ревизионные проверки. Выводы и заключения не могут стать основанием к возбуждению уголовного дела. Такие документы допускаются в качестве доказательств по уголовному делу в соответствии со ст. 84 УПК РФ;

2) справочная, консультативная и техническая деятельность специалистов. Справочная деятельность выражается в виде получения различной информации и справочного характера в письменной или устной форме по вопросам, по которым уже имеются установленные факты, необходимые при расследовании ДТП (например, подтверждение наличия или отсутствия сведений о наркологическом лечении или участника ДТП). Или по вопросам определенной отрасли знаний, которые известны только специалистам этой отрасли (например, о заводских дефектах автомобиля, приведших к ДТП).

Консультативная и техническая деятельность специалиста может быть выражена в письменной или устной форме по вопросам, не связанным с производством следственных действий (например, консультация следователя со специалистом при формулировании вопросов эксперту, или совет специалиста при изучении сотрудниками ГИБДД (дознавателем, следователем) технической документации, или

техническая помощь специалиста по изготовлению слепков, рисунков, планов, схем и т.д.);

3) участие специалиста в оперативно-розыскных мероприятиях и проведении ими предварительных исследований (предусмотрен ст. 6 Закона Российской Федерации «Об оперативно-розыскной деятельности»¹).

Также работа специалиста в этой непроцессуальной форме осуществляется следующим образом:

-
путем исследования объектов (в лабораторных условиях), предоставляющих криминалистический интерес, по поручению оперативного работника, а также по оперативным материалам, представленным в экспертно-криминалистические подразделения.

-
путем осуществления проверки вещественных доказательств по криминалистическим учетам;

-
путем составления розыскных таблиц по результатам исследования вещественных доказательств;

-
путем изготовления субъективных портретов по заданию оперативных работников, выполняемым в порядке служебного поручения;

-
путем обучения приемам и методам работы с следами и обращению с новой криминалистической техникой, осуществляемого на занятиях с исследователями в ходе их служебной подготовки.

Наиболее распространенными формами участия специалистов в оперативно-

¹Федеральный закон от 12.08.1995 N 144-ФЗ (ред. От 06.07.2016) «Об оперативно-розыскной деятельности»

розыскных мероприятий являются: выдача справок; оказание технической помощи; консультации; проведение предварительных исследований на основании отношений, подписанных руководителем службы розыска транспортных средств; разработка, изготовление и установка спецсредств непосредственное участие свидетеля в осуществлении оперативно-розыскных мероприятий.

С точки зрения действующего законодательства РФ судебная экспертиза — это комплексное исследование, которое требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла. Цель проведения такой экспертизы — получение разъяснений по вопросам, имеющим значение для дела.

К основным особенностям этой процедуры можно отнести следующее:

- Основанием для производства экспертизы является постановление дознавателя, следователя или судьи;
- При этом экспертизу в уголовном процессе принято называть судебной вне зависимости от того, на какой стадии рассмотрения дела она производится;
- Для установления некоторых обстоятельств судебная экспертиза должна проводиться в обязательном порядке — например, для определения причины смерти или степени вреда, причиненного здоровью потерпевшего (полный перечень оснований для проведения обязательной экспертизы можно найти в текст ст. 196 УПК РФ);
- Судебная экспертиза в отношении потерпевшего или свидетеля может быть произведена только с их согласия, которое дается в письменном виде;
- В 2019 году судебная экспертиза может быть проведена как государственными судебными экспертами, так и иными экспертами — из числа лиц, обладающих специальными знаниями;
- Согласно положениям ст. 202 УПК РФ следователь имеет право получить образцы почерка или иные образцы для сравнительного исследования подозреваемого, обвиняемого, свидетеля или потерпевшего;
- В качестве «иных образцов» могут выступать отпечатки пальцев, слюна, волосы, следы зубов и т. д.;

- По общему правилу заключение эксперта составляется в письменной форме и удостоверяется печатью экспертного учреждения;
- Кроме того, заключение эксперта должно быть составлено в двух экземплярах — первый передается должностному лицу, которое назначило судебную экспертизу, а второй остается на хранение в экспертном учреждении;
- При недостаточной ясности или полноте заключения эксперта может быть назначена дополнительная судебная экспертиза;
- Также суд может назначить повторную экспертизу — если будут установлены факты нарушения процессуальных прав участника в судебном разбирательстве при назначении и производстве судебной экспертизы;
- Производство дополнительной/повторной экспертизы может быть поручено тому же или другому эксперту.

В приложении 1 приложено образце трасологической экспертизы (прил. 1)

Какие права есть у лиц, участвующих в деле, при проведении судебной экспертизы? В ст. 198 УПК РФ указано, что при назначении и производстве судебной экспертизы подозреваемый, обвиняемый и потерпевший (а также их представители) вправе:

- Заявлять отвод эксперту, назначенному судом;
- Ходатайствовать о производстве судебной экспертизы в другом экспертном учреждении;
- Ходатайствовать о постановке дополнительных вопросов перед экспертом;
- Присутствовать при производстве экспертизы (с разрешения следователя);
- Давать объяснения эксперту;
- Знакомиться с экспертным заключением.

Иными словами, уголовно-процессуальное законодательство подозреваемому, обвиняемому и потерпевшему возможность быть полностью в курсе экспертного исследования и его результатов.

В 2019 году экспертное заключение может быть:

Категорическим—

т.е., эксперт дает определенный ответ на поставленный вопрос;

Вероятностным—

в качестве ответа на поставленный вопрос эксперт высказывает обоснованное предположение.

Кроме того, эксперт может вынести заключение о невозможности решить поставленный вопрос (к примеру, если этот вопрос выходит за пределы специальных познаний эксперта).

В тексте заключения обязательно должны быть указаны:

- Место проведения судебной экспертизы;
- Дата и время проведения экспертизы;
- Основания производства судебной экспертизы;
- Фамилия, имя и отчество должностного лица, назначившего судебную экспертизу;
- Наименование экспертного учреждения;
- Сведения об эксперте (ФИО, ученая степень, занимаемая должность);
- Перечень вопросов, поставленных перед экспертом;
- Информация о материалах, представленных для производства судебной экспертизы;
- Содержание и результаты исследований;
- Выводы по поставленным вопросам.

Экспертное заключение должно быть изложено языком, понятным для лица, не имеющего специальных познаний. В том случае, если избежать использования специальных терминов невозможно, их смысл должен быть разъяснен.

Автотехническая экспертиза (АТЭ) назначается по делам о дорожно-транспортных происшествиях в административном, гражданском, арбитражном, уголовном. Законодательные основы назначения судебных АТЭ регламентируются соответствующими видами

процессуальных кодексов. Таким образом, в зависимости от подведомственности дела будет определяться какой кодекс, в котором содержится нормативная база.

В подавляющем большинстве случаев вопросы вины в дорожно-транспортных происшествиях решаются в ходе производства по делам об административных правонарушениях или в рамках расследования уголовного дела, предусмотренного статьей 264 УК РФ. Основываясь на установленной вине отношения участника дорожно-транспортного происшествия к суду, в порядке гражданского или арбитражного судопроизводства, рассматриваются вопросы возмещения ущерба и вреда, причиненного в ДТП.

Оспаривание вины в нарушении норм ПДД РФ, повлекших причинение вреда, является важным элементом в защите от необоснованного привлечения к правовой ответственности. Анализируя практику расследования дел о ДТП в административном процессе, с сожалением приходится констатировать, что в подавляющем большинстве случаев решение о вине не принимается по усмотрению сотрудника ГИБДД, осуществляющего производство по делу, без назначения автотехнических исследований обстоятельств происшествий. Такой подход удобен для дорожных правоохранителей и избавляет их от лишней работы. Назначить виновного гораздо проще и удобнее, чем доказывать и расследовать ДТП, а иногда и просто - выгоднее.

Все действия сотрудника инспектора ДПС сводятся к оформлению первоначального материала – схемы, объяснений участников аварии, составлению административного протокола и вынесения постановления о вине (либо на направлении материала в суд для дальнейшего рассмотрения). При этом аргументы лица, привлекаемого к ответственности относительно его невиновности, не принимаются во внимание, а оправдательная версия о причинах ДТП вообще не проверяется.

Таким образом, принеся согласие и лица с выдвинутыми в отношении него обвинениями в нарушении норм ПДД РФ, ему следует безотлагательно, не дожидаясь вынесения постановления о привлечении к административной ответственности, заявить ходатайство о назначении автотехнической экспертизы. Этот документ соот

авляется в письменной форме и приобщается к материалам дела. КОАП обязывает должностное лицо рассмотреть такое ходатайство и вынести по нему мотивированное решение. Если ходатайство о назначении АТЭ не будет рассмотрено, что случается почти повсеместно, или в его удовлетворении будет отказано, то при составлении жалобы на постановление ГИБДД это нужно сделать ещё раз.

В уголовном процессе к доказыванию вины фигуранта ДТП и его правамотносятся более бережно и необходимость назначения экспертизы по сравнению с виной возникает при несогласии подозреваемого (обвиняемого) с заключением первичной автотехнической экспертизы. Причиной тому бывает более чем достаточно – это низкое качество первоначального материала, и некорректная постановка вопросов перед экспертом, и несоответствие исходных данных фактическим обстоятельствам дела. При таком положении дела оспаривание вины в ДТП заключается в поведении и следователя к назначению дополнительной АТЭ. Ведущая роль в решении этой задачи возлагается на адвоката, выполняющего функцию защиты участников ДТП.

В тех случаях, когда административное или уголовное расследование заходит в тупик и вина одного из участников в совершении ДТП не определена, пострадавший водитель, претендующий на полное возмещение причиненного ущерба, вынужден будет обращаться в суд. По правилам гражданского процессуального законодательства истца возлагается обязанность доказать свои требования, а значить и виновника в причинении ущерба. Без назначения судебной автотехнической экспертизы, устанавливающей фактического виновника, такой иск не имеет ни малейших шансов быть удовлетворенным. Истец оформляет ходатайство и приобщает его к материалам дела. Суд как правило после его рассмотрения назначает судебную АТЭ.

Образец ходатайства выглядит следующим образом

ВН-

ский городской суд Истец: Иванов Иван Иванович, проживающий по адресу: г. Н-ск, ул. Пушкина 4/19

Ответчик: Петров Петр Петрович

проживающий по адресу:
г. Н-ск, ул. Ленина 32/129

ХОДАТАЙСТВО

/о назначении судебной автотехнической экспертизы/

В целях доказательственного подтверждения исковых требований по иску о возмещении материального ущерба, причиненного дорожно-транспортным происшествием и необходимости экспертной оценки действий водителей – участников ДТП, основанной на специальных познаниях в области автотехники, в соответствии со статьями 35, 56, 79 ГПК РФ

ПРОШУ:

1. Назначить по материалам дела судебную автотехническую экспертизу.
2. Производство экспертизы поручить экспертам Центрасудебных экспертиз Центральному округу, юридический адрес: г. Н-ск пер. Доломановский, №189
3. На разрешение экспертов поставить следующий вопрос:

Как должны были действовать водитель автомобиля Mazda государственный регистрационный номер Х292СУ/777 Иванов И.И. и водитель автомобиля ХёндэХ-12.5 государственный регистрационный номер А738ОВ/150 в условиях дорожной обстановки на месте ДТП, произошедшего 30 августа 2017 года в 13 часов 40 минут на участке трассы М4100 км.+50 м.?

В действиях какого водителя имеются несоответствия техническим нормам и требованиям Правил дорожного движения РФ, состоящие в причинной связи с дорожно-транспортным происшествием?

4. Оплату экспертизы гарантирую.

Приложение: копия ходатайства для ответчика.

Истец: /И.И.Иванов/.

Автотехническая экспертиза устанавливает и исследует технические параметры транспортных средств, колесных шин, физические свойства дорожного покрытия, применительно к конкретным погодным, дорожным метеорологическим условиям. На основании специальных познаний эксперт – автотехник определяет степень соответствия действий водителей транспортных средств требованиям ПДД РФ. При этом решение правовых вопросов не входит в его компетенцию. Все вопросы можно условно разделить на несколько блоков.

- Вопросы, определяющие физические параметры и величины, являющиеся исходными при экспертном исследовании. Среди них – коэффициенты сцепления, торможения, параметры траектории движения пешехода и транспортных средств, их следов.

- Вопросы, относящиеся к оценке действий водителей транспортных средств, применительно к условиям дорожно-транспортного происшествия. При этом действия оцениваются с точки зрения технических требований ПДД РФ, а не правовых. То есть речь идет о правильности использования приемов управления транспортом для обеспечения безопасности и предписаний ПДД РФ. Итогом работы эксперта по решению вопросов относящихся к этому блоку, является определение причинно-следственной связи действий учеников ДТП с фактом самого происшествия (то есть действия явились причиной автотранспортного происшествия).

- Вопросы по определению параметров движения транспортных средств на различных этапах (стадиях) дорожно-транспортного происшествия с участием транспортных средств: расчетная скорость движения перед столкновением, вероятная траектория движения, момент возникновения опасности для водителя и прочее. Решение этих вопросов позволяет определить экспертным путем наличие у водителей транспортных средств технической возможности предотвратить ДТП.

- Вопросы анализа состоятельности противоречивых версий водителей и участников происшествия и показаний его очевидцев. То есть эксперт определяет

ных случаях имеет возможность либо подтвердить, либо опровергнуть показания указанных лиц или обосновать свои выводы путем расчетов.

В заключении статьи отметим, что автотехническая экспертиза ДТП располагает большими потенциальными возможностями. При грамотном подходе, требующим профессионализма, любое, даже самое запутанное и сложное дорожно-транспортное происшествие может быть успешно объективно исследовано. Если вам пришлось столкнуться с необоснованным обвинением в нарушении ПДД РФ, отстаивайте свою позицию до конца. Не забывайте о том, что никакое постановление ГИБДД по делу об административном правонарушении, ни одно обвинительное заключение по статье 264 УК РФ не являются бесспорными с юридической точки зрения, если они не подтверждены вступившим в законную силу решением суда.

2.2 Виды тактика назначения судебным экспертом как доказательств в преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Среди видов дорожно-транспортных происшествий наиболее опасными и тяжкими по последствиям являются столкновения транспортных средств. В результате их движения происходит взаимный контакт и потерпевшим причиняется физический, имущественный и моральный вред.

К этому виду ДТП относятся также столкновения с внезапно остановившимся на проезжей части дороги автомобиля (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившейся (оставленной) на путях автомашиной.

Нередко такие дорожные происшествия приводят к тяжелым травмам и гибели граждан. Как правило, после столкновения автомобилей тело потерпевшего по инерции продолжает двигаться вперед, соударяясь о части салона (кабины) автомобиля (лобовое стекло, передняя панель, рулевое колесо, двери, стойки и т.п.) и выступающие деформированные детали,

получая различные повреждения. Затем происходит отбрасывание тела назад с образованием повреждений, локализованных на задней поверхности тела.

В процессе столкновения транспортных средств водители и пассажиры, находящиеся в салоне (кабине) автомобиля могут получить множественные и массивные повреждения, сочетанные тупые травмы тела, сопровождающиеся переломами костей скелета с повреждением внутренних органов и кровоизлияниями, а также травматическим шоком, нередко влекущими наступление смерти.

В результате столкновений транспортные средства, грузы и дорожные сооружения получают значительные механические повреждения.

Практика дорожно-транспортных происшествий показывает, что в результате даже несильного контакта (попутного, встречного, касательного, бокового столкновения) транспортные средства теряют управляемость, что может повлечь их выезд на полосу встречного движения и столкновение с другими автомобилями. Также возможен их выезд за пределы дороги, с последующим наездом на препятствия, стоящий автотранспорт, пешеходов и иных участников дорожного движения. Даже небольшой контакт двигающихся автомашин вызывает изменение направления их движения. Утрата при столкновении транспортных средств управляемости и устойчивости может привести к их заносу и опрокидыванию.

После столкновения автомобилей может произойти их возгорание и пожар с наступлением разных негативных последствий.

Основными причинами такого вида дорожно-транспортных происшествий, является нарушение нормального функционирования хотя бы одного из элементов системы: «человек – автомобиль – дорога - окружающая среда».

Учитывая элементы данной системы, можно выделить несколько групп причин столкновения транспортных средств.

К первой группе причин относится все, что связано с, так называемым, «человеческим фактором». Практика показывает, что основными причинами

дорожно-транспортных происшествий является нарушение водителем Правил дорожного движения и использование неправильных приемов управления транспортным средством.

Обвиняемыми в ДТП, как правило, становятся водители допускающие невнимательность, безразличие к окружающей их дорожной обстановке и возникшим в ней изменениям. Этому также способствует отсутствие с их стороны постоянного контроля за движением управляемого транспортного средства, пренебрежение безопасностью других участников дорожного движения и создание опасности для их движения.

Нередко к столкновениям приводят несоблюдение водителями требований дорожных знаков, разметки, безопасной дистанции между автомобилями, игнорирование запрещающего сигнала светофора и выезд на встречную полосу дорожного движения. Также к столкновениям может привести превышение установленного ограничения скоростного режима и нарушение правил проезда перекрестков, пешеходных переходов, неправильный обгон и объезд, а также другие нарушения Правил дорожного движения.

Использование водителем неправильных приемов управления транспортным средством может быть вызвано различными факторами. Это и неопытность водителя, отсутствие у него навыков по управлению автомобилем в темное время суток, в разных сложных дорожных и метеорологических условиях, а также в случае потери автомобилем управляемости и устойчивости, возникновения заноса и скольжения.

У водителя с небольшим стажем вождения возникают трудности при движении в ночное время, в условиях ограниченной видимости, дождя, снегопада и тумана.

К тяжким последствиям приводят и неправильные действия водителя по устранению начавшегося заноса и скольжения автотранспорта.

Использование водителем неправильных приемов управления также является существенной причиной аварийности и травматизма на дорогах.

Отдельные автомобилисты не знают основных параметров, которые необходимо учитывать при выборе скорости движения транспортного средства. Нередко ими избирается скорость движения без учета ограничений видимости (снегопад, дождь, туман) и обзорности.

В практике были случаи столкновения транспортных средств, которые происходили в результате создания пешеходами аварийной ситуации при пересечения ими траектории движения автомобилей в непосредственной близости от них в неустановленных для этого местах.

В процессе дорожного движения различные факторы могут привести к потере устойчивости автомобиля, вызвать его занос, скольжение и опрокидывание. Так, например, сложно рассчитывать на безопасную поездку при неправильном выборе водителем большой скорости по дороге, имеющей различные неровности и выбоины; применении резкого торможения или выполнении крутого поворота без учета скорости движения на мокрой или скользкой дороге. Такое вождение вызывает утрату управляемости автомобилем.

При исследовании механизма ДТП автотехнический эксперт использует логическую модель дорожно-транспортного происшествия, которое развивается следующим образом: безопасная дорожно-транспортная ситуация – опасная ситуация – аварийная ситуация – ДТП. Практика показывает, что из опасной ситуации еще можно выйти в случае применения участниками движения технически грамотных и своевременных действий. Аварийная ситуация неизбежно приводит к ДТП.

Отдельное и значительное место среди причин столкновений транспортных средств занимает управление ими в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), либо под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии.

Кроме того, не каждый гражданин способен безопасно управлять транспортным средством. Для этого необходимы соответствующие

индивидуальные психофизиологические качества личности и профессиональная пригодность к управлению. Водитель с замедленной реакцией, особенностями эмоционально-волевой сферы и зрительного восприятия, болезненным состоянием органов чувств и т.д. в определенной мере создает угрозу безопасности движения.

Водители, не имеющие права управления транспортным средством либо определенной его категорией, нередко становятся участниками ДТП.

Многолетняя практика показывает, что отказ от использования ремней безопасности или мотошлема увеличивает опасность получения тяжелых телесных повреждений или гибели человека.

Ко второй группе причин столкновения транспортных средств относятся их неисправности, ненадлежащее техническое состояние, некачественный ремонт и обслуживание, в результате которых в процессе дорожного движения происходит потеря управляемости автомобилем. В таких случаях водитель не может совершить безопасный маневр, объезд препятствия, либо снизить скорость, остановиться, не допустить наезда транспортного средства на пешехода, препятствие...

Также техническая неисправность может привести к внезапному и произвольному изменению начала движения автомобиля в опасном направлении или резкой его остановке.

Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии, в соответствии Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090)

определен Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Также их эксплуатация запрещена и в случае не прохождения государственного технического осмотра.

Под недоброкачественным ремонтом транспортного средства понимается не устранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами, либо установка недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства).

Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке либо не прошедшие государственный технический осмотр.

Например, наличие неисправности в рулевой системе является основной причиной возникновения неуправляемого движения автомобиля.

Возникновение повреждения в тормозной системе, увеличивающей относительную разность тормозных сил колес, может привести к резкому изменению направлению движения автомобиля, с его заносу и вращению.

В случае сквозного повреждения шины, как правило, происходит мгновенная её разгерметизация, вызывающая резкое изменение траектории движения транспортного средства в сторону.

Не каждый российский водитель обладает устойчивыми навыками экстремального вождения и может технически грамотно выйти из неуправляемого режима движения транспортного средства.

Третью группу причин столкновения транспортных средств составляют ненадлежащее состояние дорог и неблагоприятная дорожная обстановка.

Покрытие проезжей части автомобильных дорог не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение

транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью.

Государственным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 50597-93 "Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения" (принят постановлением Госстандарта РФ от 11 октября 1993 г. N 221) устанавливается перечень допустимых по условиям обеспечения безопасности движения предельных значений показателей эксплуатационного состояния автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, а также требования к эксплуатационному состоянию технических средств организации дорожного движения.

Так, например, п.п. 3.1.2 указанного стандарта определяет предельные размеры отдельных просадок, выбоин, которые не должны превышать по длине 15 см, ширине - 60 см и глубине – 5 см.

Наличие дефектов, просадок, выбоин, снижение коэффициента сцепления покрытия автомобильных дорог, мостов, железнодорожных переездов и т.п., их несоответствие строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам, способна привести к потере управляемости, устойчивости автотранспорта, изменению его движения в опасном направлении.

На должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, возлагается обязанность содержать их в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил.

Если после ДТП состояние здоровья его участника в целом в норме, то ему необходимо попытаться установить причину изменения движения автомобиля. Целесообразно, соблюдая разумную безопасность, осмотреть дорожное покрытие на предмет наличия выбоин и других дефектов, постараться зафиксировать и сохранить их до прибытия сотрудников ГИБДД. При проведении осмотра места ДТП необходимо настаивать на

включении данных об этих дефектах в протокол осмотра и схему к нему, а также на составлении Акта о состоянии дорожного покрытия на месте происшествия.

К сожалению, часто сотрудники ГИБДД не составляют Акты о состоянии дорожного покрытия на месте происшествия или они отсутствуют в документации.

Поэтому при наличии возможности рекомендуется использовать не только один фотоаппарат, но и видеокамеру, демонстративно с нескольких точек сфотографировать дорожный дефект. Также будет не лишним обратить внимание на указанный дефект очевидцев, свидетелей, понятых, участвующих в процессуальных действиях, а также и других граждан, записав их данные. В последующем такое доказательство как свидетельские показания может оказаться не лишним в процессе защиты прав и интересов.

Если на месте происшествия сотрудники ГИБДД отказываются указать в документах наличие дефекта на дороге, рекомендуется при подписании указанных документов сделать соответствующее письменное замечание.

Кроме того, необходимо незамедлительно представить жалобу на их действия прокурору, вышестоящему руководству, руководителю следственного органа, в управление собственной безопасности с обязательным требованием проведения с участием водителя повторного осмотра места происшествия.

Также участникам автоаварии следует учитывать, что представители заинтересованных дорожных служб, как правило, после сообщения о ДТП достаточно быстро устраняют дорожные дефекты, не фиксируя данное обстоятельство в документации, а также место и конкретное содержание проведенных работ.

Действующие нормативные акты обязывают должностных лиц, ответственных за состояние дорог и других дорожных сооружений, своевременно устранять помехи для движения, запрещать или ограничивать

движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения.

В соответствии с Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации (утв. Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г.) дорожные организации совместно с работниками ГИБДД в установленном порядке с целью определения характеристик дорожных условий на момент совершения ДТП обязаны принимать участие в осмотре мест ДТП, в которых неудовлетворительные дорожные условия сопутствовали возникновению дорожно-транспортных происшествий.

При этом представителями дорожно-эксплуатационной организации составляется Акт обследования дорожных условий в месте совершения ДТП, который утверждается руководителем органа управления - балансодержателя дороги. При невозможности участия дорожной организации в осмотре непосредственно после совершения ДТП, осмотр проводится в течение суток.

К неблагоприятной дорожной обстановке относятся факторы, вынуждающие водителя совершать резкие маневры, объезжать препятствия или внезапно появившегося пешехода, либо применять экстренное торможение. Такие действия водителя могут привести к аварийной ситуации, потере устойчивости и управляемости транспортного средства, его заносу, изменению движения в опасном направлении.

Внезапная остановка впереди следовавшего транспортного средства, неожиданно выбежавший в неустановленном месте для перехода пешеход и другие подобные обстоятельства вынуждают водителя принять секундное решение и совершить действия по управлению автомобилем, которые могут привести к ДТП, столкновению транспортных средств, наездам на препятствие и т.д.

Опасные для водителей ситуации возникают в результате нарушения норм безопасности при проведении строительных работ на автомобильных дорогах, когда отсутствуют или в недостаточном количестве имеются

соответствующие дорожные знаки, направляющие и ограждающие устройства, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - красные и желтые сигнальные огни.

Иные причины столкновений транспортных средств составляют четвертую группу. Основной среди них является неправильная организация дорожного движения. К ним также относятся отсутствие или неправильное расположение дорожных знаков и разметки, светофорных объектов, препятствий и т.д., а также ограничение их обзорности и недостаточная видимость. Отсутствие надлежащей информации граждан о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения.

Например, в случае размещения за светофорным объектом рекламных люминесцентных витрин, совпадающих по цвету с сигналами светофора, водитель может неправильно оценить дорожную обстановку и совершить действия, ведущие к созданию аварийной ситуации на дороге.

Плохая видимость светофора определяется в случае, если сигналы светофора и символы на светофильтрах (линзах - рассеивателях) распознаются с расстояния менее 50 м, а также имеются различные дефекты отражателя (разрушения и коррозия) и рассеивателя (трещины и сколы).

Под ограниченной видимостью понимается расстояние видимости для данных условий движения, которое не соответствует нормативным требованиям из-за геометрических характеристик дороги или по метеоусловиям.

Плохая видимость дорожных знаков и различимость горизонтальной дорожной разметки осложняет принятие водителем правильного решения при выборе скорости и направления движения.

Указанные данные подлежат отражению в документах, составляемых должностными лицами в процессе осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Выявление обстоятельств, причин и механизма столкновения транспортных средств являются основными задачами расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Определение места столкновения автомобилей имеет первостепенное значение для таких дел. Нередко от этого зависит вопрос об ответственности конкретного водителя за наступившие последствия.

Место столкновения транспортных средств может быть наиболее объективно установлено по их следам, оставленным на месте происшествия, по участкам скопления отделившихся от них частей и других объектов (крылья, колеса, обломки кузова, частицы краски, осколки стекол, осыпь грунта, перевозимого груза, следы жидкостей и др.) и иным признакам.

Поэтому, если у водителя нет серьезных проблем со здоровьем, ему необходимо лично и активно участвовать в осмотре места происшествия, определении места столкновения и составлении процессуальных документов. Именно на этой стадии начинает формироваться позиция защиты.

При столкновении на перекрестках или на участках дороги, регулируемых светофорами, необходимо установить, кому из участников ДТП принадлежало право на первоочередное движение в намеченном направлении. Показания очевидцев о работе светофорного объекта и действиях водителей до столкновения, имеют существенное значение для принятия по делу объективного и обоснованного решения. Поэтому на месте происшествия необходимо устанавливать и записывать данные очевидцев, номера автомобилей.

В зависимости от обстоятельств дорожно-транспортного происшествия проводятся судебные медицинские, автотехнические и иные экспертизы.

Судебно-медицинская экспертиза живых лиц и трупов позволяет определить локализацию, степень тяжести вреда, причиненного здоровью человека, а также последовательность и характер происхождения телесных повреждений. Судебно-медицинский эксперт устанавливает причинную связь между полученными повреждениями (смертью) и тем или иным

внешним воздействием (с учетом свойства травмирующих предметов). Судебно-медицинская экспертиза также определяет механизм образования повреждений, позу потерпевшего в момент получения травмы и отвечает на другие вопросы.

Судебная автотехническая экспертиза позволяет определить место столкновения транспортных средств, их взаимное расположение относительно границ и осевой линии проезжей части, угол взаимного расположения и направления удара в момент столкновения. Эксперт-автотехник исследует механизм и стадии взаимодействия транспортных средств при их столкновении (процессы сближения, взаимодействия и отбрасывания транспортных средств), а также может ответить на другие вопросы.

По сложным делам назначаются судебная комплексная автотехническая и транспортно-трасологическая экспертиза, которая дает наиболее полное представление о месте столкновения и механизме ДТП.

Схема и протокол осмотра должны содержать точную характеристику следов колес на дорожном покрытии с указанием длины всех их участков: качения, юза, бокового скольжения.

Для более точного фиксирования обстановки места ДТП применяется фотосъемка, производимая по правилам судебной фотографии.

В протоколе осмотра и проверки технического состояния транспортных средств отмечаются их технические неисправности и повреждения. Особое внимание уделяется техническому состоянию агрегатов и систем автомобиля, влияющих на безопасность движения: тормозам, рулевому управлению, колесам и шинам, системам освещения и сигнализации. В протоколе указываются вид повреждений (вмятины, разрывы, трещины), их размеры и локализация. Должны быть зафиксированы объекты, которые могут помочь установлению обстоятельств ДТП: частицы грунта, посторонней краски, крови, волокна одежды, волосы и т.п.

Справка по ДТП содержит информацию о времени и месте происшествия, краткое его описание, информацию об автомобилях, участвовавших в ДТП, их водителях, очевидцах и пострадавших в результате происшествия.

Проведение автотехнической экспертизы осуществляется на основе определенных методов, которые представляют собой сочетание логического анализа и инженерных расчетов. Обычно процесс производства судебной автотехнической экспертизы можно разделить на следующие этапы:

- ознакомление с постановлением, изучение материалов дела, уяснение задачи исследования и оценка исходных данных;
- построение информационной модели исследуемого ДТП;
- проведение расчетов, составление графиков и схем;
- оценка проведенных исследований, уточнение первоначальной модели ДТП;
- формулирование выводов;
- составление и оформление заключения.

На первом этапе эксперт знакомится с содержанием постановления о назначении экспертизы, изучает событие ДТП в том виде, в каком оно установлено следствием или судом, вопросы, на которые предстоит ответить. Далее эксперт анализирует материалы уголовного дела, обращая особое внимание на их полноту и отсутствие противоречащих друг другу данных. Если после изучения материалов эксперт придет к выводу о том, что их недостаточно для производства экспертизы или что в них имеются противоречия, эксперт извещает об этом орган, вынесший постановление, и запрашивает новые материалы.

В процессе исследования эксперт-автотехник мысленно воссоздает последовательность событий в ходе ДТП и действий его участников. В то же

время он составляет план предстоящих исследований и перечень исходных данных, необходимых для проведения исследования. В соответствии с представленными материалами эксперт намечает примерную версию механизма исследуемого ДТП.

При исследовании эксперт-автотехник использует расчетные методы для определения параметров движения транспортных средств и пешеходов. Исходные данные он берет частично из постановления о назначении экспертизы и других материалов, предоставляемых следствием. Эти данные эксперт изменять не вправе, даже если их достоверность у него вызывает сомнение. О противоречиях и сомнениях в отношении исходных материалов эксперт должен отметить в своем заключении.

Недостающую для расчетов часть исходных данных эксперт выбирает из справочников, нормативных актов, методических рекомендаций и других источников. К числу выбираемых экспертом данных относятся:

- габаритные размеры транспортных средств, колея, база, масса, координаты центра тяжести, радиусы поворота;
- показатели тяговой динамичности транспортного средства (максимальные скорость и ускорение, время и путь разгона);
- коэффициенты продольного и поперечного сцепления шин с дорогой;
- коэффициент сопротивления качению;
- время реакции и водителя;
- время срабатывания тормозного привода;
- время увеличения замедления при торможении;
- КПД трансмиссии;
- коэффициент обтекаемости транспортного средства.

Значения этих данных являются усредненными и к данному происшествию относятся лишь косвенно, как наиболее вероятные. Поэтому, чем подробнее и точнее в исходных материалах, представленных следствием, будут охарактеризованы обстоятельства, от которых зависит возможность правильного выбора исходных данных, тем точнее результаты расчетов и достовернее выводы экспертизы.

Намечая первоначальную модель механизма ДТП, эксперт уточняет время и место происшествия, дорожную обстановку, направление движения транспортных средств и пешеходов и их расположение на дороге в различные моменты происшествия. Намеченная модель уточняется расчетами, которые позволяют установить состоятельность исходных данных и ответить на поставленные вопросы. При расчетах могут быть использованы аналитические, графоаналитические и графические методы. В настоящее время при производстве экспертиз широко применяется компьютерная техника, что освобождает эксперта от многочисленных однообразных и трудоемких операций, повышает производительность труда и надежность расчетов.

При построении информационной модели ДТП в качестве ее основы эксперты-автотехники обычно используют событие происшествия в изложении постановления о назначении экспертизы. В результате проведенного исследования эксперт может прийти к выводу о том, что действительный механизм ДТП отличается от описанного в постановлении. В таком случае он излагает свою версию и дает объяснение возникшим расхождениям.

Оформление результатов исследования. Ход исследования и результаты автотехнической экспертизы излагаются в заключении эксперта.

Во вводной части заключения в соответствии с требованиями ст. 204 УПК указываются все необходимые сведения об экспертном учреждении и об

эксперте, которому поручено производство экспертизы, вопросы, поставленные перед экспертом, объекты исследования и материалы, предоставленные для производства экспертизы, приводятся обстоятельства дела и исходные данные, имеющие значение для дачи заключения, с обязательным указанием источника их получения ("из протокола осмотра и проверки технического состояния транспортного средства", "из схемы ДТП" и т.п.), перечисляются использованные при исследовании справочно-нормативные документы (инструкции, приказы, руководства, справочники, методические пособия и т.п.) с указанием их наименования, номера, времени и места издания и т.д.

В исследовательской части заключения содержится описание процесса исследования и его результатов, дается научное объяснение установленным фактам. Каждому вопросу, решаемому экспертом, должен соответствовать определенный раздел исследовательской части. При исследовании нескольких вопросов, тесно связанных между собой, ход и результаты исследования помещаются в одном разделе. Излагаются сведения о состоянии объектов исследования и примененных методах; условиях проведения экспертного эксперимента; приводятся обоснования принятых значений технических величин при производстве расчетов; подробно отражается состояние следов и повреждений на транспортном средстве, их форма, размеры и другие идентификационные признаки. Описываются технические средства, использованные экспертом, все операции, которые производились над объектами исследования, приводятся результаты следственных действий (допросов, следственных экспериментов, осмотров), если они имели значение для выводов эксперта. Ход исследования описывается с такой подробностью, чтобы в случае необходимости можно было проверить правильность выводов, а исследование повторить.

Заканчивается исследовательская часть экспертной оценкой полученных результатов. В том случае, когда на некоторые из поставленных вопросов не удалось ответить, указываются причины этого.

Выводы эксперта излагаются в форме ответов на вопросы, поставленные перед экспертом органом, назначившим экспертизу. Ответы должны быть в той же последовательности, в которой вопросы приведены во вводной части. Если на некоторые из поставленных вопросов не представляется возможным дать ответы, причины этого указываются непосредственно в выводах или дается ссылка на исследовательскую часть заключения.

Выводы об обстоятельствах, способствовавших ДТП, по которым эксперту не были заданы вопросы, излагаются в конце заключения

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Преступления, совершаемые против безопасности движения, пресекаются и наказываются, потому что они посягают на нормальное функционирование средств транспорта, ввиду чего может последовать причинение вреда здоровью или даже жизни граждан. В исключительных случаях по результатам совершения таких преступных деяний, человек получает вред имущественного, морального и организационного характера.

Особенности расследования преступлений, совершенных на транспорте, так же регламентированы законодательством, поэтому этапы расследования и привлечения виновных граждан ответственности содержатся в законодательных актах, и не могут быть проигнорированы или нарушены.

Благодаря высокому ритму современной жизни, представить свою повседневную жизнь без транспортного средства практически невозможно. При этом мало кто из людей задумывается о том, что автомобиль является источником повышенной опасности, соответственно, человек постоянно рискует своей жизнью и здоровьем.

Как показывает практика, большинство происшествий на дорогах с участием транспорта происходят из-за случайного стечения обстоятельств, отсутствия достаточного технического состояния автомобилей.

По статистике, причинами транспортных преступлений становятся люди — это отличительная черта таких деяний.

- Субъектами таких преступлений являются:
- Сотрудники организаций.
- Гражданские лица, которые прошли специальную подготовку, о чем свидетельствует специальный документ.

Сотрудники, работающие в компаниях, занимающихся обслуживанием транспортных средств. Еще одна отличительная черта такого рода преступных деяний

й заключается в том, что, как правило, они совершаются из-за бездействия или неосторожности человека.

Конечно, существует ряд деяний, которые совершаются умышленно, к примеру, когда гражданин умышленно приводит тормоза на своем автомобиле в негодность, но такие ситуации встречаются крайне редко и носят скорее исключительный характер.

Транспортные средства, принимающие участие в таких противоправных деяниях, могут быть использованы для личного или общего пользования. Однако в зависимости от своего статуса, такие средства передвижения могут нарушать безопасность людей под воздействием внутренних и внешних факторов.

Можно выделить несколько основных видов правонарушений, совершаемых в отношении обеспечения безопасности движения транспортных средств. К ним относятся:

- Правонарушения, охарактеризованные несоблюдением требований ПДД.
- Преступления, охарактеризованные нарушением условий для безопасного функционирования автотранспорта, в независимости от вида такого средства передвижения.
- Прочие преступления, произошедшие в этой сфере.

Основное противоправное деяние, возникающее в данной сфере — это умышленное нарушение человеком правил безопасного движения и выпуск в эксплуатацию автотранспорта и прочих машин. Именно по этой причине криминалистический состав преступления, чаще всего, определяется, исходя из характеристик именно этих двух правонарушений.

По нормам российского законодательства, к понятию «дорожно-транспортного происшествия» могут быть отнесены не только бытовые ситуации, но и ряд исключительных случаев, которые люди, по ошибке, не относят к данной категории правонарушений.

- Столкновение двух ТС.
- Наезд транспортного средства на гужевой транспорт, пешехода.

- Выпадение пассажира из автомобиля.
- Переворот транспорта.
- Прочие происшествия на дороге с участием транспорта (к примеру, падение автомобиля с обрыва).

Благодаря такому грамотному определению, в случае возникновения или совершения угрозы для безопасности дорожного движения, уполномоченные лица могут определить виновника ДТП, который впоследствии будет привлечен к ответственности.

Криминалистическая характеристика преступного деяния состоит из нескольких взаимосвязанных характеристик ДТП, обстоятельств случившегося, личных свойств участников произошедшего, в частности, особенностей их поведения.

Практика показывает, что в большинстве случаев ДТП происходят в результате нарушения ПДД автовладельцами, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, мотоциклистами, а также по причине грубых нарушений правил эксплуатации и работниками автохозяйств, плохого контроля за состоянием дороги организацией дорожного движения, а также нередко случаи страхового мошенничества, когда ДТП имитируется.

Несмотря на однотипность обстоятельств механизмов ДТП, установить их причину бывает нелегко. Нарушений, допущенных пешеходом, водителем, а также лицами, ответственными за состояние автомобиля. Поэтому необходимо выявлять и оценивать возможную связь данных причин. Выяснить криминалистически значимые обстоятельства ДТП помогает знание его механизма. Обстановка и механизм ДТП являются ключевыми элементами рассматриваемых преступлений. Конечно, на механизм совершения преступления оказывает влияние огромное количество элементов системы «водитель-автомобиль-дорога-окружающая среда».

При расследовании дорожно-транспортных происшествий одной из основных задач следователя является сбор всей нужной информации для восстановления механизма ДТП.

После того как следователь собрал всю необходимую информацию он может, проведя расчёт ДТП по стандартной методике, а может, занести все данные в програм

му моделирования и получить полную, а также точную картину действий участников или участников ДТП, а также поведения орудия преступления то есть автомобиля. Проанализировав результат, следовательно может прийти к заключению о причинах ДТП и механизме протекания ДТП и сделать соответствующие выводы о виновности участников. Однако не всегда всё становится однозначно понятно, и тогда необходимо использовать прочностные расчёты для более полной и ясной картины произошедшего.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ I НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12.12.1993 года (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 г. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ) // Официальный портал: <http://www.pravo.gov.ru>.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 04.05.2016) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 03.04.2016) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 30.03.2016) // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 52 (ч. I). – Ст. 4921.

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

6. Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 23. – Ст. 2291.

7. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «Об безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

8. Об утверждении Правил свидетельства лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления

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

РАЗДЕЛ III ЛИТЕРАТУРА

1. Аверьянова Т. В. Криминалистика: учебник. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, Е. Р. Россинская. – М.: НОРМА, 2014. – 712 с.
2. Артемьев В. А. и др. Правила и безопасность дорожного движения / Артемьев В. А., Салил В. И., Шатохин В. Е. – Минск: Беларусь, 1989. – 219 с.
3. Балакин В. Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В. Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск: СибАДИ, 2010. – 136 с.
4. Батычко В. Т. Уголовное право. Общая и особенная части: курс лекций. – М.: Норма, 2015. – 712 с.
5. Белкин Р. С. Криминалистика. Краткая энциклопедия. – М.: Норма, 2017. – 538 с.
6. Беляев В. Г. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – Ростов н/Д: Феникс, 2012. – 692 с.
7. Бохан А. П. Нарушающие правил дорожного движения и эксплуатация транспортных средств в состоянии крайней необходимости // Актуальные проблемы уголовного права: сборник науч. стат. – Ростов н/Д, 2017. – С. 140-148.
8. Вандышев В. В. Уголовный процесс. Конспект лекций. – СПб.: Питер, 2012. – 653 с.

9. Васильев А. Н. Предмет, система и теоретические основы криминалистики / А. Н. Васильев, Н. П. Яблоков. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 2015. – 143 с.
10. Волчецкая Т. С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие. — Калининград, 2018. – 174 с.
11. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: автореф. дис. . . . канд. юрид. наук. – Казань, 2017. – 32 с.
12. Гавло В. К. Судебно-следственные ситуации: психолого-криминалистические аспекты: монография / В. К. Гавло, В. Е. Ключко, Д. В. Ким / под ред. проф. В. К. Гавло. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2016. – 226 с.
13. Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. высш. учеб. заведений. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2016. – 572 с.
14. Криминалистика / Под ред. М. В. Салтевского. – М.: Приор, 2015. – 582 с.
15. Криминалистика / Под ред. Р. С. Белкина. — М.: Норма, 2018. – 693 с.
16. Криминалистика. / Под ред. Н. П. Яблокова. — М.: Юридическая литература, 2016. – Т. 1. – 497 с.
17. Кузьменко Н. К. Систематизация неотложных следственных действий и раскрытия и расследования преступлений. – М.: Юридическая литература, 2014. – 185 с.
18. Москвина Ю. В. О проблемах определения субъекта административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, повлекших причинение вреда здоровью потерпевшего // ЕвразЮж. – 2017. – №9(40). – С. 19-26.
19. Никитас Д. А. Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации (проблема и профилактика) // Российский следователь. – М.: Юрист, 2015, №9.
20. Официальный сайт ГИБДД Новосибирской области. [Электронная версия]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/struct/reg/54/39547>.

21. Панкова О. В. Практика применения КоАП РФ по правонарушениях в области дорожного движения: научно-практич. пособие / О. В. Панкова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2016. - 493 с.

22. Потапова А. Г. Освидетельствование в уголовном судопроизводстве России: процессуальный аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Челябинск, 2017. - 29 с.

23. Решняк М. Г. Современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Международного юридического института. - 2014. - №1(37). - С. 32-35.

24. Россинская Е. Р. Криминалистика. - М.: Норма, 2013. - 549 с.

25. Россинский Б. В. Некоторые направления совершенствования надзорно-исполнительской деятельности подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД // Вестник Московского университета МВД России. - 2015. - №3. - С. 11-17.

26. Селиванов Н. А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие / Селиванов Н. А., Дворкина А. И., Завидов Б. Д. и др. - М.: Лига Разум, 2018. - 328 с.

27. Соколов А. Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. - 2018. - №9. - С. 54-63.

Автотехническая трасологическая экспертиза ДТП с участием мотоцикла и
автомобиля

Заключение №2319 об исследовании соответствия образования повреждений:
автомобиля KIA OPTIMA; мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS;

Время проведения исследования:

начато: в 10 час. 10 мин. 29 сентября 2019 года

окончено: в 15 час. 10 мин.

3 октября 2019 года Специалист: Р.В. Москва 2019 г.

ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Исследование проведено: ООО «Межрегиональный центр экспертизы и оц
нки»

Адрес: 107023, г. Москва, ул. Электрозаводская, д. 20. ИНН 7701775023

На основании Договора об экспертно-обслуживании №010/09/16 от 15.09.2
019 г. с заказчиком: С.О. о проведении экспертизы.

Производство исследования поручено сотруднику ООО «Межрегиональн
ый центр экспертизы и оценки», эксперту-автотехнику.

Эксперт несет ответственность за задачу заведомо ложного заключения, пред
усмотренной ст. 307 УК РФ. На разрешение эксперта/специалиста ставятся три воп
роса:

1. Каков технической точки зрения механизм ДТП, произошедшего с участ
ием транспортных средств KIA OPTIMA и TRIUMPH STREET TRIPLE ABS.

2. Какими требованиями пунктов Правил дорожного движения РФ обязаны
были следовать водители транспортных средств KIA OPTIMA и TRIUMPH STRE
ET TRIPLE ABS, в данном ДТП? Соответствовали ли действия водителей требован
иям пунктов Правил дорожного движения РФ?

3. Несоответствие требованиям пунктов Правил дорожного движения РФ,
в действиях, какого водителя, находятся в причинно-
следственной связи с фактом ДТП?

НА ИССЛЕДОВАНИЕ БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ:

1. Сведения водителя и ТС; 2. Документы из компетентных органов; 3. Черно-белые фотоснимки повреждений транспортных средств KIA OPTIMA и TRIUMPH STREET TRIPLE ABS в электронном виде; 4. Цветные фотоснимки повреждений мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS в электронном виде;

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Ответ на первый вопрос:

Установлены повреждения транспортных средств KIA OPTIMA и TRIUMPH STREET TRIPLE ABS на представленных документах заявленного происшествия в своей совокупности достаточны для сравнительного исследования. В ходе проведения экспертизы, для определения наиболее точного механизма образования повреждений ТС заявителей, согласно заявленным обстоятельствам происшествия, отраженных в представленных на исследование документах, экспертом были изготовлены отдельные виды реконструкции механизма происшествия. 20.05.2019 года около 11 часов 00 минут по адресу г. Москва, случилось ДТП, в котором участвовали мотоцикл TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и автомобиль KIA OPTIMA. Следовавшая от восторону, водитель мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, на круговом движении свернула на восторону области и начала движение за поливальными машинами, которые двигались в попутном направлении, осуществляя при этом полив проезжей части. Одна из поливальных машин двигалась в среднем ряду, вторая наиболее удаленная следовала по крайней левой полосе. Чтобы не попасть по дструю воды, водитель мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS обогнала первую поливальную машину слева, двигаясь по крайней левой полосе, после чего собралась перестроиться во второй ряд. Продолжая движение по крайней левой полосе, решила перестроиться, перед поливальной машиной, движущейся в среднем ряду. Убедившись в безопасности маневра, перестроилась в средний ряд непосредственно перед ближней поливальной машиной, и продолжила движение в попутном направлении, пытаясь определить возможность опережения второй поливальной маши

ны, движущейся по крайнему левому ряду несолько впереди. Спустя некоторое время, продолжая свое движение во втором ряду, перед поливальной машиной, водитель мотоцикла почувствовал сильный удар в правую тыльную часть системы выброса отработанных газов, расположенную на некотором удалении от сиденья левого колеса, что в свою очередь вызвало падение водителя мотоцикла. После падения водителя мотоцикла, транспортное средство начало опрокидываться на соседнюю полосу движения одновременно осуществляя частичный разворот, по ходу часовой стрелки, относительно первоначального вектора движения. После падения мотоцикла на правую сторону рамы, оказавшись таким образом на левой стороне, крайней правой полосы, транспортное средство TRIUMPH STREET TRIPLE ABS начало смещаться влево и вперед, под острым углом к горизонтальной разметке, разделяющей правую крайнюю и среднюю полосы движения, оставляя при этом на проезжей части след волочения ТС. *Фотоснимки места происшествия, выполненные сотрудниками ГИБДД*







ЭКСПЕРТНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ ТСПРОИЗОШЕ
ДШЕГО 20.05.2019 г. (классификация по характеру взаимного сближения ТС).

Проводя исследование механизма столкновения транспортных средств TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и KIA OPTIMA, эксперт пришел к выводу о том, что так как транспортное средство KIA OPTIMA, до столкновения двигалось по крайней правой полосе движения несколько позади от мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, двигавшегося по средней полосе движения, то чтобы не попасть в объектив видеокамеры, а также под струей поливальной машины, в момент движения по полосе, предназначенной для движения общественного транспорта, водитель автомобиля KIA OPTIMA начал осуществлять маневр перестроения в во второй ряд. При осуществлении данного маневра водитель автомобиля KIA OPTIMA, не учел боковой интервал до движущегося слева по средней полосе мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS. Также в данном конкретном случае, одной из причин образования предпосылок столкновения ТС, во время осуществления маневра автомобиля KIA OPTIMA, по перестроению в во второй ряд движения, могло послужить ухудшение видимости, образовавшееся из-за потоков воды поливальной машиной. Во время движения, водитель автомобиля KIA OPTIMA, осуществляло опережение и маневрирование, не учитывая при этом боковой интервал, между задней частью правой стороны мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и передней частью левой стороны кузова автомобиля KIA OPTIMA

А, что в свою очередь привело к контактному воздействию элементов транспортных средств TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и KIA OPTIMA. Основываясь доп. лнительным объяснением водителя мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, было установлено, что во время движения, когда транспортное средство KIA OPTIMA, своей передней частью находилось с правой стороны мотоцикла, в зоне задней осимотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, где произошло контактное взаимодействие между тыльной частью системы выброса отработанных газов мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и элементами конструкции передней части лев. ой стороны кузова автомобиля KIA OPTIMA, образовав при этом острый угол между продольными осями мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS и автомобиля KIA OPTIMA.

Фотографии повреждений мотоцикла:



Ответ на второй вопрос: Из произведенного исследования следует, что участник ДТП, имевшего место 20.05.2019 года водитель автомобиля KIA OPTIMA, обязан был следовать требованиям в всех пунктах правил дорожного движения РФ, в особенности требования следующих пунктов ПДД РФ: - 1.3 ПДД РФ; - 1.5 ПДД РФ; - 8.1. ПДД РФ; - 9.10. ПДД РФ; - 10.1 ПДД РФ. Из произведенного выше исследования следует, что участник ДТП, произошедшего 20.05.2019 года водитель мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, обязана была следовать требованиям в всех пунктах правил дорожного движения РФ, в особенности требования следующих пунктов ПДД РФ: - 1.3 ПДД РФ; - 1.5 ПДД РФ; - 8.1. ПДД РФ; - 9.10. ПДД РФ; - 10.1 ПДД РФ. Из произведенного выше исследования, следует, что действия водителя управлявшего автомобилем KIA OPTIMA не соответствовали п. 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 Правил дорожного движения РФ, по следующим причинам: - водитель при осуществлении движения через перекресток не выполнил требования ПДД, знаков и разметки; - водитель причинил вред другому участнику дорожного движения. - водитель при выполнении маневра создал опасность для движения, а также помехи - водитель вел транспортное средство с высокой скоростью, не обеспечивая постоянной контроль за движением - водитель транспортного средства при опережении мотоцикла допустил несоблюдение необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения. Из произведенного выше исследования, следует, что действия водителя, управлявшего мотоциклом TRIUMPH STREET TRIPLE ABS не соответствовали требованиям пунктов Правил дорожного движения РФ не усматривается.

Ответ на третий вопрос: Следовавшая от стороны, водитель мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, на круговом движении свернула на, в сторону участка и начала движение за попутными машинами, которые двигались в попутном направлении, осуществляя при этом поворот проезжей части, одна из которых двигалась в среднем ряду, вторая наиболее удаленная следовала по крайнему левому ряду.

Чтобы не попасть под струю воды, водитель мотоцикла TRIUMPH STREET TRIPLE ABS обогнала первую поливальную машину слева, двигаясь по крайней левой полосе, после чего сбавлялась и перестроилась во второй ряд. Продолжая движение по крайней левой полосе, решила перестроиться, перед поливальной машиной, движущейся в среднем ряду. Убедившись в безопасности маневра, перестроилась в средний ряд непосредственно перед ближней поливальной машиной, и продолжила движение в попутном направлении, пытаясь определить возможность опережения второй поливальной машины, движущейся по крайнему левому ряду на несколько впереди. Спустя некоторое время, продолжая свое движение во втором ряду, перед поливальной машиной, водитель мотоцикла почувствовала сильный удар в правую тыльную часть системы выброса отработанных газов, расположенную на некотором удалении от оси заднего левого колеса, что в свою очередь вызвало падение водителя мотоцикла. После падения водителя мотоцикла, транспортное средство начало опрокидываться на соседнюю полосу движения одновременно осуществляя частичный разворот, по ходу часовой стрелки, относительно первоначального вектора движения. После падения мотоцикла на правую сторону урамы, оказавшись таким образом на левой стороне крайней правой полосы, транспортное средство TRIUMPH STREET TRIPLE ABS начало смещаться влево и вперед, под углом около 10 градусов, к горизонтальной разметке, разделяющей правую крайнюю и среднюю полосы движения, оставляя при этом на проезжей части след вложения ТС. При детальном исследовании представленных документов установлено, что действия водителя Ч.В., управлявшего автомобилем KIA OPTIMA не соответствовали п. 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 ПДД РФ, вследствие чего он создал аварийную ситуацию, результатом которой явилось столкновение транспортных средств KIA OPTIMA и TRIUMPH STREET TRIPLE ABS. Следовательно, действия водителя Ч.В., управлявшего автомобилем KIA OPTIMA в полной мере послужили причиной произошедшего 20.05.2019 года дорожно-транспортного происшествия.

ВЫВОДЫ:

Вывод из первого вопроса:

Механизм столкновения автомобилей KIA OPTIMA и TRIUMPH STREET TRIPLE ABS, произошедшего 20.05.2019 года по адресу: г. Москва, реконструирован в объеме представленной эксперту информации и изложен в исследовательской части заключения.

Вывод из второго вопроса: Водитель Ч.В., управлявший автомобилем KIA OPTIMA обязан был следовать всем требованиям Пунктов правил дорожного движения РФ в особенности требованиями пунктов 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 Правил дорожного движения РФ. Водитель С.О., управлявшая мотоциклом TRIUMPH STREET TRIPLE ABS обязана была следовать всем требованиям Пунктов правил дорожного движения РФ в особенности требованиями пунктов 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 Правил дорожного движения РФ. В действиях водителя Ч.В., управлявшего автомобилем KIA OPTIMA усматривается несоответствие требованиям пунктов 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 Правил дорожного движения РФ. В действиях водителя С.О., управлявшей автомобилем TRIUMPH STREET TRIPLE ABS несоответствия требованиям пунктов Правил дорожного движения РФ в ходе исследования выявлено не было.

Вывод из третьего вопроса: Несоответствие требованиям пунктов 1.3; 1.5; 8.1; 9.10; 10.1 Правил дорожного движения РФ в действиях водителя Ч.В., управлявшего автомобилем KIA OPTIMA в полной мере послужили причиной произошедшего 20.05.2019 года ДТП.