

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра криминалистики

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему: «Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений»

Выполнил: _____
(фамилия, имя, отчество)

_____ (специальность, год набора, № группы)

Руководитель: _____
(ученая степень, звание, должность)
_____ (фамилия, имя, отчество)

Консультант: _____
(ученая степень, звание, должность)
_____ (фамилия, имя, отчество)

Рецензент: _____
(ученая степень, звание, должность)
_____ (фамилия, имя, отчество)

К защите:

_____ (допущена, не допущена)

Начальник кафедры:

_____ (подпись, фамилия и инициалы)

Дата защиты: « » 20 г.

Оценка: _____

Казань 2017

ПЛАН

Введение.....	3
Глава I. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений.....	8
§1. Сущность и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений.....	8
§2. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	18
Глава 2. Криминалистические проблемы организации расследования и раскрытия дорожно-транспортных преступлений.....	21
§1. Организационно-тактические особенности деятельности ОВД при поступлении информации о дорожно-транспортном преступлении.....	21
§2. Особенности возбуждения уголовного дела и типичные ситуации первоначального этапа расследования.....	24
Глава 3. Тактические особенности производства следственных действий и использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	27
§1. Особенности производства следственного осмотра при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	27
§2. Организация и проведение допросов при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	35
§3. Тактические особенности организации и проведения следственных экспериментов при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	37
Заключение.....	52
Список использованной литературы.....	53
Приложения	

Введение.

Тема дипломной работы «Особенности расследования дорожно - транспортных преступлений».

Актуальность работы состоит в том, что автомобилизация является важной составной частью прогресса общества . Однако процесс автомобилизации имеет и негативные стороны. Существенным отрицательным последствием автомобилизации является аварийность на автомобильном транспорте. В настоящее время ежегодно на дорогах мира погибает 1,25 млн. человек и более 10 млн. получают ранения. Человечество несет не только физические и моральные потери , но и огромный материальный урон от дорожно-транспортных происшествий.

Почти половина из жертв дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) — мотоциклисты и пешеходы . В России уровень дорожной безопасности сравним с Китаем, Таджикистаном и Арменией. Такие цифры приводит Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) в своем новом отчете.

Тяжесть последствий от ДТП у нас значительно выше , чем в большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации. Число погибших в ДТП в расчете на 10 тыс. транспортных средств в России в 5 - 6 раз больше, чем в США и некоторых других странах . Доля погибших среди всех пострадавших в ДТП на порядок превышает аналогичный показатель в США. В результате ДТП значительное число пострадавших получает тяжкие телесные повреждения, по оценкам экономистов потери от ДТП в стране составляют ежегодно 10-15 трлн. рублей.

В современном обществе, в условиях интенсивного развития транспорта, нельзя переоценить роль права, в том числе и уголовного права, в обеспечении неукоснительного соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта . Однако его позитивное воздействие в этой области представляется недостаточным в силу определенного

несовершенства законодательного регулирования ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В определенной корректировке, в том числе в сторону усиления уголовной ответственности, нуждается и судебная практика по уголовным делам этой категории.

Пределы исследования ограничены анализом преступлений, предусмотренных статьями 263 и 264 УК РФ, поскольку они составляют основной массив всех преступлений, так или иначе связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В этих непростых условиях очень большая нагрузка ложится на следователей по расследованию преступлений, связанных с ДТП. Осуществляя расследование, следователь стремится определенным образом упорядочить свою деятельность, перевести ее в разумное, рациональное, методически целесообразное русло. С этой целью он, прежде всего, обращается к собственному опыту организации и осуществления работы по делам аналогичной категории, отыскивает в нем оправдавшие себя подходы, приемы, которые помогли ему в прошлом добиться успеха в расследовании, прийти к цели кратчайшим путем, показали свою состоятельность и продуктивность. Осмысливая все ценное из своего опыта, отделяя необходимое от случайного, следователь пытается использовать отразившиеся в его памяти закономерности при работе по новому делу в сходных условиях. Однако известная недостаточность индивидуального опыта и личного знания диктует ему необходимость обращаться не только к собственному профессиональному прошлому, но и к передовому коллективному опыту его коллег, обобщенному на научной основе, а также к криминалистическим информационным моделям (описаниям, характеристикам, рекомендациям и т.д.), и типовой методике расследования. Этим объясняется практическая значимость данной работы.

Таким образом, методика расследования - это обусловленная предметом

доказывания система следственных и иных предусмотренных нормами права действий , осуществляемых в оптимальной последовательности с целью полного и быстрого установления истины по уголовному делу на основе планирования, с учетом следственной ситуации , криминалистической характеристики данного вида преступления и характерных для его расследования особенностей применения тактических приемов и технических средств.

В последние годы резкий рост автомобильного транспорта в стране в сочетании с низким уровнем подготовки водителей и значительным числом нарушений ими правил дисциплины на транспорте (управление автомобилем при отсутствии прав на его вождение, управление в нетрезвом состоянии, грубые нарушения правил движения и т. п.) вызвали опасный рост ДТП, в том числе влекущих тяжкие и особо тяжкие последствия. Меры , предпринимаемые органами ГИБДД, пока не в состоянии переломить эту тенденцию. Особую роль в ДТП играют водители автомобилей иностранного производства, поскольку их профессиональный уровень зачастую не соответствует высоким техническим характеристикам автомобилей , развивающих значительную стартовую скорость, не адаптированных к отечественным дорожным условиям и т .п. К этому следует добавить типичную недисциплинированность пешеходов, по вине которых нередко возникают аварийные ситуации. И хотя привлечение их к ответственности по ст. 264 УК в надлежащих случаях возможно, на практике это осуществляется редко.

Объектом исследования являются общественные отношения , обеспечивающие безопасность функционирования различных типов транспорта, регулируемые определенными нормами уголовного и уголовно-процессуального права.

Предметом изучения анализируемых преступлений являются две группы закономерностей: закономерности совершения дорожно-транспортных происшествий виновным, образования вследствие ДТП следов,

и закономерности расследования совершенного ДТП уполномоченным на то лицом, в целях определения виновного лица, подлежащего привлечению к уголовной ответственности.

Целью работы является показать методику расследования этой группы преступлений, показать на практическом материале:

- особенности первоначального этапа расследования ДТП , повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности;
- особенности последующего этапа расследования ДТП, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности.

В соответствии с поставленными целями, последовательно выдвигались и решались следующие задачи:

- раскрыть элементы криминалистической характеристики ДТП, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности (обстановка места совершения ДТП (место, время , окружающая среда, характерные признаки личности виновного в совершении ДТП, особенности личности потерпевшего), транспортное средство, как орудие совершения ДТП, способ совершения ДТП;
- выявить характерные следы , образующиеся в результате ДТП данной категории и механизм их образования (следы ходовой части транспортного средства; следы-предметы; следы повреждений на транспортных средствах (при столкновении и опрокидывании, вследствие наезда на пешехода или иную преграду); следы на трупe, одежде и обуви потерпевшего);
- показать особенности возбуждения уголовного дела по ДТП, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности;
- определить исходные следственные ситуации и способы их решения;
- рассмотреть тактику отдельных следственных действий , в ходе расследования дел данной категории (осмотр места происшествия; допрос водителя; допрос потерпевшего, свидетелей и очевидцев; следственный эксперимент).
- показать особенности тактики назначения судебных экспертиз при

расследовании ДТП, повлекших причинения тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности ; таких как криминалистическая судебно-медицинская и автотехническая экспертиза; судебно-медицинская экспертиза; автотехническая экспертиза (подготовка и назначение автотехнической экспертизы ; оценка следователем объективности и достоверности автотехнической экспертизы).

Структура дипломной работы состоит из введения, трех глав , объединяющих параграфы, заключения и списка литературы , использованной при написании данной работы. В работе были использованы труды таких ученых, как Л.И Попова., Г.И. Заславского, И.Е. Лобана и др.

Глава I. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений

§1. Сущность и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений

Прежде чем рассматривать особенности методики расследования дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности, следует дать понятие криминалистической характеристики данного вида преступлений.

Криминалистическую характеристику дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть по неосторожности, можно определить как информационно-объективную схему, построенную на основе структурированного описания характерных особенностей и качественных признаков состава данного преступления, выраженных в обстановке, механизме и способе его совершения, характерных признаках личности участников дорожного движения (лица, виновного в совершении ДТП, и потерпевшего), транспортное средство, как орудие преступления.

Таким образом, необходимо рассмотреть и дать характеристику всем элементам криминалистической характеристики данного вида преступлений.

Обстановка места совершения ДТП

В результате совершения любого преступления как объективного события, в том числе и ДТП, в окружающей среде происходит изменение состояния материальной обстановки, в которой оно совершено.

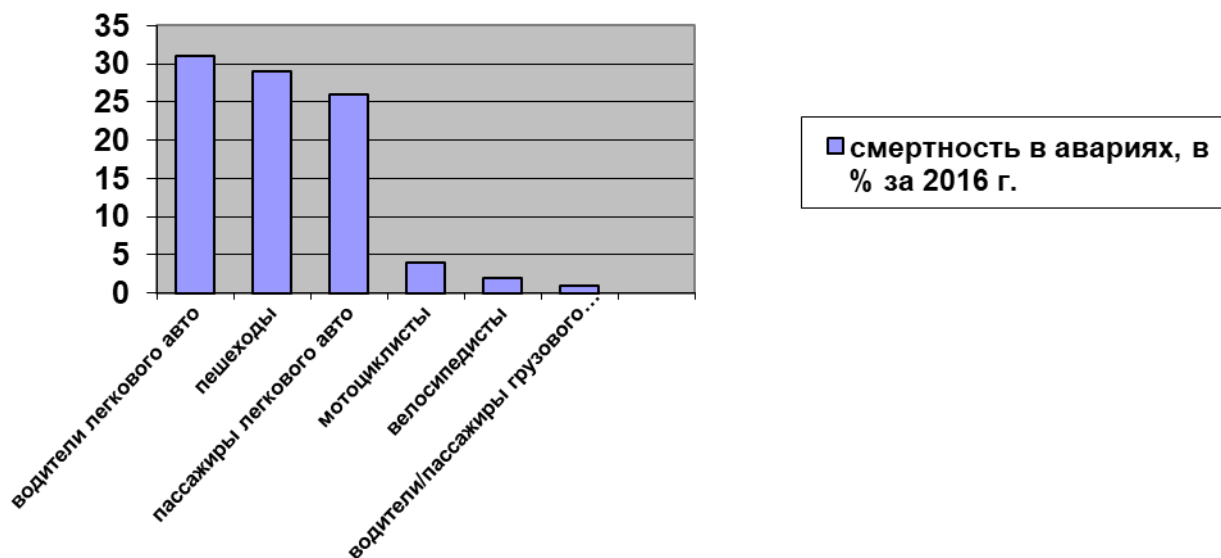
Следует различать четыре составляющих компонента обстановки места совершения ДТП.

а) Место совершения ДТП представляет собой комплекс объектов и явлений, отличающихся постоянством вида, форм, упорядоченной, долговременной и устойчивой конструкцией внутренних свойств и состояний, а также внешних связей. Эту составляющую обстановки образуют

конструктивные и технические особенности проезжей части дороги, где совершено дорожно-транспортное преступление; средства организации регулирования движения транспортных средств и пешеходов ; расположенные вблизи проезжей части дороги зеленые насаждения, здания и иные сооружения; временные характеристики дорожного события, данный компонент обстановки места совершения ДТП может трактоваться как внешняя среда, внешние условия, в которых совершено ДТП.

б) Время совершения ДТП. Пространственно-временная информация, являясь разновидностью криминалистической информации, может носить как ориентирующий, так и доказательственный характер, и использоваться в доказывании по уголовным делам в качестве разновидности фактических данных , на основе которых компетентные органы устанавливают существенные для дела обстоятельства, что в тактико-криминалистическом плане способствует эффективному поиску и сбору другой доказательственной и вспомогательной информации, выдвижению следственных версий, установлению иных связей и отношений.

«Смертность в авариях», Рис.1

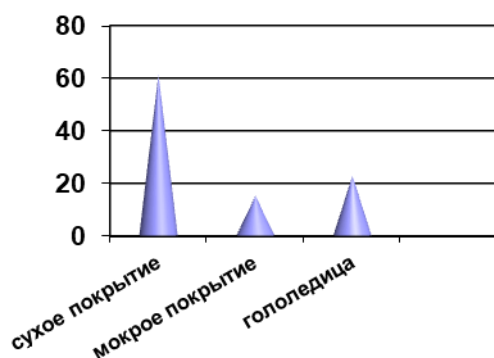


По сравнению с данными предыдущего отчета в России водители легковых автомобилей (31%) стали гибнуть в авариях чаще, чем пешеходы (29%). 26 % погибших в ДТП приходится на пассажиров легковых автомобилей. Меньше всего, согласно статистике, на российских дорогах гибнет мотоциклистов (4%), велосипедистов (2%) и водителей / пассажиров тяжелых грузовиков (1%).

в) Окружающая среда места совершения ДТП представляет собой совокупность объектов и явлений, структуру, внешние связи и отношения с окружающей средой, которые относительно изменчивы и непостоянны. В качестве составных элементов данной непостоянной части обстановки выступают такие обстоятельства, как метеоусловия (положение солнца или луны, облачность, осадки), а также особенности состояния дорожного покрытия, особенности освещенности, динамическая линейная и угловая обзорность и видимость пространства.

Во многих случаях регистрируется факт совершения ДТП на дорогах с асфальтовым покрытием, дорожное покрытие на момент совершения дорожно-транспортного преступления было сухое в 61,5% случаев, в 15,4% - мокрое, в 23,1% - гололедица.

«ДТП на дорогах с асфальтовым покрытием, %», Рис.2.



г) Иные компоненты обстановки места совершения ДТП, выражаются в виде остаточных явлений, появившихся в результате дорожно-транспортного происшествия, сопутствующих ему или случайных, не связанных с ним процессов, событий, явлений, имевших место до, после, либо во время совершения расследуемого дорожного события. В качестве составляющих данной части обстановки выступает местонахождение транспортных средств, имеющих отношение к расследуемому дорожному событию, на дороге и прилегающем к ней участке местности; следы движения транспортных средств; поза, состояние и расположение трупа на проезжей части дороги или обочине, относительно транспортного средства; разнообразные материальные компоненты (осколки битого стекла, отделившиеся и разрушенные детали транспортного средства, осыпавшийся с транспортного средства грунт, пятна или лужицы электролита, тормозной или охлаждающей жидкости и т. д.). Зачастую, связи и отношения данных объектов и предметов между собой, с окружающей средой и расследуемым дорожным событием, представляются разрозненно и в малом объеме, что обуславливает неясность в вопросе: оставлены ли обнаруженные следы торможения, « юза » или отдельные предметы транспортным средством, причастным к ДТП, либо транспортным средством, не имеющим отношения к данному дорожному событию. Но в то же время они могли иметь прямое отношение к расследуемому событию, однако не всегда учитываются при производстве осмотра (иногда это будут следы вышедшего на проезжую часть дороги человека, отображающие траекторию его движения, или следы другого транспортного средства, из-за которого оно произошло, и т. п.). Такие следы нужно обнаруживать, исследовать и фиксировать, раскрывая при этом их связь с обстановкой места ДТП, так как они могут оказать помощь при установлении истинного механизма и следовательно, истинных обстоятельств, способствовавших его совершению. В противном случае

может оказаться, что к уголовной ответственности будет привлечен водитель, который на самом деле не виновен в совершении ДТП.⁶

Значение и роль данных об обстановке места совершения дорожно-транспортного преступления будут иметь различную степень важности в зависимости от ситуационного фактора совершенного преступления, а также объема исходной информации о нем. Чем меньше первоначальных данных о расследуемом событии, тем выше роль и значимость изучения материальной обстановки места совершения ДТП, анализ которой позволяет определить границы осмотра; обуславливает обнаружение следов и предметов, имеющих и могущих иметь доказательственное значение; позволяет предварительно выявить и объяснить обстоятельства, способствовавшие совершению ДТП, и реконструировать его механизм от начала возникновения опасной ситуации до конечного расположения транспортных средств и участников дорожного движения⁷.

7. Винокуров, В. Н. Объект преступления. Теория, законодательство, практика: моногр. / В.Н. Винокуров. - М.: Юрлитинформ, 2016. - 224 с. 7 Социогуманитарный вестник Кемеровского института (филиала) РГТЭУ № 1(16). 2016

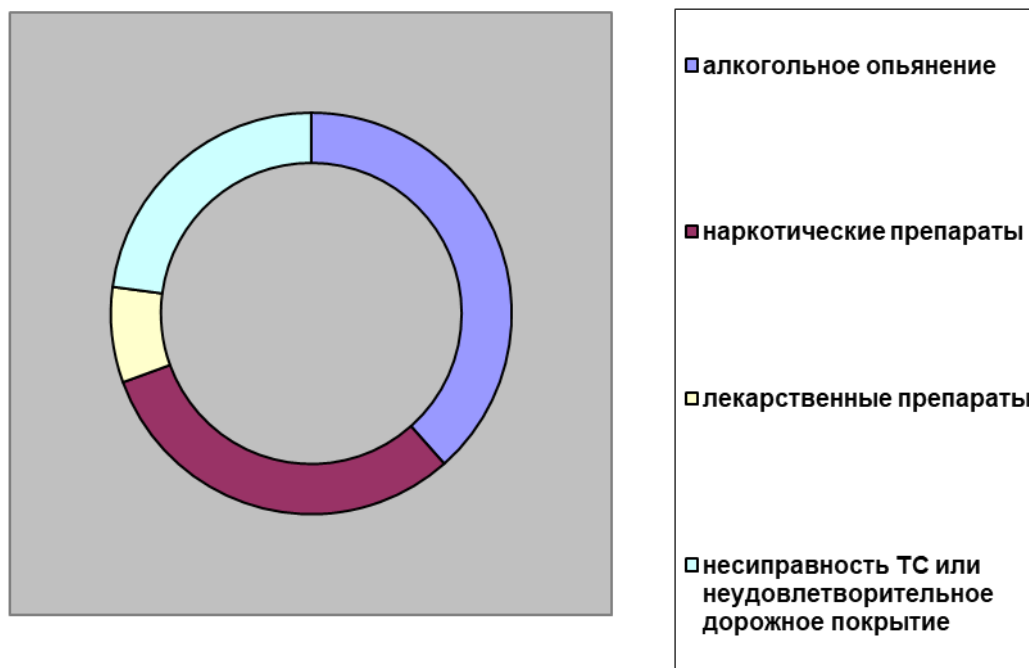
Характерные признаки личности виновного в совершении ДТП

Данный элемент криминалистической характеристики ДТП непосредственно связан с решением одной из основных задач, установлением лица, виновного в совершении общественно опасного деяния. Как правило, деятельность в этом направлении ограничивается получением демографических сведений, характеристик на данное лицо с места его работы и справок из ГИБДД о зарегистрированных нарушениях Правил дорожного движения, допущенных им в течение предшествующего года. Личность виновного в совершении ДТП индивидуальна и представляет комплекс социальных, психологических и физических особенностей индивидуума, в различной форме и степени проявляющихся в процессе его противоправной деятельности. Итог изучения личности должен давать целостное представление о данном лице и содержать сведения о его проявлениях в таких основных сферах деятельности человека, как общественно-политическая деятельность, труд, быт; в специфической сфере уголовно-правовых отношений; а также данные о социально-психологических, физиологических и эмоционально-волевых его качествах. Информация такого характера может быть получена у людей, постоянно общавшихся с данным лицом.

Как правило, наибольшее количество дорожно-транспортных преступлений совершалось молодыми людьми в возрасте от 25 до 40 лет по причине самонадеянности, т.е. субъект, управляя транспортным средством, нередко завышено оценивал свои способности в управлении и не допускал мысли, что в опасной ситуации не сможет найти правильного выхода. И наоборот, люди в возрасте свыше 40 лет, утрачивая быстроту реакции, действуют слишком осторожно. Излишней осторожностью и заблаговременной подготовкой к маневру они нарушают ритм движения

транспортных средств и в конкретных условиях могут представлять опасность для дорожного движения.

«Обстоятельства, повлекшие (способствующие) ДТП», Рис.3⁸.



Статистика показывает, что в момент совершения ДТП 38,5% водителей находилось в состоянии алкогольного опьянения, 31 % под воздействием наркотических препаратов, 7,7 % - под воздействием лекарственных препаратов. Опасные действия водителей данной категории часто не вызывались дорожной обстановкой и не были непосредственно связаны с техническими неисправностями транспортного средства или неудовлетворительным состоянием дорожного покрытия. Подавляющее большинство ДТП совершалось ими по своей вине, при этом в ДТП «втягивались» и другие участники дорожного движения.⁹

⁹ Винокуров, В. Н. Объект преступления. Теория, законодательство, практика: моногр. / В.Н. Винокуров. - М.: Юрлитинформ, 2016. - 224 с.

⁸ Рисунок составлен автором работы.

Возможная реакция водителя на возникшую опасность обусловлена его квалификацией. Низкая квалификация водителя свидетельствует о малом стаже вождения, недостаточной профессиональной подготовке, отсутствии необходимых умений и навыков управления транспортным средством. Такова квалификация всех начинающих водителей, которые, хотя и получили право управления транспортным средством, но все еще не обладают сложившимся динамическим стереотипом, характерным для опытного водителя. Неопытный и недостаточно квалифицированный водитель проявляет неловкость в процессе манипулирования средствами управления транспортного средства (педалями, рулевым механизмом и др.), у него отсутствуют отработанность, координация движений и действий. Он обладает психической неустойчивостью, допускает ошибки в оценке расстояния и интервалов времени.

В систему признаков личности водителя, виновного в совершении рассматриваемой категории преступлений, включают:

- особенности физического и психологического состояния водителя в момент совершения дорожно-транспортного преступления;
- характер реакции водителя на возникшую опасность;
- уровень знаний о Правилах дорожного движения и технических параметрах управляемого им транспортного средства;
- жизненные установки и принципы личности, влияющие на поведение лица в экстремальных ситуациях.

Особенности личности потерпевшего

Полная информация о субъекте преступления позволяет выдвигать обоснованные версии, объясняющие действия участников дорожного движения во время совершения ДТП, в том числе и потерпевших, тем более что их поведение на дороге довольно часто в той или иной степени влияет на возникновение экстремальной ситуации.

Очень важно и необходимо изучение личности потерпевшего, его связей, отношений с людьми и характера поведения в период, предшествующий совершению преступного деяния, для быстрого и успешного установления обстоятельств преступления. Необходимо исследовать взаимодействие объективных и субъективных факторов, способствовавших совершению ДТП. Однако нужно отметить, что объективные факторы неправильного поведения пешеходов имеют меньшее значение, чем при анализе противоправных действий водителя.¹⁰

Исследование криминалистически значимых характеристик личности и поступков потерпевшего позволяет не только правильно выдвинуть следственные версии о лице, виновном в совершении ДТП, объективно разобраться в причинных связях, верно оценить важность их отдельных звеньев, но и полнее выявить факторы, способствовавшие его совершению. В систему признаков личности потерпевшего по уголовным делам о ДТП включают следующее:

- пол, возраст, место жительства и работы;
- сведения об образе жизни, особенностях характера, привычках, наклонностях;
- взаимоотношения с субъектом преступления (личные, служебные, общественные), характер этих отношений (враждебные, неприязненные, дружеские и т.п.).

Еще одной особенностью данного вида преступлений является то, что виновный может быть одновременно потерпевшим, и наоборот - потерпевший виновным в совершении ДТП.

¹⁰ Вопросы расследования преступлений. Справочное пособие. - М.: Спарк, 2016. - 590 с.

Видами ДТП являются:

- 1) наезд транспортного средства на пешеходов, велосипедистов, гужевого транспорт и животных;
- 2) столкновение транспортных средств;
- 3) опрокидывание транспортного средства;
- 4) наезд транспортного средства на препятствие;
- 5) падение пассажиров;
- 6) прочие ДТП.

ДТП могут возникать по вине людей (водителей, пассажиров, пешеходов), вследствие непреодолимой силы природы и вследствие стечения обстоятельств.

Нарушения правил дорожного движения со стороны водителей чаще всего заключаются в:

- 1) превышении безопасной скорости при маневрах, попадании на участок дороги с худшими характеристиками;
- 2) обострении дорожной обстановки; несоблюдении очередности проезда перекрестков;
- 3) неподаче или неправильной подаче предупредительного сигнала;
- 4) неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия;
- 5) нарушении требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки;
- 6) несоблюдении безопасной дистанции;

- 7) неожиданном выезде из своего ряда движения и ослеплении светом фар;
- 8) стоянке на проезжей части без освещения;
- 9) нарушении правил перевозки пассажиров;
- 10) нетрезвом состоянии водителя, его работе по времени, превышающем допустимые пределы, после которых наступает утомляемость, и др.

Нарушения правил дорожного движения со стороны пешеходов обычно состоят в:

- 1) неожиданном появлении пешехода из-за препятствия;
- 2) внезапном выходе из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении;
- 3) непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом;
- 4) выходе на проезжую часть в месте, где это запрещено;
- 5) внезапном выходе из неосвещенной зоны дороги и др.

§2. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений

При ДТП подлежат установлению следующие обстоятельства:

- 1) в нарушении каких правил дорожного движения выразились действия виновного, повлекшие общественно опасные последствия;
- 2) где, когда, каким образом и при каких обстоятельствах произошло ДТП;
- 3) какие последствия наступили в результате ДТП;
- 4) наличие причинно- следственной связи между нарушениями правил

безопасности движения и эксплуатации транспорта и наступившими последствиями;

5) какова форма вины каждого участника;

6) кто виноват в совершении преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта;

7) какие обстоятельства способствовали совершению ДТП.

Транспортное средство как орудие совершения дорожно-транспортного преступления

Само по себе транспортное средство не может причинить какого-либо вреда человеку, но в определенной ситуации и при определенных обстоятельствах может стать орудием или средством совершения преступления. В дорожно-транспортном происшествии транспортное средство выступает в качестве орудия, так как именно с его помощью совершается преступление.

При расследовании преступлений данной категории транспортное средство характеризуется как источник повышенной опасности, так как может стать орудием причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человеку.

Транспортное средство может стать орудием преступления при следующих обстоятельствах:

- как правило, на момент совершения ДТП практически у 66 % автомобилей неисправны тормозная или рулевая системы. Нередко сам водитель даже и не подозревает о наличии в его транспортном средстве таких неисправностей:

- неисправность системы подачи световых сигналов;
- не шиповка резины колес в зимний период;

- отсутствие зеркал заднего вида;
- так же одной из причин совершения ДТП в последнее время стало не традиционное для российских дорог расположение руля транспортного средства;
- иные, не редко, внезапно возникшие неисправности.

Не только при наличии данных неисправностей транспортное средство становится орудием совершения преступления. Под управлением неопытного водителя или в неожиданно случившейся ситуации, даже полностью исправное транспортное средство, может причинить вред жизни и здоровью человека.

Вывод.

Таким образом можно сделать вывод, что анализ вопросов, отраженных в настоящей главе очень важен как теоретический аспект. Знание и общее понимание понятийного аппарата данного вопроса в целом может снизить риск совершения дорожно-транспортных преступлений.

Особое внимание в общетеоретическом плане уделяется элементам ДТП, представляющие собой основу совершенного преступления на дороге, и на основании которых специалисты могут всецело рассмотреть и восстановить картину дорожного преступления. В качестве таких элементов правовая наука выделяет: обстановку места происшествия, характерные особенности личности виновного в ДТП, а также потерпевшего, обстоятельства, способствующие совершению ДТП и др.

Другими, не менее важными составляющими криминалистической характеристики дорожно -транспортного преступления выступают обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании ДТП. Разумеется, в зависимости от вида ДТП и особенностей конкретного преступления, указанные выше обстоятельства могут конкретизироваться, дополняться, а последовательность их установления может варьироваться.

Глава 2. Криминалистические проблемы организации расследования и раскрытия дорожно-транспортных преступлений

§1. Организационно-тактические особенности деятельности ОВД при поступлении информации о дорожно-транспортном преступлении

Только глубокий анализ криминогенных обстоятельств, составляющих причинный комплекс дорожно-транспортных происшествий и преступлений, позволяет определить системный характер детерминант рассматриваемых преступлений, показать особую роль в данной системе общесоциальных причин преступности, специфически проявляющих себя в детерминации автотранспортных преступлений, место и роль тех или иных негативных обстоятельств в общей системе детерминант этого вида неосторожной преступности, установить их связи и взаимодействие в рамках данной системы. Исследование этого уровня детерминации позволяет выйти на решение наиболее важных задачи социально-экономического, политического, идейно-нравственного, правового, культурно-воспитательного, организационного и иного характера в масштабах страны и отдельных ее регионов, которое позволит существенно изменить криминогенную обстановку и реально сократить количество дорожно-транспортных преступлений.

Необходимо изучать и использовать положительный международный опыт, позволяющий снизить темпы роста аварийности на транспорте при неизбежном росте темпов автомобилизации. В этом отношении заслуживает внимания и использования в РФ опыт Японии, стран Западной Европы и Северной Америки.

Исследование причин и условий преступного поведения лиц, совершающих автотранспортные преступления также должно носить системный характер и проводиться в рамках динамической системы,

которую представляет механизм преступного поведения лица, управляющего транспортным средством и нарушающим правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. При этом необходимо изучить психологический механизм такого поведения в рамках системы «дорожное движение», включающей в качестве необходимых элементов, «личность» - «автомашина» - «дорога», используя знания психологии и психофизиологии.

Необходим комплексный теоретико-прикладной характер изучения данной проблемы, использование знаний административного и уголовного права, криминалистики, уголовного процесса и ряда других наук для исследования вопросов имеющих комплексных характер и использования результатов комплексных криминологических исследований для совершенствования уголовно-правовых норм, обеспечивающих уголовно-правовую защиту безопасности дорожного движения.¹¹

Комплексный характер исследования предполагает использование статистики дорожно-транспортных происшествий, судебно-следственной и экспертной практики по уголовным делам рассматриваемой категории, что позволяет выявить недостатки законодательной конструкции некоторых статей УК РФ, направленных на борьбу с этими преступлениями.

Недооценка степени опасности преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приводит к ослаблению борьбы с этим видом неосторожных преступлений и, как следствие этого, их постоянному росту и увеличению причиняемого ими вреда.

Рост числа рассматриваемых преступлений и увеличение причиняемого ими вреда вызывают необходимость разработки системы мер способных приостановить этот рост и увеличение негативных последствий.

11 Криминалистика. - М.: Юридическая литература, 2015. - 552 с.

Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств должна наступать и в тех случаях, когда в результате такого поведения причиняется имущественный ущерб в крупном размере. Ст. 264 УК РФ должна стать специальной нормой не только для статей 109 и 118 УК РФ, предусматривающих ответственность за неосторожное причинение смерти или тяжкого вреда здоровью (общая норма), но и для ст. 168 УК РФ, предусматривающей ответственность за «уничтожение или повреждение имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с источниками повышенной опасности» (общая норма).

Основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного в статье 264 УК РФ, является не вообще безопасность движения и эксплуатации транспорта, а безопасность для жизни и здоровья людей в процессе функционирования соответствующих видов транспорта.

Ответственность и наказуемость преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, целесообразно дифференцировать в зависимости от того, сознательно («явно злостно») или неосознанно, грубо или негрубо виновное лицо нарушило правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, т. к. в том и другом случаях степень опасности нарушения указанных правил, а значит, и степени вины нарушителя этих правил, в целом содеянное виновным должно оцениваться законодателем и судом по-разному.

С учетом высказанной аргументации и удачных, на наш взгляд, примеров из зарубежного уголовного законодательства полагали бы целесообразным дать более оптимальную конструкцию ст. 264 УК РФ.

Предложения по совершенствованию редакции ст.264 УК РФ:

а) уточнить наименование ст.264 УК РФ, указав после слова «движение» вместо «и» союз «или», и тем самым привести в соответствие это наименование с диспозицией ч.1 данной статьи;

б) в ч.1 ст.264 УК РФ заменить словосочетание «правила дорожного

движения» на слова «правила безопасности дорожного движения»;

в) вместо наказания в виде лишения права управлять транспортным средством в санкции ст. 264 УК РФ следует установить наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью либо оставить все также, но расширить ст. 44 УК РФ, предусмотрев в ней наказание в виде лишения права управлять транспортным средством;

г) установить минимальный предел наказания в виде лишения свободы в санкциях ч.2 в два года, а ч.3 в три года;

д) вновь ввести уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение человеку вреда здоровью средней тяжести, или, в качестве варианта, предусмотреть ее в ч.1 ст. 264 УК РФ за причинение вреда здоровью средней тяжести двум или более лицам;

е) дополнить ст. 264 УК РФ частью четвертой следующего содержания «Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности крупные человеческие жертвы,

- наказывается лишением свободы на срок от пяти до десяти лет».¹²

§2. Особенности возбуждения уголовного дела и типичные ситуации первоначального этапа расследования

Поводами для возбуждения дел этой категории являются заявления участников ДТП, свидетелей, родственников потерпевших, посторонних граждан; сообщения должностных лиц лечебных учреждений, куда поступили потерпевшие от ДТП, транспортных предприятий и других организаций, чьи интересы затронуты в результате этого происшествия;

¹² Габдрахманов Айдар Шамилевич. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА (УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ), Казань, 2007 г.

непосредственное обнаружение ДТП работниками правоохранительных органов, в основном сотрудниками.

Чаще всего уголовное дело по факту происшедшего ДТП возбуждается следователем по материалам, поступившим из органов ГИБДД или непосредственно после осмотра места происшествия, если в результате ДТП причинен тяжкий и средней тяжести вред здоровью человека, либо причинен крупный ущерб, или наступила смерть одного или нескольких лиц.

Прибывшие на место ДТП работники ГИБДД и следователь, в первую очередь, должны принять меры к оказанию потерпевшим медицинской помощи и предотвращению или смягчению других вредных последствий (при возгорании — тушение транспортного средства, извлечение потерпевшего из автомобиля и т.п.). Кроме того, выявляются свидетели, устанавливаются все участники ДТП, у водителей изымаются документы и все они подвергаются медицинскому освидетельствованию на предмет установления алкогольного опьянения.

Материалы, поступившие из ГИБДД по факту ДТП, должны содержать: протокол осмотра места происшествия со всеми приложениями (схемы, фототаблицы, кассета с видеозаписью и т.п.); рапорт сотрудника ГИБДД, обнаружившего происшествие и принимавшего участие в осмотре; объяснения участников ДТП, свидетелей; справка о ДТП; телефонограммы из лечебных учреждений с указанием диагноза; акт медицинского освидетельствования.

По делам о ДТП на первоначальном этапе расследования выделяют три типичные ситуации (рис. 4)¹³: 1) водитель и транспортное средство находятся

13 Смотри приложение №1. Рис.4 «Действия следователя на первоначальном этапе расследования ДТП», рисунок составлен автором работы.

14 Криминалистика. - М.: Юридическая литература, 2015. - 552 с

на месте происшествия ,2) водитель вместе с транспортным средством скрылся с места происшествия; 3) транспортное средство находится на месте происшествия, а водитель скрылся.

Наиболее распространенной является первая ситуация, когда и водитель, и транспортное средство находятся на месте ДТП.¹⁴

Следует учесть, что в данной ситуации не имеет значения — находится водитель непосредственно на месте происшествия или с места происшествия он направлен в лечебное учреждение либо в ОВД: главное — он установлен и место его нахождения достоверно известно. Основной задачей в данной ситуации является установление всех обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и виновности конкретных участников.

Наиболее характерными для данной ситуации являются следующие следственные действия: осмотр места происшествия (включая осмотр транспортного средства и, если есть жертвы, трупа); допросы свидетелей ДТП; освидетельствование водителя и потерпевшего с целью установления алкогольного и наркотического опьянения ; допрос водителя; допрос потерпевшего; назначение судебных экспертиз.

Вторая ситуация — когда ни водителя, ни транспортного средства на месте происшествия нет (есть лишь информация о самом событии и его последствиях). Основной задачей в таком случае является установление и обнаружение как транспортного средства, так и его водителя. Для этого проводятся: осмотр места происшествия; допросы свидетелей; допрос потерпевшего: медицинское освидетельствование потерпевшего на предмет установления алкогольного или наркотического опьянения; назначение судебных экспертиз; поручение органам дознания производства соответствующих оперативно-розыскных мероприятий.

Для третьей ситуации — когда транспортное средство находится на месте происшествия, а водитель скрылся, характерны те же следственные действия (в ходе осмотра места происшествия проводится также осмотр транспортного средства). Поскольку водители, совершившие ДТП, нередко

делают ложные заявления об угоне транспортного средства, создают себе ложное алиби на это время, основная задача расследования в данной ситуации — разоблачение виновного путем проведения как следственных действий, так и оперативно-розыскных мероприятий, которые поручаются органам дознания.

Вывод.

Таким образом, подводя итог рассмотренной главе, можно сделать вывод о том, что организационно-тактические особенности деятельности ОВД при поступлении информации о дорожно-транспортном преступлении выступают важным звеном, поскольку лишь слаженная работа поможет быстро и грамотно разрешить сложившуюся ситуацию на дороге, в том числе до уголовного дела.

В тоже время, для установления наличия оснований для возбуждения уголовного дела не требуется достоверного знания о том, что событие преступления имело место быть. Правовая наука говорит не о факте преступления, а о признаках такового. В обязательном порядке на первоначальном этапе расследования важно установить объективные признаки состава преступления.

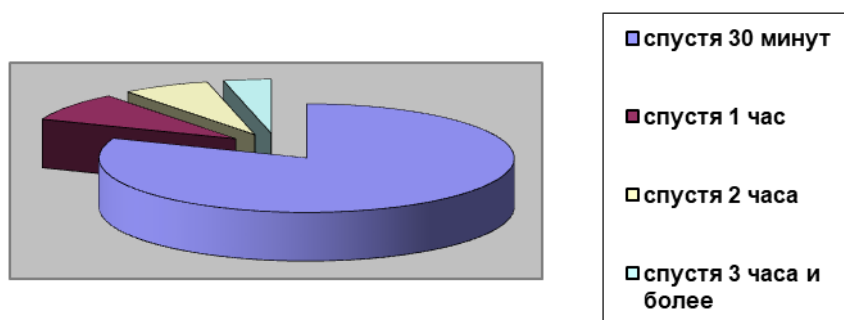
Глава 3. Тактические особенности производства следственных действий и использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений

§1. Особенности производства следственного осмотра при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Осмотр места происшествия . При осмотре места ДТП обычно выделяют три главных объекта: 1) участок дорожного покрытия; 2) труп (если он есть); 3) транспортное средство.

Анализ практики проведения осмотра места совершения ДТП показывает, что наблюдаемая в ходе его обстановка, как правило, имеет ряд отличий от той, в которой произошло исследуемое событие. Оно выражается в изменении освещенности, обзорности, видимости, а также характера атмосферных осадков. Изменению способствует то обстоятельство, что осмотр обычно проводится спустя 30 и более минут.

«Осмотр ДТП после поступления сообщения о совершении», Рис.5.¹⁵



Так, в 80,9% случаях осмотр производился спустя 30 минут, в 8,6% спустя 1 час, в 6,8% - 2 часа и в 3,7% только через 3 часа, после поступления сообщения о совершении ДТП.¹⁶

Простое отражение изменяемой части обстановки на месте совершения ДТП в том виде, в котором она наблюдается при осмотре, дает малый объем полезной информации. Задача криминалистического исследования непостоянной, изменяемой части материальной среды места ДТП состоит в обнаружении и фиксировании в протоколе признаков, свидетельствующих о ее прежнем виде и состоянии во время совершения ДТП, которые в дальнейшем будут служить основой для реконструкции действительного состояния обстановки места совершения ДТП.

По прибытии на место происшествия следователь и работник ГИБДД, в первую очередь, должны принять меры к оказанию помощи потерпевшим, а

¹⁵ Рисунок составлен автором работы.

¹⁶ <http://www.gibdd.ru/stat/>

также обеспечению сохранности обстановки на месте происшествия и имеющихся там следов. С этой целью транспорт направляется в объезд. В случае невозможности на время осмотра полностью оставить обстановку в неприкосновенности желательно сразу же произвести фотосъемку места происшествия (в целом и отдельных его объектов).

Затем труп либо перемещается на обочину, либо отправляется в морг ; предварительно положение трупа фиксируется на проезжей части мелом. Транспортные средства также отбуксировываются в сторону с отметкой их положения на месте происшествия.

Далее следователь должен опросить всех лиц, которые могут что-либо сообщить об обстоятельствах события с целью установления его механизма.

При фиксации хода и результатов осмотра места ДТП в протоколе необходимо отобразить:

- характер участка дороги (перекресток, развилка , прямая дорога, поворот направо, налево);
- продольный и поперечный профиль (подъем, спуск, горизонтальная дорога, уклон вправо, влево);
- тип дорожного покрытия (асфальт, бетон, грунт);
- его состояние (сухой, мокрый, обледенелый и т.п.);
- ширину проезжей части; наличие разметки;
- количество полос для движения в каждую сторону;
- наличие тротуаров, пешеходных переходов, дорожных знаков , дефектов проезжей части, обочин, тротуаров, газонов и т.д.

Фиксируются расположение транспортных средств на месте ДТП, следы и другие объекты относительно элементов дороги, а также других постоянных ориентиров.¹⁷

После общего осмотра проводится детальный осмотр всех следов,

17 Топорков, А. А. Криминалистика: учебник / А. А. Топорков. – Москва: Контракт: Инфра-М, 2013. – 462 с.

предметов , веществ, обнаруженных на месте происшествия. Особое внимание уделяется следам , которые позволяют более точно установить механизм происшедшего, а в случае, если транспортного средства нет на месте происшествия, установить также его тип и модель и некоторые характерные признаки. К такого рода следам относятся: следы колес, в том числе и следы торможения; отделившиеся от транспортного средства детали, частицы краски, осколки стекол, части груза и т.д.

В ходе осмотра транспортного средства в протоколе необходимо зафиксировать его тип и модель, номерной знак, цвет транспортного средства и имеющиеся на нем повреждения, возникшие в результате ДТП . Устанавливается также техническое состояние транспортного средства (исправность рулевой системы , тормозов, светосигнальных устройств , состояние колес и шин), наличие и характер груза, его размещение и крепление. Кроме того, фиксируются все следы на транспортном средстве, образовавшиеся после происшествия (кровь , волосы, части человеческих тканей, части одежды и т.д.).

В случае необходимости осматривается салон автомобиля, фиксируется положение рычага переключения скорости, ручного тормоза, указателей поворотов , выключены ли осветительные приборы. В тех случаях, когда водитель скрылся, изымаются документы, предметы и вещи, находящиеся в автомобиле, принимаются меры к обнаружению и изъятию следов пальцев рук па рулевом колесе, рукоятке переключения передач и других объектах, к которым мог прикоснуться водитель.

С сидений изымаются микроследы волокон одежды. Могут также изыматься запаховые следы с целью проведения в последующем одорологического исследования.

Фиксация результатов осмотра трупа начинается с места его расположения относительно транспортного средства, элементов дорожного покрытия, других ориентиров (зданий, дорожных знаков, столбов, следов и т.п.). Описывается поза трупа, состояние и наличие одежды, повреждения на

теле трупа, следы, образовавшиеся от наезда как на теле, так и на одежде, ложе трупа и т.д. Следует отметить, что на месте ДТП проводится лишь первоначальный общий осмотр трупа; детальный осмотр рекомендуется проводить в морге в более благоприятной обстановке. На месте происшествия в основном фиксируются лишь те обстоятельства и следы, которые отдельно от обстановки места ДТП рассматривать нельзя.

Важное место по данной категории дел отводится допросам свидетелей, водителей, потерпевших, в ходе которых следователь выясняет механизм ДТП во всех деталях и поведение его участников до, во время и после происшествия.

При допросе устанавливается:

- их физическое состояние и особенно состояние органов зрения и слуха;
- где находился свидетель в момент совершения ДТП, что привлекло его внимание к происшествию (услышал крик, сигнал, скрежет тормозов и т.п.);
- каковы были погодные условия, видимость, состояние дорожного полотна; какова была интенсивность движения;
- где находилось транспортное средство, когда свидетель его увидел, с какой скоростью и в каком направлении оно двигалось;
- где находился пешеход (на проезжей части, тротуаре, пешеходном переходе и т.п.),
- как вел себя пешеход (стоял, переходил проезжую часть, выходил из-за транспорта и т.д.),
- что делал водитель для предотвращения ДТП (тормозил, маневрировал, прибавил скорость и т.п.),
- что предпринял пешеход для предотвращения ДТП,
- где непосредственно произошло ДТП,
- какой частью автомобиля был сбит пешеход;

- кто, кроме водителя, находился в автомобиле,
- какие меры предпринял водитель после совершения ДТП,
- что сделал свидетель после происшествия.

Если транспортное средство скрылось с места ДТП, выясняются все сведения о нем (тип, марка, цвет, номерной знак, данные относительно груза, повреждения и т.п.) и водителе, а также пассажирах, находившихся в автомобиле.

Кроме того, у водителя необходимо выяснить, кто еще, кроме него, находился в кабине или кузове автомобиля и может что-либо сообщить о ДТП.

На разрешение судебно-медицинской экспертизы чаще всего выносятся следующие вопросы:

- какие повреждения имеются на теле потерпевшего, каков их характер, расположение, механизм образования, последовательность нанесения;
- какие повреждения явились не посредственной причиной смерти потерпевшего,
- когда наступила смерть или причинены повреждения, явились ли повреждения результатом ДТП, если да, то каков механизм их происхождения (удар, переезд, сдавливание и т.п.);
- в каком положении находился потерпевший в момент нанесения ему повреждения;
- какими частями транспортного средства могли быть нанесены повреждения;
- с какой скоростью двигалось транспортное средство;
- принимал ли потерпевший незадолго до смерти алкоголь, наркотические средства, если да, то в каком количестве;
- имелись ли у потерпевшего физические недостатки (зрения, слуха);
- какова его группа крови.¹⁸

18. Винокуров, В. Н. Объект преступления. Теория, законодательство, практика: моногр. / В.Н. Винокуров. -

На последующем этапе расследования в целях установления отдельных обстоятельств ДТП нередко проводится следственный эксперимент для определения скорости движения транспортного средства и пешехода до наезда; условий видимости в конкретной дорожной обстановке; возможности восприятия (зрительного, слухового) каких-либо обстоятельств потерпевшим, свидетелем и водителем в конкретных условиях; установления механизма ДТП и т.д.

Важное значение в раскрытии и расследовании данной категории преступлений отводится судебным экспертизам. Наиболее характерными из них являются:

- судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств (биологическая)
- судебно-автотехническая (дорожно-транспортная)
- трасологическая
- судебно-химическая

Могут также назначаться комплексные экспертизы (медико-автотехническая, медико-криминалистическая, трасолого-автотехническая) и другие, в зависимости от конкретных обстоятельств.

В ходе проведения судебно-автотехнической (дорожно-транспортной) экспертизы выясняются следующие обстоятельства: какие имеются повреждения на транспортном средстве; когда и в результате чего они образовались — до ДТП, после или в момент ДТП; с какой скоростью двигалось транспортное средство до наезда (столкновения); с какой скоростью двигался пешеход; на каком расстоянии находилось транспортное средство по отношению к пешеходу (другому транспортному средству, препятствию) на различных этапах события (в момент нахождения пешехода на обочине, проезжей части, в пределах зоны видимости и т.п.); каков

тормозной и остановочный путь транспортного средства; была ли техническая возможность предотвратить происшествие; какова непосредственная техническая причина происшествия; какие обстоятельства способствовали ДТП.

При обнаружении на транспортном средстве, дорожном покрытии различных веществ биологического происхождения (кровь, волосы) появляется необходимость в проведении судебно-медицинской экспертизы вещественных доказательств (биологической), в ходе которой решаются следующие вопросы: не является ли обнаруженное на месте происшествия вещество веществом человека, если да, то каким именно; к какой группе и типу оно относится; какова оригинальная природа вещества (из какой части тела она происходит); какова давность происхождения данного следа; может ли данное вещество принадлежать потерпевшему и т.п.

Объектами исследования трасологической экспертизы по делам о ДТП являются следы транспортного средства, оставленные на дорожном покрытии и препятствии, а также предметы и их части, отделившиеся от транспортного средства, и следы от препятствия на самом транспортном средстве. Так, при обнаружении на дорожном покрытии следов шин транспорта наиболее распространенными вопросами являются; какой моделью шин оставлены следы на месте происшествия; на каких транспортных средствах устанавливаются шины данной модели; каким типом (моделью) транспортного средства оставлены следы; не оставлены ли следы шин конкретным транспортным средством, если да, то каким колесом (колесами).

При обнаружении осколков стекла, частей кузова, одежды проводится трасологическая экспертиза для установления целого по частям.¹⁹

При оставлении места происшествия водителем, если транспортное средство находится на месте ДТП, возникает необходимость в проведении дактилоскопической экспертизы с целью исследования следов пальцев рук,

19. Расследование преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: Учеб. Пособие. Краснодар, 2013.

оставленных на различных механизмах, предметах транспортного средства (рулевое колесо, рычаг переключения скоростей, ручка двери, стеклоподъемника и т.п.). При этом основной вопрос — не оставлены ли следы пальцев рук конкретным лицом.

Для установления однородности того или иного вещества, обнаруженного на месте происшествия, транспортном средстве, потерпевшем проводится судебно-химическая экспертиза (материаловедческая) горюче-смазочных веществ, лакокрасочных покрытий, жидких и сыпучих грузов.

§2. Организация и проведение допросов при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Готовясь к допросу подозреваемого, необходимо определить круг обстоятельств, в отношении которых предстоит получить показания допрашиваемого и изучить материалы дела с точки зрения предстоящего допроса, а также изучить личность допрашиваемого.

При выборе времени допроса необходимо учитывать, что непосредственно после совершения ДТП его участники, как правило, дают правдивые либо несостоятельные с технической точки зрения показания. С другой стороны, некорректно допрашивать этих лиц, если погибли или ранены их родственники, знакомые; разбито транспортное средство; и т. д. В этих случаях, следует максимально сократить время допроса и получить ответы на несколько наиболее важных вопросов, причем дать возможность изложить показания собственноручно.

Положительный эффект достигается при производстве допроса на месте происшествия. Это позволит оживить память допрашиваемого, а также

наиболее полно и четко отразить картину происшедшего.²⁰

Для установления психологического контакта с допрашиваемым в графе бланка протокола допроса "Иные данные о личности подозреваемого" можно указать заслуги допрашиваемого (орденоносец, заслуженный работник сельского хозяйства, передовик производства, донор и т. п.), воспоминание о которых будет приятно и расположит к общению. Для преодоления относительной замкнутости, его недоверия, предубежденности по отношению к следователю можно провести допрос с участием уважаемого допрашиваемым человека (это может быть его отец, старший брат, коллега по работе и т. д.).

При допросах водителей следует выяснять продолжительность управления транспортным средством; перерывы для отдыха; техническое состояние транспортного средства и его особенности; присутствие в салоне отвлекающих внимание пассажиров; наличие экстремальных погодных условий (жары, холода, грозы, ветра, и др.); состояние и крепление груза; наличие каких-либо раздражителей; и т. д.

При допросе водителя одним из основных вопросов, подлежащих установлению, является определение момента возникновения опасности. В сельской местности к таким моментам можно отнести появление на проезжей части или вблизи ее домашних животных, причем наличие погонщика не устраняет опасности для движения, так как поведение животных непредсказуемо.

Сложность допроса потерпевшего в результате ДТП заключается, прежде всего, в том, что при наличии тяжелых травм он не в состоянии вспомнить и изложить обстоятельства происшедшего. Допрашивать его следует с разрешения лечащего врача. Если потерпевший получил тяжелые

20. Шамонова, Т. Н. Следы человека на месте преступления, их роль в доказывании. Биологический аспект / Т.Н. Шамонова. - М.: МосУ МВД России, Щит-М, 2015. - 156 с

травмы и не исключена вероятность его гибели, целесообразно применять аудиозапись. При допросе потерпевшего необходимо иметь в виду, что он является заинтересованным в исходе дела лицом и может давать показания, не соответствующие действительности. Почти наверняка оправдывающими поведение водителя будут показания его родственников или знакомых, пострадавших при ДТП.²¹

При допросе свидетелей важно учесть особенности ДТП, в частности, его быстротечность, неожиданность, эмоциональное воздействие. Следует иметь в виду, что очевидцы ДТП могут наблюдать и запомнить не все происшествие, а только его отдельные моменты, которые они непосредственно видели. Желательно допросить очевидцев ДТП в течение нескольких первых дней после происшедшего, так как забывание воспринятого происходит очень быстро.

При фиксации показаний лучше проговаривать каждое записываемое предложение. Это поможет сразу внести необходимые поправки и более точно отразить мысль допрашиваемого. В ходе допроса, как правило, следует составлять схему ДТП. Сам процесс изготовления схемы может способствовать припоминанию пропущенных и подзабытых эпизодов, а также дополнит протокол допроса.²²

§3. Тактические особенности организации и проведения следственных экспериментов при расследовании дорожно-транспортных преступлений

В специальной юридической литературе давно признано, что информация, позволяющая установить существо произошедшего криминального события,

21. Шамонова, Т. Н. Следы человека на месте преступления, их роль в доказывании. Биологический аспект / Т.Н. Шамонова. - М.: МосУ МВД России, Щит-М, 2015. - 156 с

22. Шамонова, Т. Н. Следы человека на месте преступления, их роль в доказывании. Биологический аспект /

выдвинуть версии и определить направления расследования, может быть получена моделированием способа действий преступника, экспериментальным анализом наступивших последствий, в том числе путем искусственного воспроизведения условий причинения повреждений и обстоятельств наступления смерти человека.

Этой цели служит и достаточно широко распространенное в расследовании дорожно-транспортных происшествий процессуальное следственное действие - следственный эксперимент. Судебно-следственная практика знает, что как способ проверки и получения доказательств следственный эксперимент используется достаточно давно, однако как самостоятельное следственное действие он впервые в российском уголовном процессе получил законодательное закрепление в УПК РСФСР 1960 г. До этого в практике следствия отдельные элементы экспериментальных методов расследования использовались в рамках следственного осмотра и других следственных действий. С принятием 18 декабря 2001 г. Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации нововведения коснулись и следственного эксперимента. Как следственное действие в ныне действующем УПК РФ следственный эксперимент сохранен, однако понятие его несколько упростилось в связи с исчезновением упоминания об опытном, а следовательно, экспериментальном характере производимых действий, что, по мнению ряда ученых и практиков, противоречит сущностной природе следственного эксперимента.²³ Основываясь же на формулировке следственного эксперимента, данной в ст. 181 УПК РФ, некоторые авторы сводят его сущность к воспроизведению действий, обстановки или иных событий.²⁴ Между тем большинство ученых указывают на как минимум

23. Попов В.Л., Заславский Г.И., Лобан И.Е. Судебно-медицинская деятельность в уголовном судопроизводстве: правовые, организационные и методические аспекты. СПб.: Юридический центр - Пресс, 2003. С. 467.

24. Уголовно-процессуальный кодекс РФ (в ред. Федеральных законов)

возможность опытных действий при производстве следственного эксперимента. Воспроизвести означает «возобновить, повторить в копии, воссоздать». Следовательно, указание в ст. 181 УПК РФ на «воспроизведение обстоятельств определенного события» предполагает проведение опытных действий.

Воспроизведение - это элемент опыта, эксперимент же в переводе с латинского «experimentum» означает «проба, опыт, испытание». С учетом этого трудно согласиться с учеными, которые считают, что воспроизведение действий, обстановки или иных обстоятельств определенного события не является разновидностью совершения опытных действий. Поддерживая точку зрения большинства ученых, полагаем, что следственный эксперимент по своей сути является все-таки следственным действием опытного характера, поскольку именно опыты, проводимые в его рамках, и составляют его сущностную природу, служат специфическим средством проверки доказательств и получения новой информации по делу. Подтверждением сказанному может служить приведенный авторами статьи «Процессуальное значение проведения следственного эксперимента по делам о преступлениях, совершаемых медицинскими работниками» в журнале «Российский следователь» пример проведения следственного эксперимента по конкретному уголовному делу. Исходя из ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент проводится путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события с целью проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела, и решения следующих задач: проверки возможности восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, его последовательности, а также механизма образования следов.

Ю.А. Ляхов отмечает, что «воспроизвести предмет судебного исследования в целом невозможно. Нельзя воспроизвести положение потерпевшего и нападающего в момент совершения преступления, нельзя

воспроизвести действия преступника на месте совершения преступления и т.п., мы всегда будем при этом иметь дело с новым, иным событием, явлением, признаком. Поэтому следственный эксперимент заключается в воспроизведении, в буквальном смысле этого слова, какого-либо явления или факта, в совершении действий, сходных с исследуемыми. И обстановка, где совершаются эти действия, будет не той, в которой имело место подлинное событие, а лишь сходной с нею. Достижение сходства обстановки, в которой осуществляются экспериментальные действия, и самих этих действий с обстановкой и обстоятельствами подлинного события и обеспечивает достоверность результатов следственного эксперимента». Поэтому следственный эксперимент можно определить как проверочное следственное действие, заключающееся в опытным установлении возможности или невозможности восприятия лицом каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, его последовательности, а также механизма образования следов в условиях, максимально сходных с теми, при которых было совершено преступление, с целью выяснения обстоятельств расследуемого преступного деяния, проверки имеющихся доказательств по делу и основанных на них версий. В настоящее время не вызывает сомнений тот факт, что следственный эксперимент - это самостоятельное следственное действие, которое по своей сущности, целям и задачам отличается от других следственных действий. По этому поводу Р.С. Белкин справедливо отмечал, что «в общей форме эксперимент - это искусственное систематическое изменение условий наблюдаемого явления и связи его с другими явлениями. Цель эксперимента - выяснение природы наблюдаемого явления, его сущности и происхождения, путей и методов сознательного овладения им. Путем эксперимента конкретное явление выделяется из многообразия других явлений и фактов и может изучаться в чистом виде, изолированно от связанных с ним причин и следствий».²⁵

В процессе расследования ДТП, совершенных в сельской местности, в

зависимости от стоящих перед следствием целей и задач возможно проведение следующих видов следственного эксперимента: по установлению возможности совершения каких-либо действий;

по установлению возможности восприятия какого-либо факта, явления; по установлению механизма слеодообразования. В результате проведения следственных экспериментов могут быть проверены следственные версии, получены новые доказательства, установлены обстоятельства относительно скорости движения транспортного средства, скорости движения пешехода, условий видимости, обзорности и др.

При проведении следственного эксперимента, в связи с расследованием ДТП, необходимо не только воспроизвести обстановку, но и провести опытные действия. Организация и проведение следственного эксперимента при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности, имеет ряд особенностей. К ним можно отнести сложности, связанные с подбором аналогичной, зачастую весьма индивидуальной или самодельной техники; с приглашением соответствующих специалистов; с организацией безопасности участников эксперимента при его проведении на автотрассе; и др.²⁶

При фиксации хода и результатов следственного эксперимента следует обращать внимание на описание дорожной обстановки, которое должно точно соответствовать тому, что указано в протоколе осмотра места происшествия. Перед следственным экспериментом желательно прочитать

25 Ляхов Ю.А., Луценко О.А., Чупилкин Ю.Б. Следственный эксперимент: Учебное пособие. Ростов н/Д: Издательство СКАГС, 2006.

26. Габдрахманов Айдар Шамилевич. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА (УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ),

Казань, 2007 г.

протокол осмотра места происшествия и освежить в памяти обстановку ДТП.

Новое уголовно-процессуальное законодательство предлагает обязательный для применения бланк протокола следственного эксперимента, в который, по мнению диссертанта, следует добавить графы "Меры, предпринятые следователем, для воссоздания подлинной обстановки"; "Предпринятые меры безопасности". Кроме того, в графу "Следственным экспериментом установлено" добавить строки с указанием проведенных опытных действий и их количества; полученных результатов и описанием их изменений. При назначении судебно-медицинской экспертизы по уголовному делу о ДТП, следователю необходимо учитывать возможность возникновения некоторых проблем, связанных со сбором всей необходимой медицинской документации пострадавшего. В этих случаях, если пострадавший изъявил желание обследоваться и провести лечение в другой больнице, следователь должен предоставить для экспертизы документацию всех медицинских учреждений.

При назначении автотехнической экспертизы следователи, расследующие ДТП, как правило, направляют на экспертизу все материалы уголовного дела, а не только те, которые необходимы для дачи заключения (88% респондентов). Это не целесообразно, так как при этом производство по делу как бы приостанавливается. Соответственно, истекают сроки расследования, а после получения заключения приходится работать в ускоренном темпе.

Если следователь затрудняется с определением объема документов, направляемых на экспертизу, ему следует проконсультироваться с экспертом, а при необходимости изучения большого числа процессуальных актов - предоставить их копии.

Определяя скорость движения транспортного средства,

оборудованного антиблокирующей системой (АБС), эксперты не учитывают степень изношенности не только АБС, но и шин. Кроме того, состояние дорожного покрытия может быть весьма индивидуальным, не подходящим ни под какие усредненные значения. В этой ситуации, на взгляд автора, целесообразно определять скорость движения транспортных средств, оборудованных АБС, путем проведения следственного эксперимента.

При определении технической возможности предотвращения ДТП необходимо, на взгляд диссертанта, устанавливать время реакции водителя путем проведения психофизиологической экспертизы. При этом надо тщательно изучить и учесть характеристики различных психофизиологических свойств водителя (возраст, здоровье, зрительные способности, состояние в разные периоды времени и в различных дорожных ситуациях и др.), водительский стаж, тип управляемых автомобилей, место жительства и т. п.

При оценке экспертного заключения следует проанализировать и проверить истинность и соотносимость выводов эксперта с другими материалами дела. Необходимо тщательно и в полном объеме изучить заключение. Прежде всего, надо проверить, какие исходные данные использованы экспертом; пересчитать арифметические величины; изучить список используемой литературы; и т. п. Для такого всестороннего анализа следователь может обратиться за консультацией к специалисту. В случае возникновения сомнения относительно обоснованности выводов эксперта, он может быть допрошен, а также назначена повторная экспертиза.

По мнению автора, в случае назначения повторной экспертизы недостаточно указания уголовно-процессуального законодательства на поручение производства экспертизы другому эксперту. Проведение повторной экспертизы экспертом - коллегой по работе вряд ли будет объективным. Поэтому ч. 2 ст. 207 УПК РФ желательно дополнить указанием о необходимости проведения повторной экспертизы не просто другим

экспертом, а экспертом другого учреждения.

Многие ученые-криминалисты в работах, посвященных данной проблематике, указывают, что при следственном эксперименте допустимо делать черновые записи и наброски, которые в последующем будут использованы при составлении протокола. Однако абсолютно все авторы подчеркивают, что цель подобных записей — помочь следователю в составлении протокола (следственный эксперимент иногда может длиться несколько часов, и это грозит утратой некоторых следов), а не освободить его от оформления данного документа непосредственно на месте происшествия. Следственное действие приобретает значение лишь в том случае, если его результаты будут надлежащим образом процессуально оформлены. Протокол осмотра места происшествия составляется в соответствии со ст. ст. 75, 85, 164, 166, 170, 176, 177, 180 УПК РФ и включает вводную, описательную и заключительную части.

Во вводной части указываются: год, месяц, число, время начала и окончания следственного эксперимента; должность, звание, фамилия, имя и отчество лица, его производившего; повод к производству следственного эксперимента, характер происшествия; должность, звание, фамилия, имя, отчество специалистов, принимавших участие в осмотре; фамилия, имя, отчество, дата рождения понятых и их адреса; фамилия, имя, отчество других лиц, принимавших участие в следственном эксперименте, а в случае необходимости их адреса; статьи УПК РФ, в соответствии с которыми производился следственный эксперимент и составлен протокол; место производства осмотра и оформления протокола (адрес, координаты); условия, в которых производился следственный эксперимент (метеорологическая обстановка, освещенность); то, что понятым разъяснены их права, обязанности и ответственность в соответствии со ст. 60 УПК РФ, а специалист ознакомлен со своими правами и обязанностями и предупрежден об ответственности за отказ или уклонение от выполнения своих обязанностей (ст. 58 УПК РФ).

В описательной части зафиксированы: местонахождение, границы и характеристика осматриваемой территории; возможные пути подхода и ухода; взаиморасположение участков; характеристика обстановки, предметов, следов, места их обнаружения, их положение, размеры, состояние, особенности, способы и средства, используемые для их обнаружения и предварительного исследования; наличие особых (в том числе негативных) обстоятельств. В заключительной части содержатся сведения о наличии: планов, схем, чертежей, рисунков; применения фото-, видеосъемки, а также звукозаписи. При этом отмечаются: объект съемки, модель аппарата, марка объектива, вид освещения, марка светофильтра, способ съемки, применительно к видеосъемке и звукозаписи указывается скорость съемки или записи; наличие уведомления лиц, участвовавших в производстве осмотра, о применении технических средств; замечания и заявления понятых и других лиц - участников осмотра, принятые по ним решения; факта ознакомления с содержанием протокола участников следственного эксперимента (с их подписью). В протоколе отражается только то, что следователь имел возможность обнаружить при следственном эксперименте, и в таком виде, в каком оно наблюдалось. Выводы, заключения, предположения следователя остаются за рамками протокола. К составлению протокола надо подходить с учетом судебной перспективы, помнить, что он будет выступать в качестве доказательства в суде.

В этих целях:

- протокол составляется краткими фразами, дающими точное и ясное описание осматриваемых объектов;
- употребляются общепринятые выражения и термины;
- объекты называются одними и теми же терминами на протяжении всего протокола;
- описание каждого объекта идет от общего к частному (от общей характеристики предмета к его частным признакам);

- полнота описания объекта определяется его предполагаемой значимостью и возможностью его дальнейшей сохранности;
- каждый последующий объект описывается после полного завершения описания предыдущего;
- объекты, связанные между собой, описываются последовательно, чтобы дать более точное представление об их взаимосвязи;
- количественные величины указываются в общепринятых метрологических величинах. Точность измерения определяется характером объекта. Не допускается употребление неопределенных величин («вблизи», «в стороне», «около», «рядом», «почти», «недалеко»);
- расположение объектов указывается по отношению к не менее чем двум ориентирам;
- при описании обстановки и отдельных предметов в протоколе делаются ссылки на планы и схемы. Таким образом, протокол следственного эксперимента, криминалистические фотографии, видеозаписи, планы, схемы, чертежи, рисунки приобретают доказательственное значение лишь при условии надлежащего, с процессуальной, технической и тактической точки зрения, оформления. Процессуальный аспект регламентирован уголовно-процессуальным законом. Правила технического оформления и тактические приемы следственного эксперимента выработаны практикой и рекомендованы наукой криминалистикой. Следовательно, эта деятельность должна производиться на высоком научно-техническом уровне при строжайшем соблюдении норм уголовно-процессуального закона и разработанных наукой криминалистикой методических рекомендаций. Фиксацию доказательств как систему четко отработанных профессиональных действий необходимо осуществлять на начальной стадии, в ходе осмотра и в его заключительной части.

Экспериментальный метод познания в методике расследования ДТП давно нашел свое применение в качестве двух самостоятельных и разных

уровней реализации: как отдельное следственное действие (ст. 181 УПК РФ) и как один из методов и этапов познания в рамках следственных действий (экспертный эксперимент). Это позволило при расследовании ДТП выделить ряд особенностей применения этого метода познания. Тем не менее следственный эксперимент используется достаточно слабо при расследовании ДТП. Анализ практики показал, что проблема, как нам представляется, связана, во-первых, со сложностью реальной реконструкции условий протекания механизма ДТП следователем в рамках следственного действия; во-вторых, тесная взаимосвязь объема значимой информации с экспертным уровнем экспериментального познания говорит о влиянии другого проблемного вопроса криминалистики - взаимодействия следователя и эксперта в ходе проведения следственных действий.

Проведенное исследование показало, что при расследовании ДТП:

1) проблема изначально имеет технические трудности, связанные с использованием, например, того же транспортного средства с необходимыми характеристиками. Также учитываются физические, психологические и иные индивидуальные особенности водителя и пострадавшего (является отдельным вопросом в реконструкции события);

2) для проведения следственного эксперимента устанавливаются не просто отдельные условия и факторы, например, только возможность визуального восприятия при конкретной видимости, а сложный комплекс условий и факторов происшествия, характеризующих взаимосвязь и взаимообусловленность всех его компонентов (например, определение видимости часто генетически связано со скоростью движения каждого из 54 участников происшествия, его интенсивностью, наличием препятствий и параметров проезжей части). Это говорит о влиянии сопутствующих условий и факторов на проявление возможностей объектов, явлений и поведение участников ДТП и их взаимодействие в процессе протекания происшествия. На наш взгляд, данная проблема кроется в том, что в большинстве своем

познавательная деятельность следователя носит усеченный характер, поскольку у него нет специальных знаний об особенностях многих компонентов обстановки ДТП. В этом случае большую помощь при производстве следственного эксперимента может оказать эксперт. Безусловно, в экспертной деятельности анализ механизма автотранспортного происшествия и оценки действий его участников преимущественно основывается на технических расчетах, которые позволяют воспроизвести количественную сторону события, без чего невозможно уяснить его механизм и оценить действия всех участников. Однако достоверная расчетная деятельность эксперта основана на исходной информации, предоставляемой следователем. Усеченная информация приводит к тому, что по отношению к реальным указываемым параметрам применяемые экспертом в расчетах числа имеют приближенные значения. Это связано с тем, что экспертные программы требуют точности данных обо всех компонентах системы «ВАДС», что связано с обстановкой проведения следственного эксперимента. Поэтому, рассматривая эксперимент как один из источников познания при расследовании ДТП, следует сказать, что его поисково-познавательное значение носит более определяющий характер, чем это сводится на практике. Действующим Уголовно-процессуальным кодексом РФ в положениях ст. 181, регламентированы нормы, предусматривающие осуществление следователем следственного действия в виде следственного эксперимента. Проведенный нами анализ указанных положений позволяет констатировать, что законодатель в рамках ст. 181 УПК РФ не раскрывает качественного понятия, содержания и правил производства данного следственного действия, что негативно сказывается на доброкачественности полученных в ходе данного следственного действия фактов. Прежде всего, необходимо обратить внимание на то, как излагается в ст. 181 УПК РФ сущность следственного эксперимента.

Руководствуясь изложением норм УПК РФ, регламентирующих следственный эксперимент практически невозможно качественное его

проведение, т.к. данные нормы не содержат информации, касающейся правил и порядка проведения данного следственного действия. В целях наиболее полной регламентации норм, характеризующих сущность и порядок проведения следственного эксперимента, предлагаем следующее. Во-первых, необходимо полноценно отразить цели проведения следственного эксперимента. Так, законодатель указал, что «в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела, следователь вправе произвести следственный эксперимент путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события». Возникает вопрос - разве следственный эксперимент направлен только на проверку и уточнение имеющихся данных? Во-вторых, положения ст. 181 УПК РФ указывают на то, что данное следственное действие осуществляется только следователем. Возникает вопрос - а как же быть дознавателю? Согласно п. 1 ч. 3 ст. 41 УПК РФ, дознаватель вправе самостоятельно производить следственные и иные процессуальные действия, таким образом, он вправе самостоятельно назначать и проводить следственный эксперимент. В-третьих, также необходимо обратить внимание на включение в положения ст. 181 УПК РФ, норм, касающихся участников данного следственного действия, порядка выполнения опытных действий, а также особенности фиксации хода и результатов следственного эксперимента. Исходя из этого, предлагаем, изложить положения ст. 181 УПК РФ в следующей редакции: «1. В целях проверки и уточнения имеющихся фактов, а также получения новых данных, имеющих значение для уголовного дела, следователь (дознаватель) вправе произвести следственный эксперимент путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события. Воспроизводимые действия должны носить опытный (экспериментальный) характер. При проведении следственного эксперимента проверяется возможность восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, а также выявляются последовательность происшедшего события и механизм

образования следов. 2. При производстве следственного эксперимента допускается использование муляжей, манекенов и иных объектов, которые не создают угрозу для здоровья и жизни участников. В ходе выполнения опытных действий не должно допускаться не вызываемое необходимостью повреждение имущества. Производство следственного эксперимента допускается, в условиях полного обеспечения безопасности жизни и здоровья участвующих в нем лиц. 3. В производстве следственного эксперимента по усмотрению следователя может участвовать специалист. Понятые принимают участие в следственном эксперименте по усмотрению следователя, по основаниям, предусмотренным статьей 170 настоящего Кодекса. 4. Воспроизводимые участниками следственного эксперимента действия должны выполняться в хронологическом порядке, с учетом временных промежутков и иных условий, которые существовали на момент исследуемого события. 5. Применение технических средств фиксации хода и результатов следственного эксперимента является обязательным. 6. Протокол следственного эксперимента составляется с соблюдением требований настоящей статьи, статей 166 и 167 настоящего Кодекса».

Такая регламентация положений ст. 181 УПК РФ, по моему мнению, будет способствовать единому пониманию норм, регламентирующих следственный эксперимент, а также позволит исключить возможные ошибки, которые впоследствии влияют на доброкачественность добытых путем производства данного следственного действия доказательств.

Учитывая изложенные обстоятельства, полагаю предпринятые меры описания особенностей и специфических моментов, характерных для расследования дел о ДТП в совокупности с советами и рекомендациями окажут определенную помощь следователям в их практической деятельности.

В заключении третьей главы следует также отметить другое неписаное правило всякого предварительного следствия - нет готовых правил («рецептов») на все случаи расследования. Поэтому все указанные в работе

советы и рекомендации не могут быть взяты за первооснову расследования конкретного ДТП, ибо их множественность, многотипность и многоэпизодность делают каждое ДТП сугубо индивидуальным и не похожим на другое и их следует воспринимать с учетом специфических особенностей каждого конкретного ДТП.

Вывод.

Обобщая все сказанное, можно сделать вывод о том, что осмотр места происшествия ДТП выступает важной составляющей в каждом отдельно взятом случае. Осмотр необходимо проводить даже в случае отсутствия на месте происшествия потерпевшего или следов ДТП. На основании данных, зафиксированных в протоколе осмотра, можно впоследствии сделать обоснованный вывод о наличии или отсутствии обстоятельств, подлежащих доказыванию.

В тоже время наиболее распространенным средством получения доказательственной информации является допрос. При производстве допроса очень важно верно поставить задачи и выбрать приема допроса.

Заключение

Автомобилизация, положительно влияя на развитие экономики, в то же время влечет ряд негативных последствий, к числу которых можно отнести: дорожно-транспортные происшествия, огромное количество погибших и раненых, значительный материальный ущерб, ухудшение экологического состояния городской среды, загромождение улиц городов неправильно припаркованными машинами. Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. За последние десять лет в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 301 626 человек. При этом количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей, стабильно составляет около 85 %.

Таким образом, вместе с очевидными экономическими благами автомобилизация приносит многочисленные издержки и проблемы негативного характера. Наиболее серьезной из них является проблема дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).

Расследование дорожно-транспортных происшествий является одним из наиболее сложных и трудоемких, т.к. требует установления механизма развития события, что, наряду с пространственным моделированием ситуации, предполагает воссоздание вещной обстановки, максимально совпадающей с существовавшей в момент происшествия. Данное требование напрямую согласуется с положениями ст.181 УПК РФ, согласно которым «В целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела, следователь вправе произвести следственный эксперимент путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события...».

Список использованной литературы

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.)
2. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г.
3. Уголовно-процессуальный кодекс [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
4. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001
9. Абрамочкин В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожнотранспортных преступлений: учебное пособие. Руза: Московский областной филиал МосУ МВД России, 2012. С. 40.
10. Багмет А.М., Черкасова Л.И. Процессуальное значение проведения следственного эксперимента по делам о преступлениях, совершаемых медицинскими работниками // Российский следователь. 2014. N 10. С. 18 - 19.
11. Безлепкин Б.Т. Уголовный процесс России: Учеб. пособ. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2004.
12. Габдрахманов Айдар Шамилевич. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты), Казань, 2007 г.
13. Городокин В.А., Альметова З.В. О некоторых проблемах безопасности пешеходов // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. - Изд-во: ПНИПУ - 2015. - № 1. - С. 231-237.
14. Горшков М.М., Муленков Д.В. Фиксация факта, хода, содержания и результатов осмотра места происшествия // Законодательство и практика.

2013. № 2 (31). С. 10-13.

15. Диденко Ф. К. Применение научно-технических средств и методов при осмотре места происшествия. Ярославль, 1989.

16. Досудебное производство: научно-практическое пособие / Б.Я. Гаврилов, М.С. Алексанян, Р.И. Акжигитов, Г.А. Казаров. - М.: ВивидАрт, 2012. - 528 с.

17. Драпкин Л. Я. Тактика следственных действий: учеб. пособие / Л. Я. Драпкин, В. Н. Долинин, И. Г. Пяткова. - Екатеринбург, 2014.

18. Драпкин Л. Я. Теория и практика проверки и уточнения показаний на месте: науч.-метод. пособие / Л. Я. Драпкин, А. А. Андреев. - Екатеринбург, 60 2003.

19. Евтюхов Е.П. Криминалистика для следователей и дознавателей: научнопрактическое пособие / Под общ.ред. А.В. Аничина. - М.: Юридическая фирма ««КОНТРАКТ»»: ИНФРА-М, 2013.

20. Жулев В. И., Краенский Е. А., Гирько С. И. Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1991 ; Попова Т. В., Баранов Ю. Н. Основы криминалистики : курс лекций. М., 2004.

21. Зинин А.М. Участие специалиста в процессуальных действиях. - М.: Проспект, 2011.

22. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учеб. для вузов. М., 1989

23. Ильяшевич Т.А. Следственный эксперимент, как следственное действие // Гуманитарный Вестник. 2012. № 10. С. 3-9.

24. Комягина Ю. С., Лаврухин С. В. Следственные действия: сущность, классификация, принципы. - М.: Юрлитниформ, 2009.

25. Криминалистика: учебник для бакалавров / под ред. Л. Я. Драпкина. - М., 2013.
26. Криминалистика: Учебник / Отв. ред. Н.П. Яблоков. М.: Юристъ, 2005.
27. Криминалистика: учебник / Л. Я. Драпкин, В. Н. Карагодин. - 2-е изд. перераб. и доп. - Москва, 2013.
28. Криминалистика: учебник для вузов / под ред. Р.С. Белкина. М.: НОРМА; ИНФРА-М, 2010. 990 с.
29. Курнышева Е.А., Родионова Ю.В. Сущностная природа следственного эксперимента // Российский следователь. 2015. N 20. С. 22 - 24.
30. Кутафин В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий: практическое руководство. Ростов н/Д: Феникс, 2007.
31. Леви А. А. Осмотр места происшествия. Справочник следователя. Изд. 2-е, доп. М., 1982.
32. Леонов С.И. Система познавательных методов как критерий 61 отграничения проверки показаний на месте от иных следственных действий // Право и жизнь: независимый научно-правовой журнал. Москва. 2010. № 143 (5). С. 143-149.
33. Лузгин И. М. Методологические проблемы расследования. - М., 1973.
34. Лушин Е.А. Некоторые вопросы обеспечения и оценки доказательственного значения материалов, полученных с помощью цифровых технических средств // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения: сборник научно-практических трудов. М.: Академия Следственного комитета Российской Федерации, 2014. Вып. 4. С. 210 - 214.
35. Ляхов Ю.А., Луценко О.А., Чупилкин Ю.Б. Следственный

эксперимент: Учебное пособие. Ростов н/Д: Издательство СКАГС, 2006.

36. Мамошин М.А. К вопросу об участии специалиста в отдельных следственных действиях // Эксперт-криминалист. 2010. № 1. С. 5-8.

37. Маслов И.В., Шапков С.А. Применение технических средств фиксации осмотра места происшествия, производимого без участия понятых // Уголовный процесс. 2014. № 1.

38. Минеев И. М. Следственный эксперимент по фактам ДТП // Рос. юстиция. 1998. № 4. С. 10.

39. Научно-практический комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации / Под ред. В.М. Лебедева, П. Божьева. М.: Спарк, 2002.

40. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников. - ВНИИСЭ: Минск. – 1989.

41. Рыжаков А.П. Освидетельствование. Личный обыск. Следственный эксперимент. Получение образцов для сравнительного исследования. М.: Дело и Сервис, 2013.

42. Рубан А.С. Следственный эксперимент: теория и практика: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владимир, 2009. 25 с.

43. Шахов К. С. Метод анализа механизма дорожно-транспортного происшествия : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10 / Шахов Константин Сергеевич. - Тюмень, 2007. - 19 с.

44. Шейфер С.А. Следственные действия. Основания, процессуальный порядок и доказательственное значение. Самара, 2004. 228 с.

45. Шейфер С.А. Глава 24. Осмотр. Освидетельствование. Следственный эксперимент // Комментарий к Уголовно-процессуальному

кодексу Российской Федерации. М., 2002.

Приложения

№1. Таблица 4.

«Действия следователя на первоначальном этапе расследования ДТП»

Действия следователя на первоначальном этапе расследования ДТП			
ПП	Водитель и транспортное средство находятся на месте преступления	Водитель вместе с транспортным средством скрылся с места происшествия	Транспортное средство находится на месте, а водитель скрылся с места ДТП
1	Осмотр места происшествия		
2	Допрос свидетелей		
3	Допрос водителя	Поручение органам дознания производства оперативно-розыскных мероприятий	
4	Освидетельствование водителя и потерпевшего для установления алкогольного или наркотического опьянения	-	
5	Допрос потерпевшего		
6	Назначение судебных экспертиз		

Таблица составлена автором работы.

№2. Действия водителя при ДТП

НЕМЕДЛЕННО ПОСЛЕ ДТП

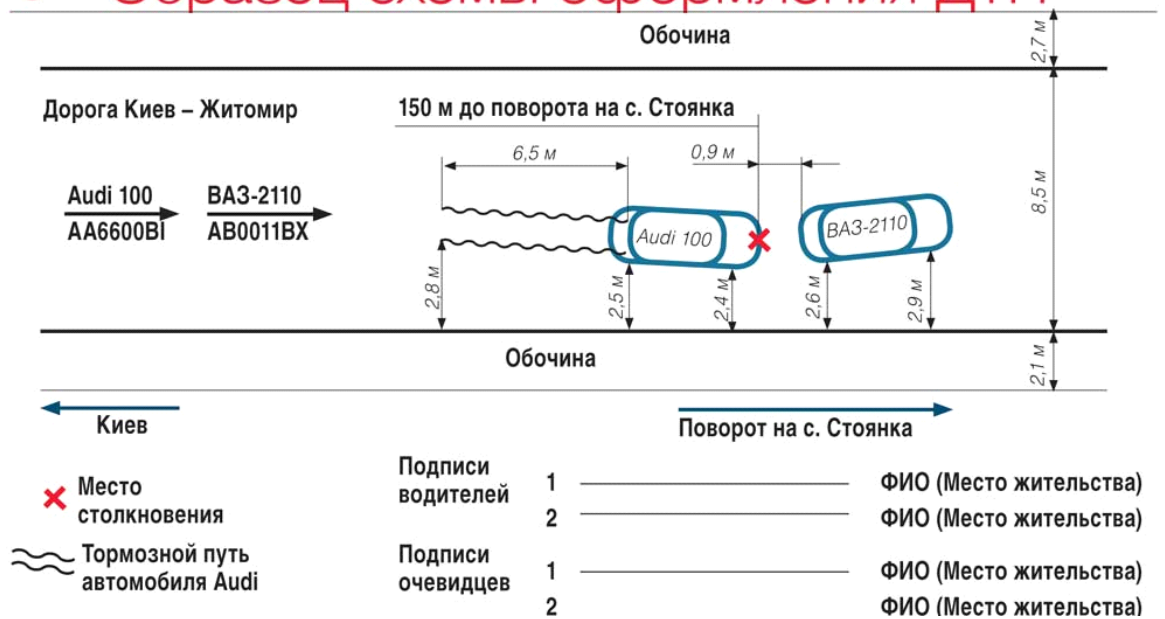
Ваши действия:

- остановить (не трогать с места) транспортное средство
- включить аварийную сигнализацию
- выставить знак аварийной остановки
- не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию
- определить наличие погибших или раненых в результате ДТП
- сообщить в ГИБДД

№3. Образцы схем оформления ДТП

1)

2) Образец схемы оформления ДТП



2)



№4. Судебная практика

Постановление № 5-1121/2017 от 21 июля 2017 г. по делу № 5-1121/2017 Октябрьский районный суд г. Томска (Томская область) - Административное
№ 5-1121/2017

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

по делу об административном правонарушении

г. Томск 21 июля 2017 года

Судья Октябрьского районного суда г. Томска Борисов Д.Н., рассмотрев материалы дела об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. [12.24 КоАП РФ](#), в отношении Пичугина Ю.Н., ...

УСТАНОВИЛ:

02 июня 2017 года в 13 час. 05 мин. Пичугин Ю.Н., управляя автомобилем марки «ПАЗ 32054» с г/н ..., в нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения РФ, двигаясь в районе дома № 31 по ул. Д. Бедного в г. Томске, при возникновении опасности для движения, не принял мер к снижению скорости вплоть до полной остановки и совершил столкновение с припаркованным автомобилем «Шкода Актавия» г/н ... и наезд на пешехода К., которому причинены телесные повреждения, относящиеся к категории

средней тяжести вреда здоровью.

Факт совершения Пичугиным Ю.Н. указанного правонарушения судья находит подтвержденным, исходя из следующего.

Согласно п. 10.1 Правил дорожного движения РФ, водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Пичугин Ю.Н. и потерпевший, будучи надлежащим образом извещенные, в судебное заседание не явились, ходатайств об отложении рассмотрения дела не представили, в связи с чем, суд полагает возможным рассмотреть дело в отсутствие данных лиц.

В ходе сбора административного материала Пичугин Ю.Н. пояснил, что 02 июня 2017 года около 13 час. 15 мин. он на автобусе двигался по ул. Д. Бедного со стороны пос. Новой в сторону Кладбища. Возле дома № 31 на проезжей части стоял припаркованный автомобиль «Шкода», в который садился человек. Так как по встречной полосе двигался автомобиль, он притормозил, для того чтобы проехать между двух автомобилей, но задел автомобиль «Шкода» и сбил пешехода, думая, что он успеет заранее отойти. Вину признал.

Кроме пояснений самого лица, в отношении которого ведется дело об административном правонарушении, факт совершения данного правонарушения подтверждается:

Объяснениями потерпевшего К., который пояснил, что 02 июня 2017 года около 13 час. 05 мин. он подошел к своему автомобилю «Шкода Актавия», припаркованному у дома № 31 по ул. Д. Бедного в г. Томке и хотел сесть за руль, остановился, для того чтобы пропустить движущиеся автомобили, и в этот момент на него совершил наезд автобус ПАЗ, двигавшийся по ул. Д. Бедного со стороны ул. Баумана в направлении кладбища. В результате он упал на свой автомобиль, прокатился по нему и упал на проезжую часть.

Объяснением свидетеля Т., из которых следует, что 02 июня 2017 года на ул. Д. Бедного в г. Томске он видел, как маршрутный автобус ..., двигавшийся со стороны ул. Баумана в сторону кладбища, совершил наезд на пешехода, который стоял возле своего автомобиля.

Протоколом об административном правонарушении серии 70 АБ № 564737 от 05 июля 2017 г., из которого следует, что Пичугин Ю.Н., управляя автомобилем ПАЗ, в нарушение п. 10.1 ПДД РФ, двигаясь в районе дома № 31 по ул. Д. Бедного в г. Томске, при возникновении опасности для движения, не принял мер к снижению скорости вплоть до полной остановки совершил столкновение с припаркованным автомобилем «Шкода Актавия» и наезд на пешехода К., которому причинен вред здоровью средней тяжести.

Схемой дорожно-транспортного происшествия от 02 июня 2017 года, на которой обозначено направление движения автобуса, место наезда на пешехода и его автомобиль. Протоколом осмотра места происшествия от 02 июня 2017 года и фототаблицей.

Заключением эксперта от 27 июня 2017 года, согласно выводов которого, закрытая травма грудной клетки в виде переломов 5-го ребра справа по средней ключичной линии, 7-го ребра справа по передней аксиллярной линии, 8-го ребра справа по средней аксиллярной линии, осложнившаяся гидротораксом с обеих сторон, первичный вывих левого плеча (клинически), ушиб правого плечевого сустава, множественные ссадины в области левого локтевого сустава, коленных суставов у К., причинены действием твердых тупых предметов, какими могли быть выступающие части движущегося автомобиля при его наезде на пешехода с последующим его падением и ударом о дорожное покрытие и относятся к категории вреда здоровью средней тяжести, как повлекшие временное нарушение функций органов и (или) систем (временная нетрудоспособность) продолжительностью свыше 3-х недель. Давность причинения повреждений 02 июня 2017 г. не исключается и подтверждается медицинской документацией.

Таким образом, оценивая в совокупности представленные, непротиворечивые доказательства, суд приходит к выводу, что вина Пичугина Ю.Н. в нарушении п. 10.1 ПДД РФ доказана и его действия находятся в прямой причинной связи с дорожно-транспортным происшествием и причиненным в результате этого вредом здоровью К. средней тяжести, а потому в действиях Пичугина Ю.Н. содержится состав правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. [12.24 КоАП РФ](#).

В силу ч. 2 ст. [12.24 КоАП РФ](#) нарушение Правил дорожного движения, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью, влечет наложение штрафа в размере от 10 000 до 25 000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 1,6 до 2 лет.

При назначении Пичугину Ю.Н. наказания суд, согласно ст. [4.1 КоАП РФ](#), учитывает характер и обстоятельства совершенного правонарушения, личность виновного, его имущественное и семейное положение, характер

осуществляемой профессиональной деятельности, а так же обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность.

Суд принимает во внимание тот факт, что с нарушением Пичугин Ю.Н. согласился, вину признал и выразил раскаяние, что, в соответствии со ст. [4.2 КоАП РФ](#), признается судом обстоятельством, смягчающим ответственность. К отягчающим ответственность обстоятельствам, суд относит совершение Пичугиным Ю.Н. однородного правонарушения, будучи неоднократно привлеченным к ответственности по гл. 12 КоАП РФ.

Учитывая изложенное, а также санкцию ч. 2 ст. [12.24 КоАП РФ](#), суд считает необходимым назначить Пичугину Ю.Н. наказание в виде лишения права управления транспортным средством, оснований для назначения иного вида наказания суд не усматривает, с учетом положений ст. [3.1 КоАП РФ](#) в целях предупреждения совершения Пичугиным Ю.Н. новых правонарушений.

На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. [29.7](#), [29.9](#) и [29.10 КоАП РФ](#),

П О С Т А Н О В И Л :

Пичугина Ю.Н. признать виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. [12.24 КоАП РФ](#), и назначить ему наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 1 (один) год 8 (восемь) месяцев.

Разъяснить Пичугину Ю.Н., что в силу требований ст. [32.7 КоАП РФ](#), в течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу настоящего постановления он должен сдать водительское удостоверение в орган, исполняющий этот вид административного наказания, а в случае его утраты заявить об этом в указанный орган в тот же срок.

В случае его уклонения от сдачи водительского удостоверения срок лишения специального права прерывается. Течение срока лишения специального

права начинается со дня сдачи им соответствующего удостоверения, а равно получения органом, исполняющим этот вид административного наказания, заявления лица об утрате указанных документов.

Постановление может быть обжаловано в апелляционном порядке в Томский областной суд через Октябрьский районный суд г. Томска в течение 10 дней со дня получения копии постановления.

Судья: Д.Н. Борисов