

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Федеральное государственное казенное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел  
Российской Федерации имени В.В. Лукьянова»**

**А.В. Варданян, В.Ф. Васюков, Н.А. Коновалов**

**ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УСЛОВИЯХ, КОГДА  
ЛИЧНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ НЕ УСТАНОВЛЕНА**

**Методические (практические) рекомендации**

**Орёл  
ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2018**

**УДК 343.98**  
**ББК 67.99(2)94**  
**В18**

Рецензенты:

**Ерёмин С.Г.**, профессор кафедры криминалистики УНК по ПС в ОВД  
Волгоградской академии МВД России,  
доктор юридических наук, доцент;

**Делова Л.Г.**, заместитель начальника СУ УМВД России  
по Орловской области, начальник следственной части

***Варданян А.В.***

**В18**      **Особенности расследования дорожно-транспортных  
преступлений в условиях, когда личность водителя не  
установлена / А.В. Варданян, В.Ф. Васюков, Н.А. Коновалов. –  
Орел : Орловский юридический институт МВД России имени  
В.В. Лукьянова, 2018. – 74 с.**

Методические (практические) рекомендации рассматривают актуальные вопросы методического обеспечения предварительного расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях в условиях, когда личность водителя не установлена.

Работа публикуется в авторской редакции.

**УДК 343.98**  
**ББК 67.99(2)94**

**© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018**

## Оглавление

Введение .....	5
Глава I. Особенности собирания доказательств при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда лица, совершившие их, не установлены .....	7
§ 1.1. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, по которым лица, совершившие их, не установлены .....	7
§ 1.2. Следственные ситуации, которые влияют на собирание доказательств при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда лица, совершившие их, не установлены .....	15
Глава II. Особенности начального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена .....	26
§ 2.1. Собирание и исследование доказательств, касающихся обстоятельств дорожно-транспортного преступления, когда личность водителя не установлена .....	26
§ 2.2. Розыск водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление, и управляемого им транспортного средства .....	36
§ 2.3. Специальные познания, используемые на начальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, по которым личность водителя не установлена .....	45
Глава III. Особенности тактики производства следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена .....	54

§ 3.1. Особенности тактики производства допросов при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена .....	54
§ 3.2. Производство следственных экспериментов по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, по которым личность водителя не установлена .....	67
Заключение .....	73
Список литературы .....	74

## Введение

В последнее десятилетие в нашей стране увеличилось число автомобилей, что привело к увеличению плотности дорожного движения и усилило проблемы, связанные с обеспечением его безопасности. В связи с этим возникла необходимость совершенствования не только технических характеристик автомобилей, пропускной способности автодорог, но и нормативной базы, регулирующей правоотношения, складывающиеся в сфере дорожного движения, правоприменительной деятельности правоохранительных органов.

Состояние аварийности в сфере дорожного движения в значительном количестве стран оценивается как национальное бедствие и рассматривается как трагедия XXI века. В последние годы МВД Российской Федерации ежегодно регистрирует 170-180 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнет более 20 тыс. человек.

При этом достаточно стабилен уровень количества ДТП, которые совершаются водителями, находящимися в состоянии опьянения.

Изученная практика производства предварительного следствия по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях показывает, что основными проблемами, стоящими в этой сфере являются:

- 1) поиск объектов, относящихся к носителям криминалистически значимой информации;
- 2) доказывание относимости объектов, изъятых с места происшествия к дорожно-транспортному преступлению;
- 3) информационное обеспечение предварительного следствия по этой категории уголовных дел.

Безопасность дорожного движения имеет государственное значение и неразрывно связана с элементами системы «человек – автомобиль – дорога». Безопасность дорожного движения

обусловлена взаимосогласованным функционированием всех элементов этой системы.

Настоящие методические (практические) рекомендации рассматривают вопросы раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, по которым водители, совершившие противоправные действия скрылись или не установлены по другим причинам.

## **Глава I. Особенности собирания доказательств при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда лица, совершившие их, не установлены**

### **§ 1.1. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, по которым лица, совершившие их, не установлены**

Криминалистическая характеристика конкретной категории преступлений определяется как система присущих этим преступлениям признаков, которые имеют значение для выявления, раскрытия, расследования и судебного рассмотрения всех обстоятельств конкретного преступления.

К типовой криминалистической характеристике преступлений относится ряд элементов, которые охватывают обстоятельства, подлежащие установлению в процессе расследования уголовного дела. Определение конкретных обстоятельств, подлежащих установлению по конкретному уголовному делу, зависит от элементов криминалистической характеристики группы преступлений, к которой относится конкретное деяние<sup>1</sup>. Роль криминалистической характеристики заключается в том, что она представляет собой информационную базу, обеспечивающую первоначальное, общее познание свершившегося события, основанное на результатах ранее накопленного опыта и сумме этих результатов.

Изучение такого рода информационных моделей преступного поведения позволяет следователю использовать содержащиеся в них рекомендации в расследовании конкретного уголовного дела. Использование таких информационных моделей в расследовании конкретных преступлений образует деятельность следователя по собиранию доказательств при расследовании уголовного дела.

---

<sup>1</sup> Криминалистика / под ред. В.А. Образцова. М., 1997.

Криминалистическая характеристика преступления является совокупностью, объединяющей сведения, знания о конкретном виде или группе преступлений, которые получены посредством специального исследования, являющегося важным элементом структуры методики расследования, обуславливающего методические рекомендации и, в итоге, способствующего раскрытию и расследованию преступлений.

Юридическая литература не содержит единое мнение об определении, что такое криминалистическая характеристика преступления, её структура.

По мнению Р.С. Белкина, криминалистическая характеристика преступления как некая абстрактная модель определённого вида преступления, представляет собой своеобразный типичный «портрет» преступления. Криминалистическая характеристика конкретного вида преступлений состоит из признаков, имеющих общие характерные для всех однородных преступлений, объединяющих эти преступления в группы, систематизированные определённым образом и типизированные. Согласно такому определению, отсутствует криминалистическая характеристика отдельного преступления, так как при попытке создания криминалистической характеристики отдельного преступления мы сможем получить только описание конкретного преступления, основываясь на котором нет возможности определить общие, типичные черты группы преступлений. Профессор Р.С. Белкин отмечал: «Криминалистическая характеристика – вероятностная модель события и как таковая может быть основанием для вероятностных умозаключений – следственных версий, с учётом ситуационных факторов»<sup>1</sup>. В другой работе Р.С. Белкина говорится: «Криминалистическая характеристика преступления – это научная абстракция, отражающая типичные признаки, особенности, типичное содержание преступлений данного вида. В ней содержатся указания на типичные следственные ситуации, возникающие в

---

<sup>1</sup> Аверьянова Т.В., Белкин Р.С. Криминалистика: учебник для вузов. М., 1999. С. 37.

начале расследования, и данные о них, на способ совершения и сокрытия преступления и характерные материальные следы его применения, типичные элементы обстановки данных преступлений, характеристику личности типичного преступника и жертвы преступления. Криминалистическая характеристика отражает предмет доказывания по этой категории уголовных дел во всех его элементах»<sup>1</sup>.

По-своему криминалистическую характеристику определил И.Ф. Герасимов. Им были выделены такие основные элементы определяющие её содержание:

«1) распространённость преступного деяния; 2) особенности выявления и обнаружения данных преступлений; 3) типичные черты самого преступного события и обстановки совершения преступлений; 4) механизм слеодообразования; 5) способ совершения преступления; 6) особенности личности и поведения обвиняемых; 7) обобщённые данные о личности потерпевших; 8) другие сведения»<sup>2</sup>.

А.Г. Филипповым криминалистическая характеристика определена, как типовая система характерных для того, или иного вида преступлений особенностей, наиболее значимых для выявления, раскрытия и расследования конкретной группы преступлений, которые дают возможность применять конкретные криминалистические методы, приёмы и средства. К таким особенностям А.Г. Филиппов относит: «Предмет преступного посягательства; способ совершения и сокрытия; обстоятельства, при которых готовилось, и было совершено преступление; особенности оставляемых преступником следов; личность преступника и потерпевшего».<sup>3</sup>

Рассматривая конкретные элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, личность

---

<sup>1</sup> Аверьянова Т.В., Белкин Р.С. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования. М., 1997. С. 203.

<sup>2</sup> Криминалистика / под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. М., 1994. С. 330–333.

<sup>3</sup> Криминалистика / под ред. А.Г. Филиппова. М., 2000. С. 333.

водителей, совершивших которые, не установлена, остановимся на выяснении – какие именно дорожно-транспортные происшествия следует считать преступными и подлежащими уголовному расследованию.

Статья 2 Закона РФ «О безопасности дорожного движения» признаёт дорожно-транспортным происшествием событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб.

В свою очередь Уголовный кодекс РФ в статье 264 признаёт преступлениями дорожно-транспортные происшествия, повлекшие наступление таких вредных последствий как причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью, либо смерти человека.

Квалификация происшествия, как дорожно-транспортного, зависит от того, находилось ли транспортное средство в движении. При падении груза из кузова автомобиля, находящегося в статическом состоянии, например во время погрузо-разгрузочных работ, несмотря на то, что наступили последствия, предусмотренные статьёй 264 УК РФ, происшествие дорожно-транспортным признать невозможно, как и падение автомобиля во время его технического обслуживания с подъёмного устройства.

Прямое указание в статье 264 УК РФ на то, что это преступление является неосторожным, говорит о том, что у них отсутствует стадия приготовления или покушения.

Объективная сторона дорожно-транспортных преступлений выражается как в активных действиях, так и в бездействии, в случае, когда закон прямо устанавливает перечень и порядок действий водителя.

«Обстановка совершения преступления в структуре криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий представляется в виде сложной системы взаимообусловленных, неравноценных, но находящихся в непосредственном соподчинении явлений и процессов, объектов,

событий и иных факторов, влияющих на характер события в данном месте, в данное время, при данных условиях и с участием данных объектов»<sup>1</sup>.

Обстановку дорожно-транспортного происшествия определяет многоэлементность и сложная структура. В обстановке дорожно-транспортных происшествий выделяют элементы, являющиеся статическими и динамическими. Статические элементы бывают постоянными и временными. Статические постоянные элементы состоят из особенностей устройства дороги, технических средств регулирования движения, разметки, ограждений, зданий и сооружений. Временным элементам присущи свойства, не изменяющиеся относительно короткий промежуток времени: состояние поверхности дорожного покрытия, ремонтные дорожные работы. Вескими по значению являются динамические элементы, которые до происшествия и во время него находятся в движении, взаимно перемещаясь, возникая и исчезая. Это относится к интенсивности дорожного движения, взаимному расположению объектов и транспорта в процессе движения. Обстановка дорожно-транспортного происшествия исследуется для установления механизма преступления. Из этого следует, что выяснение обстановки дорожно-транспортного происшествия представляет собой предпосылку к познанию механизма развития дорожно-транспортного преступления.

Для криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, по которым лица, совершившие их, не установлены, не способ совершения, а механизм преступления представляет собой ведущий элемент, то есть не так, как в криминалистической характеристике любого другого вида преступлений.

«Под механизмом следует понимать совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих окончательные и промежуточные последствия на

---

<sup>1</sup> Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных происшествий. М., 1982. С. 42.

взаимодействующих объектах. Это совокупность условий и состояний, в которых происходит событие»<sup>1</sup>.

Применять термин «механизм» для рассмотрения структуры криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений является правомерным, потому, что он предусматривает наличие системы двух и более тел взаимодействующих между собой, результатом чего является вынужденное изменение их направления движения и получение ими внутренних и внешних изменений.

В дорожно-транспортных преступлениях, лица, совершившие которые, не установлены, способ – это самостоятельный элемент криминалистической характеристики. Выбор способа зависит от интеллектуальных, этических, психологических, профессиональных и иных свойств личности, её поведенческих установок.

Соккрытие самого факта и следов преступления является умышленным противодействием расследованию, во время которого человек оказывает воздействие на следы, прямо или косвенно указывающие на него, как на преступника на его вину в совершении уголовно наказуемого деяния. Практика показывает, что приблизительно каждому девятому дорожно-транспортному происшествию свойственно оставление места происшествия без оказания помощи пострадавшим. Соккрытие относится к самостоятельному и специфическому виду деятельности, заведомо направленному на создание препятствий для получения информации, изобличающей подозреваемого в преступном деянии. По своему объёму соккрытие может совершаться для полной или частичной ликвидации источников информации.

Субъект преступления по рассматриваемым преступлениям является своеобразным. Мы уже говорили о том, что дорожно-транспортные преступления совершаются по неосторожности, в по этой причине, говоря о дорожно-транспортных преступлениях

---

<sup>1</sup> Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук / СГАП. Саратов, 2001. С. 21.

невозможно вести речь о преступной направленности личности и устойчивых преступных группировках.

О характеристике свойств личности водителей подробно говорил А.П. Онучин<sup>1</sup>, который представил виды психологических типов водителей, которые он выделил по характеру вождения автомобиля.

При рассмотрении вопроса психологических типов водителей, заметим, что их полную классификацию произвести не представляется возможным, поскольку нет возможности определить единое основание, согласно которому возможно произвести эту классификацию. По этой причине классификацию следует производить по совокупности всех факторов, учитывая подобные классификации психологических типов водителей.

В последние годы, появилось большое количество частных курсов вождения. Обучение на таких курсах часто проводят инструкторы, которые не обладают достаточной квалификацией и педагогическим опытом такой работы. Поэтому среди молодых водителей высок процент дорожно-транспортных происшествий.

Заметим, что согласно возрастным свойствам личности в определённой степени различается поведение водителей после дорожно-транспортного происшествия. Водители молодого и среднего возраста чаще скрываются с места происшествия. Такое поведение зависит от их более импульсивного характера, большей правовой образованности и, следовательно, страха понести наказание, карьерными устремлениями и желанием избежать ответственности. Между тем, возрастные водители более дисциплинированы и имеют большее чувство ответственности за своё поведение, они отличаются большим законопослушанием. Вышеизложенное не обладает предустановленной силой и соответствует только большинству, но не всем случаям ДТП.

Что же касается потерпевших, то А.Г. Алексеев следующим образом классифицировал лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях: «1) лица, пострадавшие в результате

---

<sup>1</sup> Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с

дорожно-транспортного происшествия вследствие грубой неосторожности водителя транспортного средства; 2) потерпевшие, которые своими действиями способствовали совершению преступления; 3) потерпевшие, создающие провокационную ситуацию»<sup>1</sup>.

Как считает А.Г. Алексеев, «при расследовании преступлений данной категории личностные свойства потерпевшего в подавляющем большинстве случаев не учитываются. При производстве предварительного расследования преобладает обвинительный уклон в сторону подозреваемого. Как уже говорилось выше, уголовный закон не предусматривает уголовную ответственность пешеходов, действия которых являются причиной дорожно-транспортного происшествия. Но заслуживает внимания тот факт, что при изучении большого массива уголовных дел данной категории, обобщении практики, не встречается ни одного случая, когда бы к виновному пешеходу был предъявлен гражданский иск с целью возмещения имущественного и морального вреда, даже в случаях, когда материалами предварительного расследования доказан факт отсутствия виновных действий водителя»<sup>2</sup>.

---

учетом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. С. 183.

<sup>1</sup> Алексеев А.Г. Указ. соч. С. 32.

<sup>2</sup> Там же.

**§ 1.2. Следственные ситуации, которые влияют  
на собирание доказательств при расследовании  
дорожно-транспортных преступлений в условиях,  
когда лица, совершившие их, не установлены**

Понятие следственной ситуации достаточно многогранно, имеет много уровней и аспектов, в результате чего, в зависимости от цели субъекта, определяющего это понятие, в нём подчеркиваются соответствующие признаки. Противоположный смысл некоторых взглядов говорит лишь о том, что понятие следственной ситуации полностью не сформировано. Но, не смотря на разнообразие подходов авторов, они едины в том, что эта научная категория имеет большое практическое значение.

Р.С. Белкин отмечал: «Расследование преступлений осуществляется в конкретных условиях времени, места, окружающей среды, взаимодействия с другими процессами объективной действительности, поведением лиц, оказавшихся в сфере уголовного судопроизводства, и под действием иных, порой остающихся неизвестными для следователя факторов. Это сложная система взаимодействий образует в итоге ту конкретную обстановку, в которой действует следователь и иные субъекты, участвующие в доказывании и в которой протекает конкретный акт расследования. Эта обстановка получила общее название следственной ситуации»<sup>1</sup>.

Основываясь на мнении Р.С. Белкина и других учёных, А.Г. Алексеев сделал вывод о том, что «следственная ситуация – это совокупность условий, в которых протекает, на определённом этапе, процесс расследования, характеризующаяся наличием криминалистически значимой информации относительно процесса расследования в целом, факта совершения преступления, обстоятельствах и механизме совершения преступления, личности виновного и потерпевшего»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Белкин Р.С. Криминалистика. М., 1997. С. 62.

<sup>2</sup> Алексеев А.Г. Указ. соч. С. 38.

А.Г. Алексеев счёл более целесообразным классифицировать следственные ситуации на основании времени, когда они возникли, то есть в зависимости от этапов расследования: начального, последующего и заключительного. В случае с дорожно-транспортными преступлениями, по мнению А.Г. Алексеева, особое значение имеют следственные ситуации начального этапа расследования, поскольку обстоятельства этого этапа определяют ход дальнейшего расследования.

В результате обобщения практики расследования дорожно-транспортных преступлений, лица, совершившие которые, не установлены, выделяют три основные группы исходных следственных ситуаций, которые находятся в зависимости от механизма дорожно-транспортного происшествия. К ним относят следующие ситуации начального этапа расследования:

I. Ситуации, когда потерпевший к моменту дорожно-транспортного происшествия находился не в транспортном средстве.

1. Потерпевший находится на месте происшествия, а водителя и транспортного средства нет. Отсутствуют так же достоверные сведения о транспортном средстве и водителе. Для этой ситуации характерны достоверные сведения, касающиеся характера происшествия, его времени и места совершения, вредных последствий.

Для такой ситуации характерным является причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего или наступление его смерти. Как показывает практика, к такому поведению склонны водители, совершившие дорожно-транспортное происшествие, находясь в состоянии опьянения. Водитель осознаёт вину в совершении дорожно-транспортного преступления, считает факт дорожно-транспортного происшествия не замеченным другими участниками дорожного движения, и считает возможным скрыть его или своё участие в нём, либо оправдать себя объективными причинами.

Расследование осложняют следующие обстоятельства: отсутствие на месте происшествия следов автомобиля, свидетелей,

невозможность допроса потерпевшего, когда он доставлен в медицинское учреждение, либо погиб.

В такой ситуации, как мы полагаем, имеется возможность предложить следующие первоочередные следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия.

Все начальные следственные действия должны проводиться для собирания и процессуального закрепления сведений о скрывшемся автомобиле и его водителе.

Для этого следователю необходимо принять меры для поиска очевидцев, их допроса и допроса пострадавших, способных давать показания о происшествии. На допросах необходимо выяснить тип, марку, модель и индивидуальные признаки автомобиля, подлежащего розыску, приметы водителя и пассажиров автомобиля.

Во время осмотра места происшествия на основании объективной информации о следах шин автомобиля, фрагментах внешних деталей, следах и повреждениях на объектах установить тип и марку транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии.

В задачу следователя входят не только следственные действия, но и организационные и розыскные мероприятия. На месте происшествия следователю необходимо принять меры к блокированию предполагаемого района нахождения транспортного средства, причастного к дорожно-транспортному происшествию и его задержанию. При получении следователем сообщения о том, что транспортное средство с места происшествия скрылось, ему необходимо принять меры для блокирования въездов и выездов из населенного пункта и на перекрестках дорог ещё до начала или окончания осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Важно с самого начала устранить негативные для расследования условия, позволяющие водителю оставившему место происшествия незаметно для правоохранительных органов выехать на автомобиле за границы территории поиска, а также скрыть следы, образовавшиеся в процессе дорожно-транспортного происшествия. В случае наличия информации о предполагаемом выезде

транспортного средства за границы территории, на которой проводится поиск или возможности такого риска – границы территории поиска необходимо безотлагательно расширить. До тех пор автомобиль не задержан, действия водителя не могут быть под контролем. У него существует возможность ремонта автомобиля, устранения на нём следов и повреждений, очистки от загрязнений, оставшихся на одежде и теле потерпевшего, создания ложных доказательств, алиби и технической неисправности. Розыск автомобиля не должен прерываться пока водитель, подозреваемый в совершении дорожно-транспортного происшествия, не будет задержан.

2. Другой следственной ситуацией характерной для начального этапа расследования дорожно-транспортного происшествия, водитель, совершивший которое, скрылся, является наличие на месте происшествия потерпевшего и транспортного средства, но отсутствие водителя. В такой ситуации следователь располагает сведениями о времени, месте совершения преступления, его последствиях и транспортном средстве. Когда автомобиль находится на месте происшествия, задача поиска облегчается, по причине наличия возможности получения сведений о собственнике автомобиля из учётов ГИБДД.

Из практики расследования уголовных дел исследуемой категории следует, что указанная следственная ситуация характерна для дорожно-транспортных происшествий совершённых на угнанном автомобиле, или водителем, находящемся в состоянии опьянения, а так же в большинстве случаев, когда ДТП привело к смерти потерпевшего. Для этой ситуации характерно и то, что водитель, желая уйти от ответственности, заявляет об угоне автомобиля, оставленного на месте происшествия, и склоняет к даче заведомо ложных показаний родственников и знакомых.

Эта ситуация предполагает возможность производства на начальном этапе расследования следующих действий. Во-первых, поставленная задача может быть решена на этапе осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Для этого следует

произвести реконструкцию обстановки происшествия, чтобы создать представление, в каком направлении водитель мог идти покинув автомобиль, где им могли быть оставлены следы, какие травмы он мог получить. Осмотр транспортного средства изнутри и снаружи даёт возможность установить, где, на каких частях и предметах могут находиться следы рук и другие следы водителя. После получения этой информации необходимо принять меры к обнаружению следов посредством применения специальных криминалистических средств. Особое внимание следует уделить обнаружению, фиксации и изъятию микрочастиц в автомобиле, а именно на сидении, на полу, рулевом колесе и других органах управления. Следы, обнаруженные в кабине или салоне автомобиля, на месте водителя, делают потенциально возможным их сравнение с образцами следов водителя или с тем, что будет обнаружено на теле и одежде водителя после его задержания.

Меры розыска водителя должны быть направлены на то, чтобы как можно быстрее отыскать скрывшегося водителя, а затем незамедлительно провести его освидетельствование с участием медработника, изъять одежду и обувь, получить образцы для сравнительного исследования.

Требуется незамедлительно принять меры для поиска и допроса очевидцев, так как, покидая автомобиль и место происшествия, водитель мог совершить определённые действия, например, подойти к пострадавшему, чтобы узнать о его состоянии. При этом он мог общаться с кем-то из очевидцев, а затем покинуть место происшествия, объяснив это необходимостью вызвать скорую помощь или полицию. Нередко водитель, покинувший место дорожно-транспортного преступления, возвращается и в числе сторонних наблюдателей присутствует на месте происшествия.

Обязательным является установление по учётам ГИБДД данных о собственнике автомобиля, а затем немедленное установление и допрос его родственников для исключения возможности противодействовать расследованию путём заявления об угоне.

3. Следующая, характерная для данной категории преступлений следственная ситуация состоит в наличии на месте дорожно-транспортного происшествия потерпевшего, водителя и транспортного средства, но при этом имеются основания предположить сознательное или случайное изменение обстановки на месте происшествия, его участниками. При этом новая обстановка исключает возможность достоверного установления факта дорожно-транспортного преступления.

Такую ситуацию характеризует наличие информации о потерпевшем, водителе и транспортном средстве. Водитель может выдвигать версии о грубом неосторожном поведении потерпевшего, или совсем отрицать совершение им дорожно-транспортного происшествия. Основное направление работы следователя в этой ситуации будет состоять в восстановлении первоначальной обстановки на месте происшествия, а также в установлении механизма дорожно-транспортного происшествия. Для этого считаем возможной следующую программу действий следователя.

Изначально внести ясность в обстановку могут подробные допросы водителя, потерпевшего и очевидцев для установления обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; обстоятельств ему предшествовавших; механизма происшествия, характера поведения участников и временных рамок, обстоятельств, сложившихся после дорожно-транспортного происшествия.

Точное установление периода времени совершения происшествия даст возможность достоверного восстановления механизма происшествия или сокрытия его следов, предоставит возможность установить некоторые величины, имеющие значение для расследования.

Осматривая место происшествия, следователю необходимо определить исходное положение транспортного средства и потерпевшего на основе материальных следов, оставшихся на дорожном покрытии, таким как следы торможения, потёки горюче-смазочных и иных материалов, следы волочения, следы крови,

повреждения, оставшиеся на транспортном средстве, на дорожных сооружениях и других объектах.

4. Возможна также следственная ситуация состоящая в обнаружении в районе прилегающем к дорожному движению потерпевшего либо трупа с наличием телесных повреждений, но при этом отсутствуют признаки дорожно-транспортного происшествия и транспортное средство.

Ситуацию характеризует наличием потерпевшего с телесными повреждениями и близость дороги, но её осложняет то, что отсутствуют сведения о личности потерпевшего, о том, как и когда ему были причинены телесные повреждения, об обстоятельствах, при которых это случилось, и механизме события.

В такой ситуации первоочередные действия следователя должны быть направлены, прежде всего, на выяснение вопроса о наличии или отсутствии признаков дорожно-транспортного преступления.

Разрешить ситуацию позволит, прежде всего, опрос потерпевшего (при наличии возможности для этого), затем назначение судебной медицинской экспертизы для установления времени и механизма образования у него телесных повреждений и возможности их образования от воздействия частей какого-либо транспортного средства.

Производя освидетельствование потерпевшего или осмотр трупа с участием медработника, а также при производстве судебно-медицинской экспертизы следует уделить особое внимание установлению механизма образования и локализации телесных повреждений или причины смерти. Установлению наличия следов на теле потерпевшего и их соответствие следам на одежде для того, чтобы проверить версию об инсценировке дорожно-транспортного преступления.

Во время осмотра места происшествия следователю надлежит выяснить, соответствует ли место обнаружения потерпевшего месту, где им были получены повреждения. Особое внимание следует сосредоточить на действиях по установлению возможной

инсценировки дорожно-транспортного происшествия с целью сокрыть другое более тяжкое преступление, а также отработать версию о некриминальном происшествии, например, смерти потерпевшего от болезни или по причине преклонного возраста.

5. Другая ситуация начального этапа расследования может заключаться в обнаружении потерпевшего не в зоне дорожного движения, но с повреждениями, которые характерны для дорожно-транспортного происшествия.

В данной ситуации отсутствуют сведения относительно личности водителя и примет транспортного средства, причастных к преступлению. Не установлены также времени и место преступления. Часто нет сведений и о самом потерпевшем. Такая ситуация касается обнаружения трупа вне зоны дорожного движения но при этом имеются следы переезда его транспортным средством или следы волочения.

Действия следователя в такой ситуации, по нашему мнению должны заключаться в решении задачи по установлению факта дорожно-транспортного преступления, времени и места его совершения, личности потерпевшего.

В первую очередь следователю необходимо установить место, где телесные повреждения могли быть причинены потерпевшему. Для этого во время осмотра места происшествия следует уделить внимание определению наличия и направления путей подъезда к месту, где обнаружен потерпевший или труп. Принять меры к отысканию следов транспортного средства, на котором потерпевший был доставлен на место обнаружения, направления движения транспортного средства, места и времени его стоянки, возможного наличия следов обуви и так далее в целях отыскания водителя и транспортного средства.

Затем следует немедленно назначить судебную медицинскую экспертизу, на разрешение которой поставить вопросы о времени и механизме образования телесных повреждений, установления возможности образования их в результате дорожно-транспортного происшествия, о причине смерти потерпевшего.

Как и в других ситуациях, большое внимание необходимо уделить установлению очевидцев и свидетелей перевозки потерпевшего на место, где он был обнаружен. Требуется уделить внимание розыску свидетелей, имевших возможность видеть одиночное транспортное средство в районе обнаружения потерпевшего, потому, что рассматриваемая ситуация характерна уединённым местам, находящимся вдали от оживлённых дорог и населённых пунктов.

Когда личность потерпевшего будет установлена, необходимо подробно допросить его близких родственников и знакомых, выяснив вопросы о маршруте его передвижения, возможном месте совершения дорожно-транспортного преступления. Путём сопоставления сведений о маршруте передвижения потерпевшего со сводками о дорожно-транспортных происшествиях в интересующем районе или с результатами допросов свидетелей установить место совершения ДТП.

II. Ситуации начального этапа расследования, заключающиеся в нахождении потерпевшего в момент дорожно-транспортного происшествия в транспортном средстве.

Такие ситуации характеризует наличие достоверной информации о том, что пострадавший в момент дорожно-транспортного происшествия находился в транспортном средстве, но при этом нет информации о точном его расположении в транспортном средстве во время происшествия. В процессе столкновения транспортных средств, или при наезде транспортного средства на препятствие, с момента дорожно-транспортного происшествия до прибытия сотрудников ГИБДД или следователя, как правило, проходит некоторое время, в течение которого водитель и пассажиры, покидают его, пострадавших часто отправляют в медицинские учреждения. Поэтому ко времени приезда на место ДТП сотрудника ГИБДД или следователя обстановка места происшествия во многом изменена. Для данной ситуации характерен довольно высокий уровень фальсификации обстановки места происшествия. В подавляющем большинстве

случаев изменения в обстановку вносятся при гибели пассажира транспортного средства. Так, пострадавший пассажир транспортного средства помещается на водительское место с целью создания инсценировки того, что именно он управлял транспортным средством, совершившим дорожно-транспортное происшествие.

Первоочередной задачей следствия в этой ситуации будет установление местоположения пострадавшего в салоне или кабине транспортного средства, а также установление лица, управлявшего данным транспортным средством.

Для решения поставленных первоочередных задач необходимо немедленное назначение комплексной судебной медицинской и трасологической экспертизы с постановкой вопроса о характере повреждений, имеющихся у пострадавшего и о деталях салона или кабины транспортного средства, в результате воздействия которых они могли быть получены. По данным заключения комплексной и судебной медицинской экспертизы можно с достаточной долей вероятности установить местоположение пострадавшего внутри транспортного средства. Необходимо назначение дактилоскопической экспертизы по следам рук, изъятых с рулевого колеса, рычага переключения передач и других органов управления интересующего транспортного средства. Большое значение для разрешения подобной ситуации имеет установление и допрос очевидцев. У них необходимо выяснить, наблюдали ли они момент аварии, могут ли опознать лицо, управлявшее данным транспортным средством, не видели ли они, как кто-либо из пассажиров транспортного средства вносил изменения в обстановку места происшествия.

III. Ситуации, складывающиеся при взаимодействии трёх и более транспортных средств.

Подобные ситуации характеризуются тем, что представляют собой синтез ситуаций первой и второй групп в различной совокупности. Основная сложность при расследовании заключается в многоэлементности обстановки места происшествия. Здесь может наблюдаться синтез таких ситуаций, как совершение автомобилем

наезда на пешехода, наезд на препятствие, либо транспортное средство, столкновение автомобилей. Комбинация ситуаций происходит в различной совокупности и с различной последовательностью развития события. Осложняют подобную ситуацию могут различные действия участников дорожно-транспортного происшествия после его совершения. Так, одно из транспортных средств может отсутствовать на месте происшествия, пострадавший может быть отправлен в медицинское учреждение и так далее. Поэтому осложняется осмотр места происшествия, при производстве которого необходимо организовать медицинскую помощь пострадавшим, произвести осмотр и фиксацию обстановки места происшествия во всей совокупности.

Сложность восстановления обстановки места происшествия обусловлена и тем, что участники дорожно-транспортного происшествия зачастую дают противоречивые сведения о том, как происходило развитие события. Они видят происшествие с различных точек наблюдения.

Необходимо отметить, что большое значение имеет скорейшее освобождение проезжей части от последствий дорожно-транспортного происшествия, так как подобные автоаварии с участием большого количества транспортных средств, как правило, надолго парализуют движение транспортных средств на дороге. Поэтому процесс расследования дорожно-транспортных происшествий в данной ситуации включает в себя задачи и пути их преодоления, характерные для ситуаций входящих «в её состав» в полном объёме.

## **Глава II. Особенности начального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена**

### **§ 2.1. Собираение и исследование доказательств, касающихся обстоятельств дорожно-транспортного преступления, когда личность водителя не установлена**

Рассматривая вопрос собирания и исследования доказательств, касающихся обстоятельств дорожно-транспортного преступления, когда личность водителя не установлена, прежде всего, необходимо сосредоточить внимание на том, что деятельность в этом направлении должна заключаться в одновременном производстве следственных действий, оперативно-розыскных и иных мероприятий, что даёт возможность говорить о проведении тактической операции.

Проанализировав достаточно большое количество концепций и взглядов, А.Е. Михальчук дал обобщённое определение тактической операции. Обозначив её, как комплекс согласованных и взаимосвязанных следственных действий, организационно-подготовительных, оперативно-розыскных, контрольно-ревизионных, технических и иных мероприятий, проводимых соответственно отражённой в плане тактической линии поведения следователя и направленных на решение каких-либо конкретных задач, возникающих на определённом этапе расследования в той или иной следственной ситуации<sup>1</sup>.

Определение тактической операции говорит о том, что её проведение возможно в пределах конкретного следственного действия, в рамках которого тактические приёмы получают подкрепление и усиление за счёт проведения оперативной работы, или же оперативно-розыскные и иные мероприятия не проводятся, тогда объём и цели тактической операции приближают её к

---

<sup>1</sup> Михальчук А.Е. Тактические комбинации при производстве следственных действий.

тактической комбинации. Поэтому Р.С. Белкин рассматривает элементарные и сложные оперативно-тактические комбинации<sup>1</sup>. При этом он указывает на то, что сложную тактическую комбинацию отличает совокупность следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

Перейдём теперь непосредственно к собиранию и исследованию доказательств об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления, когда личность водителя не установлена. В связи с этим необходимо отметить, что: «Первым и одним из основных способов является производство осмотра места происшествия. С этого следственного действия начинается 98,5 % уголовных дел рассматриваемой категории»<sup>2</sup>.

Производство осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных преступлениях, водители, совершившие которые, скрылись, имеет большое значение, по причине того, что результаты этого следственного действия часто дают основания для производства экспертиз, заключения которых являются основными доказательствами по уголовному делу.

Основным требованием к осмотру места ДТП, вместе с другими, является его незамедлительное производство. Место ДТП характеризует, прежде всего, быстро меняющаяся дорожная обстановка. По этой причине следователь должен принять все меры для скорейшего освобождения проезжей части и восстановления дорожного движения. Неотложность производства осмотра места ДТП связана также с возможным изменением или вообще утратой материальных следов. Время пригодности следов для криминалистического исследования, определяется многими факторами:

- механизмом образования;
- химическим составом;

---

Саратов: Изд-во Сарат. ун-та, 1991. С. 14.

<sup>1</sup> Белкин Р.С. Курс советской криминалистики: Криминалистические средства, приёмы и рекомендации: пособие для преподавателей, адъюнктов, соискателей и слушателей учебных заведений МВД СССР. Т. 3. М.: Изд-во Акад. МВД СССР, 1979. С. 322.

<sup>2</sup> Алексеев А.Г. Указ. соч. С. 77.

- погодными условиями и т.д.

Своевременность выявления материальных следов ДТП, и установление характера происшествия дают возможность незамедлительной организации розыска и задержания водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление. Это даёт возможность установить и задержать транспортное средство. Осмотр места ДТП часто является единственной возможностью для установления характера произошедшего события, решения вопроса о квалификации деяния и выбора направления дальнейшего расследования.

Для обеспечения розыска транспортного средства, при управлении которым было совершено дорожно-транспортное преступление, осмотр места происшествия направлен на решение задач, которые можно разделить на основные и производные.

Основная задача заключается в наиболее полном изучении и фиксации обстановки на месте ДТП, поиске и фиксации следов, а также их взаиморасположения.

Производные действия позволяют выдвинуть розыскные версии, получить сведения о маршруте, по которому двигался водитель на транспортном средстве, скрываясь с места ДТП, индивидуальные признаки автомобиля, определить места возможного нахождения разыскиваемого водителя, установить возможное направление дальнейшего движения, скрывшегося транспортного средства или водителя, его оставившего.

Осмотр места ДТП не должен ограничиваться только фиксацией обстановки и следов. С учётом ситуации, которая сложилась на момент осмотра места происшествия, помимо обстановки на месте ДТП следователь должен произвести осмотр транспортного средства, трупа, одежды трупа, окружающей место происшествия местности.

В статье 176 УПК РФ сказано, что осмотр производится с целью: «...обнаружения следов преступления, выяснения других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела». Такое определение целей осмотра, говорит о том, что осмотр места ДТП

должен состоять из осмотра места происшествия, окружающей его обстановки, транспортных средств, обнаруженных посторонних предметов, трупа, его одежды и т.д., так как они являются носителями следовой информации о событии, и, при определённых условиях могут стать вещественными доказательствами по уголовному делу.

Из сказанного следует вывод о том, что осмотр места ДТП – это комплекс единых, неразрывных действий направленных на соби́рание первичной информации о произошедшем событии, включающий поиск и фиксацию следов, вещественных доказательств, изучение и фиксацию обстановки места происшествия.

При рассмотрении особенностей осмотра места ДТП возникает вопрос о том, в какой последовательности должны изучаться объекты. Криминалистическая литература содержит рекомендации о том, что осмотр места происшествия должен начинаться с места наибольшей концентрации материальных следов, либо с трупа. Однако на месте происшествия часто оказывается труп и транспортное средство, вокруг которого находится наибольшее скопление материальных следов. Поэтому вопрос о последовательности осмотра объектов места ДТП следователь должен решать самостоятельно, исходя из первоначальных задач в каждом конкретном случае. Это зависит от характера расположения совокупности материальных следов на месте происшествия и границ осмотра. Но мы все же рекомендуем начинать осмотр места происшествия с определения границ этого места, а затем, за отправную точку взять ту, которая расположена за границами места происшествия и, что немаловажно за местом расположения первого дорожного знака, линии разметки или иного технического средства регулирования движения. После этого, используя фронтальный метод осмотра двигаться по направлению движения транспортного средства, фиксируя на схеме следы и объекты, в том числе средства регулирования движения на данном участке, естественно в

соответствии с определёнными ранее по разбросу следов и объектов границами места ДТП.

Осмотр дорожного покрытия во всех случаях проводится в ходе осмотра места происшествия при совершении дорожно-транспортного преступления, либо при обнаружении трупа с признаками повреждений, характерных для ДТП, и является составной частью первоначального следственного действия. При осмотре дороги могут быть обнаружены следы от колёс автотранспорта, отдельные части от автомобилей, выпавший груз, вещи водителя, пассажиров, пострадавших и т.д. Это собственно осмотр места преступления.

Особое внимание следует уделять изучению следов торможения. Производя осмотр участка дороги, следует помнить, что могут быть обнаружены динамические следы, так называемые следы торможения. Они представляют собой смазанные полосы и возникают при резком торможении, то есть, когда вращение колес внезапно прекращается, а машина по закону инерции продолжает движение.

Необходимо отметить, что применение в конструкции автомобиля антиблокировочной системы тормозов осложняет регистрацию данного показателя, так как данная система исключает оставление следа торможения автомобиля.

Следы от автомобиля и груза на неподвижных предметах остаются и в тех случаях, когда выехавший на обочину или тротуар автомобиль наезжает или ударяется какой-либо своей частью о те или иные предметы, нанося им повреждения в виде отщепов, царапин, вмятин.

Изучая повреждения на неподвижных предметах, можно определить характер и место повреждений на автомобиле, судить о его типе. Так, например, отщеп на дереве, находящийся на расстоянии двух метров от земли, будет свидетельствовать, что он оставлен грузовым, а не легковым автомобилем. Если есть основание предполагать, что повреждение оставлено бампером автомобиля, то по высоте повреждения можно судить о типе данного

транспортного средства. На неподвижных предметах часто остаются частицы краски с транспортного средства или с груза, перевозимого в кузове грузового автомобиля. Наибольшее значение эти следы имеют в том случае, когда машина скрылась с места происшествия.

Следы от выступающих частей автомобиля на дорожном покрытии, как правило, образуются в тех случаях, когда автомобиль с небольшим дорожным просветом двигался по неровной дороге. Эти следы представляют собой короткие, прерывистые полосы на грунте. Считается, что по ним можно определить высоту дорожного просвета автомобиля, однако, на наш взгляд, по этим следам можно лишь определить тип автомобиля (легковая, грузовая), но никак не сам дорожный просвет.

Обломки частей автомобиля, обнаруженные на месте происшествия, позволяют решить вопрос о типе, марке и модели автомобиля, участвовавшего в ДТП, а отсутствие этих частей на автомобиле облегчает его розыск. Эти же вопросы решаются и при обнаружении на месте происшествия осколков стекла. Чаще всего такими отделившимися частями могут быть передний или задний бампер, фара, ободок фары, колпак колеса, стойка, на которой крепится боковое зеркало, само зеркало, защитная решётка фары, части облицовки радиатора.

Следы волочения образуются в результате того, что автомобиль иногда протаскивает пострадавшего некоторое расстояние. Подобные следы могут остаться и от каких-либо предметов, принадлежавших потерпевшему, например: велосипеда, санок, коляски и т.д. Исследование этих следов позволяет установить место, где был совершён наезд, какое расстояние автомобиль протащил пострадавшего, решить вопрос о взаимном расположении автомобиля и потерпевшего во время происшествия.

Осмотр транспортных средств, как уже отмечалось выше, проводится в зависимости от ситуации, сложившейся на начальном этапе, либо в рамках осмотра места ДТП, либо в рамках отдельного следственного действия. Если транспортное средство находится на месте ДТП, то осмотр его целесообразно производить на месте

происшествия, если же транспортное средство было обнаружено позже, то осмотр его проводится на месте обнаружения, в рамках осмотра местности.

Задачи осмотра транспортного средства разнообразны и определяются особенностями конкретной обстановки. В одних случаях осмотр заканчивается в течение 10-15 мин, а в других – продолжается несколько часов, с участием специалистов и заканчивается установлением важных доказательственных фактов. Осмотр и исследование транспортных средств проводится с целью:

- выявления следов, образовавшихся в результате ДТП;
- анализа обстановки для восстановления механизма ДТП;
- установления технического состояния транспортного средства.

В отдельных случаях рекомендуется производить осмотр транспортного средства на смотровой яме или подъёмнике, что позволяет обнаружить даже мелкие следы (кровь, мозговое вещество, обрывки одежды, волокна), имеющие отношение к происшествию. Однако это возможно только в том случае, если осмотр был произведён на месте происшествия (либо месте обнаружения), и исключена возможность образования дополнительных повреждений в процессе транспортировки транспортного средства к месту детального осмотра. Таким образом, осмотр транспортного средства может производиться в две стадии: первоначальный осмотр и дополнительный, однако у такого порядка производства осмотра транспортного средства имеется ряд недостатков, а именно, то, что разделение осмотра на две стадии, производимые в различных местах и условиях, может привести к утрате части вещественных доказательств.

Когда на месте происшествия находится труп (наезд на пешехода, выпадение из транспортного средства), то осмотр трупа и одежды способствует выяснению механизма ДТП, его причин, а иногда позволяет сделать вывод о замаскированном убийстве с инсценировкой ДТП. Осмотр трупа является одним из наиболее ответственных этапов при расследовании ДТП. Тем не менее, анализ

следственной практики показывает, что часто осмотр трупа не производится следственными работниками, а перепоручается судебно-медицинским экспертам и производится не на месте происшествия, а в морге. Такая практика является нарушением элементарных положений криминалистики и влечёт за собой снижение качества следствия.

Поскольку вопрос об осмотре трупа в литературе освещён достаточно хорошо, остановимся только на некоторых моментах, отражающих специфику осмотра трупа при ДТП.

Наружный осмотр трупа на месте его обнаружения, проводимый следователем с участием судебного медика, позволяет получить существенные доказательства. Определение давности наступления смерти позволит установить и время совершения ДТП, что в свою очередь может иметь значение для организации розыска автомобиля и изобличения виновного.

Сопоставление и логический анализ фактов расположения трупа, его позы, места обнаружения следов колёс автомобиля, точки наезда, места нахождения крови, волос, мозгового вещества, одежды, осколков должны быть проведены особенно тщательно. В результате анализа удаётся воспроизвести механизм наезда, подтвердить или исключить одну из возможных версий о случившемся событии.

Отсутствие водителя на месте ДТП не исключает проверки версии о несчастном случае. Водитель мог не знать, что управляемый им автомобиль наехал на человека.

Следует различать повреждения, нанесённые ударом автомобиля (первичные), от повреждений, явившихся результатом волочения трупа (ссадин в виде множества параллельно расположенных полос). Нужно также отличать повреждения, образовавшиеся на трупе вследствие удара о камни, об асфальт при падении отброшенного автомобилем тела потерпевшего (вторичные).

Необходимо учитывать мнение специалистов, которые полагают, что повреждения, возникающие в результате ДТП, можно разделить на три группы:

- а) повреждения, характерные для автомобильной травмы;
- б) повреждения, не представляющие ничего характерного для автомобильной травмы;
- в) повреждения, симулирующие другие виды повреждений (от острых, рубящих орудий, огнестрельного оружия и др.).

Тщательный и полный осмотр трупа следует продолжить в морге. На трупе и его одежде могут оказаться предметы, имеющие значение вещественных доказательств. На одежде могут быть обнаружены разрывы, разрезы, раздавливания, следы в виде наложений веществ от частей автотранспортных средств (краска, смазочные материалы, металлическая стружка), осколки стекла, следы протекторов шин, частицы дорожного покрытия и груза, следы волочения, а на подошвах обуви (если пострадавший стоял или двигался) – следы скольжения. Такой тщательный осмотр особенно важен в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия. Характер следов и закономерности их образования позволяют воспроизвести отдельные моменты картины происшествия, оценить механизм возникновения повреждений на теле потерпевшего в зависимости от конкретных обстоятельств, что способствует выявлению причин его совершения в наиболее полном объёме. Впоследствии по одежде может быть опознан труп.

Изучение и анализ практики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершённых в условиях неочевидности, показывает, что освидетельствование в порядке статьи 179 УПК РФ производится крайне редко. Так, из 261 изученного уголовного дела лишь в 13 из них проводилось освидетельствование, причём из этого числа 8 производились с целью определения состояния опьянения у водителя транспортного средства<sup>1</sup>. В соответствии со статьёй 179 УПК РФ данное следственное действие проводится в целях «установления на теле

---

<sup>1</sup> Алексеев А.Г. Указ. соч. С. 97.

следов преступления или наличия особых примет, если при этом не требуется судебно-медицинской экспертизы». При расследовании ДТП значение для расследования имеет лишь тяжесть полученных телесных повреждений, которая устанавливается посредством проведения судебно-медицинской экспертизы. Поэтому общие положения тактики освидетельствования, на наш взгляд, применимы к следственной ситуации сокрытия водителя с места происшествия, и когда водитель отрицает сам факт своего участия в расследуемом событии. В этом случае, задачи освидетельствования – обнаружение на теле человека повреждений, степень тяжести которых установить невозможно, характерных для дорожно-транспортных происшествий (царапины, ушибы и т.п.). Так же освидетельствование может проводиться с целью обнаружения, фиксации и изъятия следов горюче-смазочных материалов, осколков стекла, краски, волокнистых материалов для получения доказательственного материала нахождения водителя в транспортном средстве в момент его повреждения или его участия в дорожно-транспортном происшествии.

## **§ 2.2. Розыск водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление, и управляемого им транспортного средства**

Тактической операцией, которую представляется необходимым осветить, является розыск транспортного средства, причастного к ДТП. Данная тактическая операция включает в себя разнообразные действия и мероприятия. Именно при проведении розыска должно обеспечиваться наиболее тесное взаимодействие следователя с органом дознания, оперативными службами, экспертами. От их четкого и слаженного взаимодействия зависит скорейший розыск причастного к происшествию транспортного средства.

Р.С. Белкин определяет розыск как функцию органов дознания и предварительного следствия, направленную на обнаружение замышляемых, готовящихся и совершенных преступлений, установление и обнаружение виновных, объектов (лиц и предметов) – носителей доказательственной информации, предметов преступного посягательства и иных объектов, имеющих значение для дела. Розыскная деятельность включает следственные действия, розыскные и организационно-технические мероприятия.

В многогранной и сложной деятельности по раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений среди многих функций, выполняемых следователем, особое место занимает поиск источников криминалистической информации, который может осуществляться во всех (процессуальных и непроцессуальных) формах, на основе применения различных методик, с использованием современных средств и методов. Первостепенную роль в поиске источников криминалистической информации занимают процессуально оформленные действия, как проверочные, так и следственные, однако особое место принадлежит проведению оперативно-розыскных мероприятий, с их поисковой сущностью. Такая деятельность направлена, прежде всего, на обнаружение возможных мест расположения источников информации и обеспечения реализации в этих местах процессуальной

деятельности. Выделяют три группы источников информации при организации проведения розыска транспортного средства, причастного к происшествию:

- 1) обстановка места дорожно-транспортного происшествия и её компоненты;
- 2) следы и иные материальные объекты вне места происшествия;
- 3) участники дорожно-транспортного происшествия и их поведение.

Условиями успешного розыска являются: быстрота и оперативность проведения следственных действий, умелое использование возможностей криминалистической техники при проведении осмотров, правильное сочетание следственной и оперативной работы, четкое взаимодействие различных служб. В рамках тактической операции по розыску, следует определить, какие действия должны выполняться одновременно, а какие последовательно. Розыск следует начинать незамедлительно. Промедление приводит к утрате следов и, следовательно, невозможности изобличения виновного, промедление даёт виновному возможность подготовиться к встрече со следователем и проработать тактику своего поведения с целью ввести следствие в заблуждение и избежать ответственности. Анализ практики расследования уголовных дел данной категории показывает, что каждое девятое дорожно-транспортное происшествие сопровождается оставлением водителем места происшествия. Кроме того, очень часто к моменту осмотра не оказывается и свидетелей. Поэтому крайне важно принять меры к их установлению и розыску.

Розыскные действия по обнаружению и задержанию скрывшихся транспортных средств представляют собой комплекс заградительно-поисковых, оперативно-следственных мероприятий, проводимых с участием сотрудников многих подразделений полиции (уголовного розыска, следователей, ГИБДД, участковых уполномоченных, патрульно-постовой службы). Такое положение обусловлено тем, что следователи располагают большими

возможностями по допросу свидетелей и очевидцев с целью выяснения интересующих сведений; учёт автохозяйств и конкретных автомобилей сосредоточен в ГИБДД; полиция имеет большие возможности оперативного проведения необходимых мероприятий, её аппарат способен одновременно осмотреть большое количество транспорта, как в гаражах, так и в автохозяйствах, на автостоянках, станциях технического обслуживания, участковые уполномоченные, зная свой участок, способны выявить наиболее вероятные места сокрытия транспортного средства. Этот комплекс включает в себя следующие основные мероприятия:

А) организационные:

- получение первичной информации от работника полиции, прибывшего на место происшествия первым;
- ознакомление с местом происшествия, его обстановкой, границами;
- комплексное привлечение к розыску скрывшегося водителя и транспортного средства максимального числа сотрудников полиции;
- обеспечение надежной радиосвязи с подразделениями, осуществляющими блокировку мест возможного появления интересующего транспортного средства;
- организация охраны места происшествия;
- принятие мер по обеспечению сохранности транспортных средств и груза;
- оказание мер первой медицинской помощи пострадавшим и получение от них интересующих сведений.

Б) оперативно-следственные:

- установление личности водителя, участников дорожно-транспортного происшествия;
- сбор исходной информации для организации розыска по «горячим следам»;
- выявление свидетелей и очевидцев;
- оперативное использование учётных данных по транспорту и их владельцам;

- изъятие водительских и путевых документов у водителей транспортных средств, причастных к происшествию;
- оперативная проверка подвижного состава в автохозяйствах, гаражах, автостоянках с целью выявления транспортных средств с характерными для дорожно-транспортных происшествий повреждениями.

Началом для проведения оперативно-розыскных мероприятий служит информация о происшествии, а также быстрота её прохождения. Так, на дежурную часть возлагается обязанность решить вопрос о необходимости введения в действие планов заградительных и поисковых мероприятий, создать и обеспечить выезд на место происшествия следственно-оперативной группы.

Розыск водителя, скрывшегося с места происшествия вместе с автомобилем, с точки зрения исходных розыскных данных, можно подразделить на следующие, чаще всего встречающиеся случаи, когда известны:

- 1) номер автомобиля или его часть;
- 2) марка и тип автомобиля, его цвет и другие приметы;
- 3) груз, перевозимый автомобилем;
- 4) только сам факт наезда автомобиля;
- 5) сведения о внешности водителя или обнаруженные предметы, принадлежащие водителю или его пассажирам;
- 6) повреждения на окружающих предметах или на теле пострадавшего;
- 7) следы протектора колёс от скрывшегося автомобиля.

Одним из основных мероприятий по розыску водителей и транспортного средства является поиск и допрос свидетелей и очевидцев дорожно-транспортного происшествия. Эти лица могут быть обнаружены среди участников дорожного движения, находившихся в момент дорожно-транспортного происшествия непосредственно на месте происшествия: пассажиры общественного транспорта, водители транспортных средств, пешеходы. Ценную информацию можно получить и от жителей близлежащих домов, которые могли наблюдать момент происшествия. Особенно ценную

информацию можно получить от водителей транспортных средств или лиц, обладающих достаточным опытом управления транспортными средствами. Эти лица в силу своих профессиональных навыков могут разъяснить более чётко возникновение и развитие аварийной ситуации, назвать марку, цвет автомобиля, его отличительные особенности (особенности технического состояния, внешний вид, примерный год выпуска автомобиля и т.д.), непосредственно наблюдая дорожно-транспортное происшествие, помогут выяснить характер и локализацию полученных автомобилем повреждений. Так, у свидетелей необходимо выяснять во всех случаях марку, цвет, номерной знак автомобиля, количество и приметы лиц, находящихся в транспортном средстве.

С.Н. Дмитриев рекомендует в случаях, когда очевидцев происшествия установить не удаётся, опрашивать лиц, оказывающихся на месте происшествия в последующие дни в то же самое время<sup>1</sup>. Он отмечает, что в силу стереотипности индивидуального поведения большинства граждан данный способ дает хороший эффект.

Заметим, что с учётом развития средств сотовой связи существует возможность установления лиц, находившихся на месте происшествия в момент совершения дорожно-транспортного происшествия посредством изучения данных геолокации на момент и в ближайший период времени, когда было совершено ДТП. Получить данные возможно согласно судебному решению в порядке, установленном статьёй 186.1 УПК РФ. При этом для получения информации необходимо возбудить ходатайство перед судом о разрешении получения сведений геолокации от всех провайдеров сотовой связи, чьи технические средства покрывают участок местности, на котором было совершено ДТП. Истребовать следует информацию обо всех абонентских устройствах, находившихся в конкретный промежуток времени в конкретном месте. Если это населённый пункт, то указать улицу и номер дома.

---

<sup>1</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. М.,

Если место ДТП располагается не в населённом пункте, то использовать показания навигационных приборов о широте и долготе, в которых расположено место ДТП. При этом следует обратить внимание, что независимо от судебной практики рассмотрения подобных ходатайств следователю следует обязательно использовать, указанную нами возможность, то есть заявить ходатайство. А разрешить или отказать решит суд. В такой ситуации отсутствие результата тоже результат, так как следователь использовал возможный в рамках закона способ установления круга лиц, возможно являющихся свидетелями и круга лиц, возможно причастных к преступному нарушению Правил дорожного движения.

В случае положительного решения суда и получения сведений геолокации от сотовых операторов первым делом необходимо определить из числа владельцев абонентских устройств, находившихся на месте ДТП круг лиц – возможных свидетелей или участников ДТП и оперативным путём отработать их на предмет наличия у них информации, имеющей значение для уголовного дела или на причастность к совершению дорожно-транспортного преступления.

Выясняя марку транспортного средства, причастного к совершению ДТП, необходимо задать опрашиваемому проверочные контрольные вопросы по определению марки транспортных средств, находящихся в данный момент на месте происшествия. Нередко свидетели не могут определить марку транспортного средства и, искренне желая помочь следствию, неумышленно вводят следователя в заблуждение. То же самое можно сказать и о выяснении цвета автомобиля. Необходимо учитывать, что на восприятие цвета оказывают влияние погодные условия (снег, дождь, туман), время суток, степень загрязнённости автомобиля. Знание номерного знака автомобиля существенно облегчает его розыск: если известен номерной знак, установить по учётным транспортным средствам ГИБДД владельца не представляет труда.

Однако при выяснении номерного знака необходимо учитывать, что в практике довольно часто встречаются случаи, когда одна или несколько цифр номера указываются ошибочно. Ошибка в запоминании происходит потому, что при беглом наблюдении и со значительного расстояния некоторые цифры легко можно перепутать (например, цифру «3» с цифрой «8» или «9», «6» с «8» или «5» и т.д.). При выборе номеров нужно это учитывать и использовать те данные, которые не вызывают сомнения. Достоверность полученных сведений можно проверить проведением экспериментальных действий непосредственно при производстве осмотра места происшествия, либо последующим проведением следственного эксперимента. В необходимых случаях устанавливается уровень зрения очевидцев, сведения об этом можно получить в медицинских учреждениях.

Установление количества и примет лиц, находившихся в автомобиле, имеет большое значение. Знание примет лица, находившегося за рулём транспортного средства, виновного в совершении дорожно-транспортного происшествия, поможет в розыске данного лица и не даст ему возможности сослаться на то, что за рулём находился не он или, что автомобиль был у него угнан. Знание примет пассажиров транспортного средства также поможет установить виновного водителя и доказать его причастность к факту совершения дорожно-транспортного преступления, позволит выяснить места наиболее вероятного сокрытия транспортного средства.

Получив информацию, содержащую необходимые данные о транспортном средстве необходимо ориентировать работников полиции (задействовать все подразделения) на немедленный осмотр гаражей, станций технического обслуживания, автохозяйств. Наибольшую сложность представляет осмотр гаражей принадлежащих частным владельцам. Поэтому в случае возникновения конфликтной ситуации необходимо предусмотреть процессуальное оформление действий лиц задействованных в розыске. В случае необходимости, если существует подозрение о

том, что разыскиваемое транспортное средство находится в частном гараже и его владелец препятствует проникновению в него, возможно проведение обыска. В этом случае необходимо надлежащее оформление полномочий лиц производящих данное действие, что осуществляется путём дачи соответствующего поручения. Производство осмотра такого гаража возможно путём привлечения работников госпожнадзора под видом проверки противопожарного состояния.

На станциях технического обслуживания проверяется учётная документация на автотранспорт, проходящий ремонтные работы. Однако здесь надо иметь в виду, что транспорт может быть отремонтирован и без соответствующего оформления в учётных документах, поэтому необходимо подробно опросить лиц, непосредственно занимающихся ремонтом автомобилей. При проверке гаражных кооперативов необходимо учитывать, что во многих гаражных боксах существуют нелегальные станции технического обслуживания, либо кто-то в частном порядке занимается ремонтом автомобилей. Проводя проверку в автохозяйствах, обратить внимание на учётную документацию выхода транспорта на линию (путевые листы, книги учёта выезда автомобилей из гаража и возвращения в гараж, наряды на работу и т.д.), характер работ, график дежурств, журнал проверки технического состояния транспорта, журнал медицинского освидетельствования водителей перед выходом их на линию. Осматривается территория автопредприятия, все автомобили подозреваемого типа или марки, места, отведённые под ремонт транспорта. В обязательном порядке допрашиваются слесари-ремонтники, диспетчера, ответственные и контролирующие выход транспорта на линию, водители транспортных средств подозреваемого типа и марки.

Ценную информацию можно получить и при изучении характера груза, перевозимого транспортным средством, причастного к совершению дорожно-транспортного происшествия. Так, рассматривая информацию о грузе, можно предположительно

установить, где он был получен и куда направлялся, всё это даст возможность установить само транспортное средство и поможет выяснить его местонахождение после совершения дорожно-транспортного происшествия. Следы, обнаруженные на месте происшествия, и характер груза, перевозимого конкретным автомобилем, поможет установить транспортное средство, участвовавшее в дорожно-транспортном происшествии, и доказать его участие в нём.

В целях розыска транспортного средства и нахождения очевидцев дорожно-транспортного происшествия необходимо тесное сотрудничество со средствами массовой информации. Использование местной печати, телевидения и радио, как правило, даёт хорошие результаты.

### **§ 2.3. Специальные познания, используемые на начальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, по которым личность водителя не установлена**

Специальные познания – профессиональные знания и умения в области науки, техники, искусства или ремесла, необходимые для решения вопросов, возникших при расследовании и рассмотрении в суде конкретных дел.

Существуют различные формы использования специальных познаний при расследовании преступлений, среди которых при расследовании данной категории уголовных дел особое значение имеет участие специалиста при производстве следственных действий и производство различного рода экспертиз.

Анализ данной категории уголовных дел показал, что автотехническая и судебная медицинская экспертизы назначаются в 100 % случаев.

Методические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий относят данные экспертизы к числу обязательных. К тому же, судебно-медицинская экспертиза позволяет установить причину смерти при обнаружении трупа в зоне дорожного движения и выдвижении обоснованного предположения о совершении дорожно-транспортного происшествия. Автотехническая экспертиза устанавливает факт нарушения Правил дорожного движения и наличие технической возможности предотвратить наступление вредных последствий. Поэтому эти экспертизы проводятся незамедлительно на первоначальном этапе расследования в целях установления признаков состава преступления.

Судебная медицинская экспертиза назначается во всех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия наступили вредные последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ. Перед экспертом при назначении судебно-медицинской экспертизы ставятся вопросы о тяжести телесных повреждений, о времени и причинах смерти, о характере и механизме травмы, о месте

положения потерпевшего в момент получения травмы (разрешается комплексной медико-автотехнической экспертизой), о возможном состоянии потерпевшего (например, об алкогольном или наркотическом опьянении), о расположении и взаиморасположении повреждений, о прижизненном или посмертном образовании повреждений.

При вынесении постановления о назначении судебно-медицинской экспертизы следователи зачастую пользуются справочником, содержащим примерный перечень вопросов, ставящихся на разрешение эксперта. Структура справочника построена таким образом, что в нём проводится разделение различных видов судебно-медицинских экспертиз. Без сомнения, справочник имеет большое практическое значение, так как позволяет следователю правильно сформулировать вопросы и использовать возможности экспертизы в полной мере. Однако следователи зачастую в постановлениях ставят ограниченный круг вопросов, ответов на которые явно недостаточно для всестороннего освещения события. Так, в основном ставятся вопросы, касающиеся характерности повреждений для дорожно-транспортного происшествия, характеристики следов имеющихся на одежде и теле потерпевшего, их характере и локализации, возможности причинения обнаруженных повреждений каким-то конкретным транспортным средством. Если же дорожно-транспортное происшествие повлекло смерть потерпевшего, то добавляются вопросы относительно времени и причин смерти. Поэтому эксперты всё чаще выходят за рамки вопросов, поставленных следователем в постановлении, и по своей инициативе восполняют пробел, допущенный следователем.

Проведение судебной медицинской экспертизы имеет большое значение для решения вопроса об установлении причин смерти и квалификации деяния для возбуждения уголовного дела.

Судебная медицинская экспертиза вещественных доказательств назначается при обнаружении на объектах обстановки

вещества, похожего на кровь, частиц кожного покрова, частиц вещества, похожего на мозговое, частиц волокон мышц и т.п.

Рассматриваемая категория преступлений характеризуется большой степенью сокрытия последствий преступления и уничтожения следов биологического происхождения, поэтому зачастую подобные следы на транспортном средстве могут быть уничтожены или в силу своей давности стать непригодными для идентификации.

Однако здесь следует отметить, что вопросы трасологической экспертизы с успехом разрешаются в рамках комплексной автотехнической и трасологической экспертизы, что и имеет место быть на практике.

Дактилоскопическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных преступлениях назначается, как правило, в тех случаях, когда водитель заявляет о том, что он не управлял транспортным средством и не имеет никакого отношения к дорожно-транспортному происшествию, а также для доказывания факта фальсификации обстановки места дорожно-транспортного происшествия.

Для исследования микрочастиц отдельных веществ, обнаруженных и изъятых при осмотре места происшествия, транспортных средств и одежды потерпевших, возникает необходимость назначения экспертизы материалов, веществ и изделий для определения качественного и количественного состава структурных элементов, содержащихся в исследуемом веществе. Такими объектами могут быть частицы краски, горюче-смазочных материалов, частицы сыпучего груза, пробы грунта с места происшествия. Однако данный вид экспертизы назначается довольно редко, это вызвано тем, что при расследовании преступлений данной категории следы, которые могут быть подвергнуты исследованию, зачастую бывают утрачены (например, автомобиль прошел мойку, пропылесосен салон автомобиля, кузов заново загрунтован и окрашен, автомобиль сожжен), либо осмотр места происшествия или транспортного средства был произведен не

качественно, и следы не были изъяты. Подобное исследование позволяет установить предполагаемую марку транспортного средства и его примерный возраст. Зачастую следователи считают, что производство данного вида экспертизы не обязательно, так как и без этих сложных и дорогостоящих исследований доказательств достаточно.

Определение регионального происхождения отделившихся частиц позволит, помимо общих признаков транспортного средства, выделить и частные. Так, если имеется информация, что дорожно-транспортное происшествие совершено автомобилем какой-то конкретной модели и будет установлено, посредством проведения исследования лакокрасочного покрытия, что частицы лакокрасочного покрытия отделились с левого переднего крыла автомобиля, то ориентировка на розыск транспортного средства будет более полная и содержать «особые приметы» автомобиля, причастного к расследуемому событию. Все это относится не только к исследованию лакокрасочных покрытий. Так, изъятые с места происшествия следы горюче-смазочных материалов позволяют не только установить на каких транспортных средствах и в каких узлах применяются данные смазки (в целях установления поврежденных деталей автомобиля), но и отождествить по сравнительным образцам конкретное транспортное средство. Решение подобных же вопросов возможно и при исследовании осколков стекла. Поэтому решение подобных задач на месте происшествия будет способствовать скорейшему розыску интересующего транспортного средства.

Выводы, которые можно сделать на основе проведенных исследований, используются как необходимая информация для раскрытия и расследования преступления. Если в ходе предварительного исследования обнаруживаются микрообъекты, устанавливаются их внешние признаки и иные свойства то отраженная в протоколе осмотра информация в этой части несомненно имеет доказательственное значение<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Винницкий Л.В. Осмотр места происшествия: организационные, процессуальные и тактические вопросы. Караганда, 1986. С. 77.

На сегодняшний день на улицах города можно наблюдать картину, когда задерживаются все автомобили какой-то конкретной модели. Это вызывает массу конфликтов между сотрудниками органов внутренних дел и водителями, а также приводит к распылению внимания сотрудников полиции при розыске транспортного средства.

Однако назначение экспертиз до возбуждения уголовного дела накладывает ряд особенностей на производство первоначального допроса водителя. Выше были даны рекомендации по производству допроса водителя транспортного средства в рамках допроса свидетеля, а не подозреваемого. Развивая мысль о возможности назначения и производства экспертиз до возбуждения уголовного дела, представляется необходимым предусмотреть последующее предъявление обвинения водителю и возможность реализации им права на защиту.

При расследовании ДТП нередко приходится сталкиваться с вопросами, требующими специальных знаний в области автотехники. Поэтому следователь часто вынужден назначать автотехническую экспертизу, заключение которой иногда бывает основным источником доказательств по делу. Она осуществляется в государственных экспертных учреждениях с 1960 г. и в настоящее время проводится во всех экспертных учреждениях МВД Минюста РФ.

Судебная автотехническая экспертиза – процессуальное действие, сущность которого состоит в исследовании обстоятельств дела о дорожно-транспортном происшествии, проводимом в предусмотренном законом порядке сведущими в автотехнике лицами по поручению следователей и судов в целях установления фактических данных, служащих, в форме заключения эксперта, судебным доказательством для установления истины по делу.

Автотехническая экспертиза – это экспертное исследование в целях установления механизма и обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, технического состояния транспортного средства и дороги, психофизиологических

характеристик его участников – по материалам дела и результатам исследования места происшествия, транспортных средств (их деталей, узлов, агрегатов, систем) и водителя.

Предметом автотехнической экспертизы являются фактические данные не только о техническом состоянии транспортного средства, но и месте происшествия, участке дороги, непосредственно примыкающем к нему, дорожной обстановке на месте происшествия, действиях лиц-участников происшествия и их возможностях, а также о тех обстоятельствах, способствовавших возникновению происшествия, которые устанавливает эксперт на основе своих специальных познаний и материалов дела.

Экспертные задачи автотехнической экспертизы достаточно многообразны, поэтому лучше рассматривать их в сгруппированном виде в зависимости от ситуации дорожно-транспортного происшествия, применительно к существующим видам автотехнической экспертизы.

Экспертное исследование технического состояния транспортных средств, решает задачи, связанные с установлением следующей группы вопросов:

- наличие неисправностей транспортного средства и времени их возникновения (до происшествия, во время, после);
- влияние неисправностей на возникновение и развитие дорожно-транспортного происшествия;
- соответствие состояния транспортного средства нормам и требованиям безопасности движения;
- причинно-следственная связь между неисправностью и происшествием;
- состояния деталей на основе их химико-металлографического исследования;
- определение траектории и характера движения транспортных средств и пешеходов до удара и после удара;
- определение взаиморасположения транспортных средств и пешеходов, определение места дорожно-транспортного происшествия;

- определение скорости транспортных средств до удара (столкновения) и режима движения (торможение, занос, пробуксовка);

При проведении транспортно-трассологических экспертиз, могут быть решены следующие экспертные задачи:

- не оставлены ли следы ходовой частью проверяемого транспортного средства;

- в каком направлении двигалось транспортное средство; каков был режим движения транспортного средства;

- каковы признаки протектора, отобразившиеся в следах, шиной какой модели оставлен след;

- какие дефекты имеет шина, судя по следам, результатом каких неисправностей явились эти дефекты;

- какова модель транспортного средства, оставившего следы ходовой части;

- определить следы первичного соударения транспортных средств, их направление, характер, динамику возникновения;

- каким видам транспортных средств присущи детали» оставившие следы; какими частями транспортного средства оставлены следы на одежде и теле пострадавшего (разрешается при производстве комплексной трассологической, судебно-медицинской и автотехнической экспертизами);

- установить место нахождения человека в салоне (кабине) транспортного средства, судя по следам на его одежде и теле.

Психофизиологической экспертизой водителя, могут быть разрешены следующие экспертные задачи:

- установление возможности своевременной оценки данным водителем опасной ситуации;

- определение времени реакции водителя в зависимости от конкретной обстановки;

- установление возможности выполнения водителем необходимых действий в аварийных ситуациях;

- определение возможности неправильного восприятия водителем дорожной обстановки;

- установление возможности предотвращения водителем дорожно-транспортного происшествия с учетом воздействовавших на него различных психофизиологических обстоятельств;
- исследование психофизиологического состояния и действий пешехода.

Данный вид экспертизы имеет ряд особенностей. Судебно-психофизиологическую экспертизу не следует назначать на начальных стадиях предварительного расследования, так как для решения поставленных перед экспертизой вопросов требуется значительный объем информации, как о криминальной ситуации, так и об участниках исследуемого события. Если планируется проведение судебно-психологической и судебно-психиатрической экспертиз, то судебно-психофизиологическая не должна предшествовать психиатрической во избежание выхода психолога за пределы своей научной компетенции.

Необходимо отметить, что на проведение судебно-психофизиологической экспертизы затрачивается значительное время, поскольку помимо беседы (часто длительной), в отношении испытуемого проводится экспериментально-психологическое обследование с применением большого числа методов (сами методы и их количество определяются конкретными задачами, вытекающими из поставленных перед экспертом вопросов).

Однако судебно-психофизиологические экспертизы по фактам дорожно-транспортных происшествий проводятся крайне редко, несмотря на большую потребность в таких заключениях.

Производство экспертного исследования и его результат в значительной степени зависят от того, как и какие вопросы поставлены эксперту, какие исходные данные предоставлены в распоряжение эксперта.

Выделяют основные и дополнительные исходные данные, необходимые для производства экспертизы. Основные – данные, необходимые эксперту вне зависимости от характера произошедшего события. К ним относятся: описание дорожных условий; описание материальных следов и объектов, обнаруженных

на месте происшествия; скорость движения транспортного средства; степень и характер загруженности транспортного средства; описание действий водителя перед происшествием; описание технического состояния транспортного средства. В зависимости от вида дорожно-транспортного происшествия указываются дополнительные исходные данные, необходимые для решения поставленных эксперту вопросов.

### **Глава III. Особенности тактики производства следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена**

#### **§ 3.1. Особенности тактики производства допросов при расследовании дорожно-транспортных преступлений в условиях, когда личность водителя не установлена**

Любые данные о фактах устанавливаются: показаниями свидетеля, потерпевшего, подозреваемого и обвиняемого; заключением эксперта; актами ревизий и документальных проверок; вещественными доказательствами; протоколами следственных и судебных действий и иными документами. В теории доказательств все они именуются средствами доказывания, и их перечень в законе является исчерпывающим. На основе этого и будет строиться логика изложения данной главы.

Следовательно, доказательство представляет собой наличие данных о факте, т.е. знаний о предмете доказывания или иных обстоятельствах, имеющих значение для дела. Доказательством являются любые сведения о фактах (обстоятельствах), подлежащих доказыванию, полученные законным способом и облеченные в требуемую законом процессуальную форму.

Допрос – это следственное действие, заключающееся в получении и фиксации в установленном процессуальном порядке показаний свидетелей, потерпевших, подозреваемых или обвиняемых об известных им фактах, имеющих значение для правильного разрешения дела.

УПК РФ выделяет допросы обвиняемого (подозреваемого), свидетеля и потерпевшего. Допросы различных субъектов дорожно-транспортного происшествия проводятся в зависимости от того, какое отношение данное лицо имело к расследуемому событию. Поэтому принято выделять:

- 1) допрос водителя (водителей) транспортного средства виновного в совершении дорожно-транспортного происшествия;
- 2) допрос потерпевшего;
- 3) допрос свидетелей.

Допрос водителя транспортного средства. В литературе и на практике водителя нередко отождествляют с подозреваемым. Однако, водитель транспортного средства, совершивший дорожно-транспортное происшествие (например, наезд на пешехода, велосипедиста; допустившего опрокидывание автомобиля) может оказаться не виновным в совершении данного деяния. Так, происшествие может произойти по вине пешехода, неожиданно появившегося на проезжей части, либо в результате возникшей неисправности транспортного средства, либо по объективным причинам, например, опрокидывание автомобиля в результате схода с дороги из-за недостатков дорожного покрытия и т.д. Тем не менее, следует учитывать, что ответственность по статье 264 УК РФ наступает для лица, управляющего транспортным средством. Поэтому если совершено ДТП, водитель однозначно будет рассматриваться, как лицо, возможно, совершившее преступление и уголовное дело может быть возбуждено только в отношении водителя, что согласно пункту 1 части 1 статьи 46 УПК РФ делает его подозреваемым.

Особенностью допроса водителя по данной категории уголовных дел является то, что у допрашиваемого, хотя предположительно и совершившего преступление, отсутствует стойкая антисоциальная направленность личности. Подозреваемые по данным преступлениям совершили их по неосторожности. Здесь нет, как это выделяется при расследовании преступлений другой группы, «профессиональных преступников», соответственно нет и выработанных криминальным миром приёмов противодействия следователю, нет случаев отказа от дачи показаний свидетелей по причине страха перед подозреваемым. Противодействие здесь заключается в другом. В нынешней сложной экономической обстановке наличие автомобиля является признаком достатка её

владельца. Поэтому владельцы автомобилей – это часто материально обеспеченные люди, имеющие возможность осуществлять воздействие на участников уголовного судопроизводства. Воздействие может осуществляться как в форме прямого подкупа, так и в форме оказания давления через «сильных мира сего».

В соответствии с требованиями уголовно-процессуального закона к числу обстоятельств, подлежащих выяснению в процессе расследования, относятся сведения о личности подозреваемого, т. е. водителя, так как на первоначальном этапе он главный подозреваемый. В юридической литературе неоднократно предлагались разнообразные методы изучения личности подозреваемого и (обвиняемого), так как это способствует правильному решению существенных вопросов. Но при расследовании дорожно-транспортных происшествий анализу личности водителя не уделяется должное внимание. Следователи ограничиваются лишь запросом об административных нарушениях правил движения и истребованием характеристики с места работы.

Обычно характеристика содержит лишь общие фразы о выполнении обязанностей водителем-профессионалом, тогда как сведения о личных качествах водителя, его отношении к своей профессии, выдержанности, собранности во время работы, самообладании позволили бы всесторонне оценить совершенное им происшествие, выяснить его отношение к случившемуся,

Иногда водители при виде пострадавшего, особенно ребёнка, признают себя виновными, хотя в действительности в их действиях нет состава преступления. Другие водители, напротив, отрицают свою вину, а затем активно отстаивают это мнение даже после отбытия наказания, хотя их вина не вызывает сомнений.

Многие водители, стремясь уйти от ответственности, объясняют своё поведение и поведение окружающих иначе, чем было в действительности. Особенно часто с этим приходится сталкиваться, когда единственным источником сведений о поведении пострадавшего и о происшествии в целом является

водитель автомобиля, совершивший наезд. Он не видел направление и характер движения пострадавшего и даёт объяснение, с его точки зрения, способное смягчить вину или помочь избежать уголовной ответственности. В подобных ситуациях водитель даёт неверные сведения о скорости движения управляемым им автомобилем и расстоянии, на котором он заметил пострадавшего на проезжей части, стремясь их преуменьшить. В процессе расследования неправильные показания о поведении пострадавшего и о скорости движения управляемым автомобилем с целью смягчения ответственности приобретают значение обстоятельств, усиливающих вину.

Если бы водитель сообщил истинные величины, то выяснилось бы, что объективно он не имел технической возможности предотвратить наезд, и в его действиях нет состава преступления. Если же исходить из показаний водителя, то оказывается, что он имел техническую возможность предотвратить наезд, но не использовал её из-за несвоевременно принятых мер предосторожности. В практике нередко следственные и судебные органы, располагая объективными материалами о скорости движения автомобиля, критически оценивали такие показания.

Допрашивая водителя, следователь должен выяснить следующие обстоятельства:

- версию водителя об обстоятельствах расследуемого события (свободный рассказ);
- было ли исправно управляемое водителем транспортное средство, и если неисправно, то в чем эта неисправность;
- когда была обнаружена неисправность водителем, и какие меры он принял для её устранения;
- на каком часу работы случилось происшествие, сколько времени непосредственно до этого он находился за рулём;
- какова была скорость движения транспортного средства;
- степень обзорности дороги, видимость;
- размещение транспортных средств на проезжей части;

- какие меры принимались водителем для предотвращения происшествия;
- когда, в какой момент, и на каком расстоянии водитель обнаружил препятствие либо иной признак аварийной ситуации;
- каковы были в момент происшествия метеорологические условия;
- каково было состояние дорожного покрытия;
- в зоне действия каких знаков дорожного движения проезжал водитель;
- какой сигнал был на светофоре;
- какие меры были приняты для оказания помощи потерпевшим;
- когда водитель впервые заметил пешехода, и подробно описать местонахождение и поведение потерпевшего;
- какие действия он совершил на месте непосредственно после происшествия; вносил ли водитель изменения в поставарийную обстановку на дороге;
- кто, кроме него, находился в транспортном средстве, Очень важно в ходе допроса водителя установить, ехали ли вместе с ним в кабине пассажиры, и если да, то сколько, их фамилии и адреса. Впоследствии указанные водителем лица допрашиваются в качестве свидетелей.

У скрывшегося с места происшествия водителя при допросе после его задержания, кроме вышеперечисленных обстоятельств, выясняется:

- почему он не оказал помощь потерпевшим и скрылся с места происшествия;
- куда уехал с места происшествия;
- остались ли следы происшествия на его транспортном средстве, и если да, то на каких частях и что это за следы;
- если он их уничтожил, то где это сделал (смывал капли крови, выправлял вмятины, заменял разбитые стекла и т.п.).

Это лишь примерный перечень вопросов, выясняемых у водителя транспортного средства при производстве допроса, так как

составление алгоритма проведения допроса зависит от конкретно сложившейся ситуации при расследовании данной категории уголовных дел.

При допросе водителя (как и других участников и свидетелей) используют схему места дорожно-транспортного происшествия, предлагая указать на ней местоположение управляемого им транспортного средства в тот или иной момент; положение других транспортных средств, потерпевшего и т.д. Использование схемы позволяет более подробно провести допрос, позволяет водителю при даче показаний лучше ориентироваться в ставящихся вопросах. Это является способом непосредственной проверки достоверности показаний допрашиваемого, так как даёт возможность сразу сопоставлять получаемые показания со схемой реальной обстановки места происшествия.

Допрос потерпевшего чаще всего осуществляется после его доставления в медицинское учреждение и получения разрешения врача. Допрос потерпевших надо проводить незамедлительно с учётом их физического или психического состояния, так как отдельные детали происшествия могут исчезнуть из памяти или трансформироваться под влиянием воздействия, оказанного на них заинтересованными лицами (водителем, его родственниками и т.д.). Данное действие требует от следователя особой чуткости и внимания. Чтобы лишний раз не травмировать психику потерпевшего, надо стремиться допрашивать его только один раз. В необходимых случаях допрос должен производиться в присутствии врача. Необходимо учитывать, что допрос потерпевших представляет известную сложность. При наличии тяжелых травм потерпевший не в состоянии вспомнить и изложить существенные детали происшедшего события.

При допросе потерпевших по делам о ДТП можно встретиться с так называемой ретроградной амнезией, т.е. забыванием фактов, непосредственно предшествующих сотрясению мозга в результате автопроисшествия. Состояние ретроградной амнезии может продолжаться довольно длительный период.

Учитывая это, перед проведением допроса потерпевшего следователь всегда должен предварительно получить справку о состоянии его здоровья.

В случае необходимости следователь должен разъяснить потерпевшему его право на предъявление гражданского иска и принять меры по обоснованию и обеспечению этого иска (проведение медицинской экспертизы, собирание документов и т.д.). Иногда дорожно-транспортное происшествие происходит настолько неожиданно, что потерпевший не воспринимает его осознанно.

При допросе необходимо иметь в виду, что потерпевший – заинтересованное лицо. В большинстве случаев они склонны утверждать, что во всём виноват водитель транспортного средства, иногда умышленно искажая некоторые данные о событии происшествия (например, для снятия с себя ответственности за происшествие). Они нередко завышают скорость сбившего их транспортного средства, заявляют о том, что водитель был пьяный или что транспортное средство двигалось на красный сигнал светофора и т.д., и что сами они строго придерживались правил перехода проезжей части, хотя в действительности грубо их нарушили. Нередки также случаи, когда потерпевший добросовестно заблуждается и даёт показания, не соответствующие действительности.

Для получения истинных сведений важно допросить потерпевшего детально обо всех обстоятельствах, выясняя мельчайшие подробности. Допрос необходимо проводить с учётом того, что потерпевшими могут быть пешеходы, переходившие проезжую часть или находящиеся на улице пассажиры транспортных средств участвующих в дорожно-транспортном происшествии. Учитывая названные виды, по-разному строятся допросы этих лиц.

В процессе допроса потерпевшего необходимо выяснить:

- не страдает ли он какими-либо физическими недостатками;
- где находился потерпевший в момент развития события;

- был ли он один или рядом были другие граждане;
- в каком направлении и в каком темпе двигался (ехал);
- последовательность действий потерпевшего и других участников происшествия, сформировавших дорожно-транспортное происшествие;
- видел ли он движущийся транспорт;
- что это за транспорт, помнит ли он его (тип, модель, цвет, номер и т. д.); с какой скоростью и в каком направлении двигалось это транспортное средство;
- расстояние от движущегося транспортного средства до края проезжей части;
- кто сидел за рулём, сможет ли он опознать водителя; находились ли в салоне или кабине пассажиры;
- двигались ли рядом с этим транспортным средством другие транспортные средства и как они располагались относительно друг друга;
- какие меры предпринимал водитель для предотвращения происшествия;
- какой частью транспортного средства причинено повреждение;
- какие сигналы в момент происшествия были на расположенных вблизи светофорах и т.д.

Если же транспортное средство с места происшествия скрылось, то у потерпевшего необходимо выяснить, не исчезли ли у него в момент происшествия какие-либо части одежды и их приметы, с целью розыска транспортного средства и последующей возможности доказать, что именно данным транспортным средством было совершено дорожно-транспортное происшествие, так как ко времени его обнаружения другие материально фиксированные следы могут быть уничтожены.

Допрашивая потерпевших из числа пассажиров, нужно, кроме того, выяснить:

- с какой скоростью водитель вел транспортное средство;

- не отвлекался ли он от управления разговорами, прикуриванием;
- не жаловался ли водитель на усталость или болезненное состояние;
- не говорил ли о том, что данное транспортное средство имеет неисправности и какие это неисправности;
- не применял ли на дороге необдуманно рискованные действия («лихачество»), объяснял ли их;
- не употреблял ли водитель в процессе управления автомобилем спиртные напитки, наркотические средства либо какие-нибудь лекарственные средства;
- каковы были действия водителя перед происшествием.

При допросе потерпевших-пешеходов или потерпевших-пассажиров нужно учитывать, что неожиданность для них происшествия обуславливает обычную краткость показаний. Если же допрашивается потерпевший-водитель пострадавшего транспортного средства, то показания отличаются подробностью и четкостью, так как в большинстве случаев данные водители на доконтактно-аварийном этапе развития происшествия осознают опасность аварийной обстановки и, если успевают, начинают предпринимать какие-либо действия в целях предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Нередко в связи с травмой головы потерпевший вообще не может припомнить, что с ним произошло. Кроме того, как уже было сказано выше, потерпевшие, как и водители, являются заинтересованными в исходе расследования.

Допрос свидетелей. При расследовании дорожно-транспортных происшествий возникает необходимость допрашивать в качестве свидетелей различных лиц:

- пассажиров транспортного средства;
- граждан, видевших дорожно-транспортное происшествие;
- пассажиров и водителей транспортных средств, не участвовавших в происшествии;

- работников медицинских учреждений, в которые был доставлен потерпевший;
- работников транспортных организаций, которым принадлежит транспортное средство;
- работников милиции, первыми явившихся на место происшествия;
- родственников потерпевших;
- лиц, работающих на улице в том районе, где произошел данный случай.

Дорожно-транспортное происшествие чаще происходит на глазах у окружающих. Из числа свидетелей важно выделить свидетелей-очевидцев, непосредственно наблюдавших за развитием происшествия. Таких свидетелей-очевидцев с большей степенью вероятности можно выявить в зоне происшествия.

При допросе очевидцев следует учитывать быстротечность события, неожиданность и кратковременность восприятия этого события, что влечёт за собой неполное знание его деталей. Следователь должен понимать, что свидетели-очевидцы не подготовлены к восприятию информации о происшествии. В силу этих обстоятельств свидетель-очевидец редко может воспроизвести всю картину происшествия, чаще он может воспроизвести лишь отдельные моменты.

В ходе допроса многие из свидетелей-очевидцев дают очень подробные объяснения всего происшествия, подчас дополняя свои наблюдения предположениями или сведениями, полученными от других лиц. Поэтому, допрашивая свидетелей-очевидцев, нужно уточнять, что же видел сам свидетель. Важно выявить всех свидетелей-очевидцев, совокупность их показаний позволит наиболее полно воссоздать всю картину развития происшествия и роли её участников. С одной стороны, нужно тщательно анализировать показания, стремясь к их детализации, с другой, принимать меры к установлению и последующему допросу других очевидцев. Редко бывает так, чтобы одно лицо видело во всех деталях развивающиеся события и действия всех его участников.

Обычно присутствующие реагируют на звук резкого торможения, сигнала, удара чаще после того, как происшествие произошло, и видят лишь завершающую стадию. Кроме того, для восприятия свидетелем происшедшего существенное значение имеет его местонахождение в данной дорожной ситуации<sup>1</sup>.

Большое влияние на достоверность и полноту показаний свидетелей оказывает заинтересованность их в исходе дела. По этому основанию свидетели обычно делятся на три группы:

- 1) потерпевший, его родственники, товарищи, сослуживцы;
- 2) водитель, его родственники, товарищи, сослуживцы;
- 3) лица, не заинтересованные в исходе дела.

Среди последней группы в свою очередь допустимо выделить: а) свидетелей, подвергавшихся опасности, например очевидцев, наблюдавших происшествие из автомобиля, попавшего в аварию, или с места, близкого к месту наезда на пешехода, столкновения, опрокидывания, и б) свидетелей, которым опасность не угрожала. В ходе допроса свидетеля-очевидца следователь должен выяснить:

- где находился свидетель в момент происшествия; чем занимался;
- что привлекло его внимание к происшествию;
- сколько метров было до места аварии;
- какое было освещение и видимость места происшествия;
- не было ли помех во время наблюдения (движение транспорта, пешеходов);
- состояние зрения свидетеля.
- если свидетель находился в кабине (салоне) транспортного средства, то у него выясняются вопросы:
  - как давно он ехал с водителем;
  - не употреблял ли последний спиртные напитки;
  - отвлекался ли водитель во время движения разговорами, наблюдением за посторонними объектами;
  - смотрел ли свидетель на панель приборов;

---

<sup>1</sup> Белоусов В.И. Проверка показаний на месте в ходе предварительного

- замечал ли он показания скорости, какова была скорость перед дорожно-транспортным происшествием и во время него;
- когда он, свидетель, осознал аварийную ситуацию; какие меры предпринимал водитель, чтобы ее предотвратить.

В целях уточнения места нахождения свидетеля на улице целесообразно предложить ему на схеме этого участка улицы (дороги) показать то место, где он находился в момент происшествия и в какую сторону смотрел, иногда желательно, чтобы свидетель самостоятельно нарисовал схему. Для этого желательно дать возможность свидетелю нарисовать план происшествия и указать на нём, где находился свидетель. Это поможет следователю проверить и оценить правильность показаний.

Для выяснения поведения пострадавшего пешехода необходимо установить:

- в каком направлении и откуда двигался пострадавший;
- как он двигался (медленно, бегом, ускоренным шагом и т.п.); скорость движения пострадавшего;
- было ли его движение равномерным или какую-то часть пути он шел, а затем бежал;
- не появился ли он из-за движущегося транспорта, не обходил ли стоявшие транспортные средства;
- на каком расстоянии находился автомобиль от пострадавшего, когда он вышел на проезжую часть;
- как вел себя пешеход, услышав сигнал или звук торможения; в каком месте произошел наезд (расстояние от правого тротуара, от линии пешеходного перехода);
- где упал пострадавший после удара; какой частью машины сбит потерпевший;
- был ли он проташен автомобилем, и на какое расстояние.

Если же водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся, то, допрашивая свидетелей-очевидцев, нужно установить приметы данного транспортного средства (тип,

модель, цвет, номерной знак и т. д.) и приметы лиц, ехавших в этом транспортном средстве.

### **§ 3.2. Производство следственных экспериментов по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, по которым личность водителя не установлена**

При расследовании ДТП обязательно возникает необходимость производства следственного эксперимента. Ему всегда предшествуют следственный осмотр, допрос и другие действия, так как для производства следственного эксперимента необходимо наличие исходных, проверяемых данных.

Следственный эксперимент по делам данной категории проводится, чтобы:

- а) проверить и уточнить показания свидетелей и потерпевших;
- б) подвергнуть проверке определенную версию, выдвинутую подозреваемым и обвиняемым;
- в) сопоставить конечный результат происшествия, зафиксированный осмотром (следы и иные изменения), с воспроизведенным событием и его результатом;
- г) проверить и оценить следственные версии, возникающие в ходе расследования дела<sup>1</sup>.

Закон допускает производство следственного эксперимента только «...при условии, если при этом, не унижается достоинство и честь участвующих в нём лиц и окружающих и не создается опасности для их здоровья». Последнее имеет особенное значение для экспериментов, связанных с применением автотранспорта, так как воспроизведение обстановки дорожного происшествия должно быть безопасным (так большую опасность представляет следственный эксперимент по проверке системы торможения автомобиля на высоких скоростях, здесь возникает вопрос о самой возможности проведения такого эксперимента, так как его проведение может поставить под угрозу жизнь и здоровье людей).

---

<sup>1</sup> Белоусов В.И., Натура А.И. Проверка показаний на месте в ходе предварительного расследования [Электронный ресурс]: научно-практическое пособие. М.: Изд-во «Юрлитинформ», 2012. С. 4. URL: <http://client.consultant.ru> (дата обращения: 12 июня 2016 г.).

Проверка опытным путём обстоятельств, связанных с заносом, экстренным торможением, определением технической возможности предотвращения наезда, восстановлением взаимного положения объектов, находящихся в движении непосредственно перед столкновением, опрокидыванием и т.п. недопустима, за исключением случаев, когда существует возможность замены отдельных элементов следственного эксперимента манекенами, муляжами, макетами в целях обеспечения безопасности людей. Ни при каких условиях не следует проводить эксперименты для проверки «поведения» автомобиля во время заноса. Автомобиль становится неуправляемым, могут наступить самые неожиданные отрицательные последствия.

Следственный эксперимент не должен подменять экспертизу и тогда, когда он проводится с участием специалиста. Участие специалиста в следственном эксперименте не меняет содержания и сущности этого следственного действия, так как основная функция специалиста при производстве эксперимента сводится к обеспечению правильности производства отдельных действий с технической точки зрения. Заинтересованность специалиста в технической правильности проведения эксперимента обусловлена тем, что зачастую результаты следственного эксперимента ложатся в основу проведения автотехнической экспертизы.

Определённые фактические обстоятельства в процессе производства автотехнической экспертизы выясняют экспериментальным путём (например, техническое состояние тормозов автотранспорта отражают как в протоколах следственного эксперимента, проведённого с участием специалиста, так и в заключении экспертизы). Это объясняется тем, что для проверки технического состояния тормозной системы достаточно провести эксперимент: развить определённую скорость, затормозить и проверить показания акселерометра или замерить длину тормозного пути. Метод проверки является экспериментальным и может быть проведен в процессе осмотра, следственного эксперимента и при производстве экспертизы. Так на разрешение автотехнической

экспертизы всегда ставится вопрос о возможности водителем предотвратить дорожно-транспортное происшествие. Однако ответить на него, не располагая данными о видимости направления движения с места водителя и данными о видимости объекта, не представляется возможным, указанные данные можно получить путём проведения следственного эксперимента.

Если факт можно установить и следственным экспериментом с участием специалиста, и автотехнической экспертизой, то необходимо тщательно продумать, какое действие целесообразнее всего провести по конкретному делу. При расследовании нарушений правил безопасности дорожного движения следственный эксперимент иногда является более сложным и трудоемким действием, чем экспертиза.

Необходимо отметить, что проведение экспериментальных действий не исключает постановку подобных вопросов на разрешение автотехнической экспертизы. Подчас это необходимо.

При расследовании автотранспортных происшествий следственный эксперимент приходится проводить на проезжей части дороги, где обычно продолжается транспортное и пешеходное движение. Как правило, при этом существенно нарушается ритм движения. Поэтому общепринятые рекомендации о воспроизведении аналогичных условий времени и места расследуемого события не всегда выполнимы. Следственный эксперимент по данной категории уголовных дел проводят и в другое время, однако, доказательственное значение его не становится меньшим. Так, при проведении следственного эксперимента по проверке обстоятельств, связанных с торможением, время суток значения иметь не будет, так как эффективность торможения зависит от коэффициента сцепления колес с дорожным полотном, и не в коей мере от времени суток; тогда как погодные условия (сухая или влажная дорога) будут оказывать существенное воздействие на результаты эксперимента.

При проведении следственного эксперимента важно воссоздать существенные условия, влияющие на ход и результаты

следственного действия, тогда как иные обстоятельства воссоздаются лишь по возможности, так как в силу объективных причин полностью восстановить обстановку места происшествия невозможно. Лицо, производящее следственный эксперимент, заранее готовится и принимает меры для обеспечения безопасности его участников и окружающих лиц, так же как и при производстве осмотра места автотранспортного происшествия. Если нет абсолютной уверенности, исключающей опасность причинения вреда участникам и окружающим лицам, то от эксперимента необходимо отказаться. На практике нередки случаи, когда из-за недостаточно четкой организации регулировки движения совершались новые дорожно-транспортные происшествия.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий, совершённых в условиях неочевидности чаще всего с помощью следственного эксперимента проверяется или устанавливается:

1. Можно ли было видеть или слышать те или иные особенности при определенных условиях и обстоятельствах, на которые указывают свидетель, потерпевший, подозреваемый или обвиняемый, а также с учётом условий происшествия, установленных следователем с помощью других данных; возможность опознания предметов и оценки событий (например, установление видимости водителем дорожных знаков при определённых условиях или проверка слышимости потерпевшим шума мотора и звуковых сигналов приближающегося автомобиля; определение возможности видеть и опознать лицо, находившееся за рулем транспортного средства, на котором было совершено дорожно-транспортное происшествие в ситуации, когда виновное лицо скрылось с места происшествия на транспортном средстве; возможность водителя видеть пешехода или транспортное средство в определенных условиях).

Выяснение подобных обстоятельств связано с установлением факта нарушения водителем правил дорожного движения, что в свою очередь влияет на характер ответственности лица. Причём, следственный эксперимент по выяснению подобных обстоятельств

проводится не только в ситуации сокрытия водителя с места происшествия. Подобные действия, как показывает практика, проводятся чаще всего при проверке версии водителя о грубой неосторожности самого потерпевшего, либо невозможности принятия мер по предотвращению происшествия. При выдвижении подобной версии водителем (либо потерпевшим), как правило, выдвигается ряд свидетелей, которые подтверждают его версию. Вот показания этих свидетелей в основном и проверяются.

2. Можно ли было совершить какие-либо действия при конкретных условиях и за определенное время, (например, установление возможности предотвращения наезда на неожиданно возникшее препятствие или возможности проехать определенное расстояние за конкретный отрезок времени; возможно проведение эксперимента по проверке возможности лица, скрывшегося с места происшествия, за определенный промежуток времени добраться до определенного пункта, либо совершить определенные действия; установление возможности водителя незамеченным скрыться с места происшествия, оставив транспортное средство).

3. Каким образом произошло событие в целом или его часть (например, восстановление обстановки происшествия для установления механизма случившегося при столкновении двух автомобилей). Причём эксперимент такого вида может быть произведен в том случае, если не было осмотра места происшествия. Такой эксперимент нередко именуют повторным осмотром, что неправильно, так как первого осмотра не было, и цель этого следственного действия соответствует целям следственного эксперимента.

4. Каков механизм образования следов, обнаруженных при осмотре (например, восстановление по показаниям свидетелей длины тормозного следа при экстренном торможении автомобиля). Данный следственный эксперимент проводится во всех случаях, когда при производстве осмотра места происшествия по каким либо причинам не был зафиксирован тормозной след транспортного средства. В большинстве же случаев подобные экспериментальные

действия проводятся при производстве осмотра места происшествия, либо подобный вопрос ставится на разрешение эксперту автотехнику,

Не исключена возможность проведения по делам данной категории и других видов следственного эксперимента.

Успех проведения любого следственного эксперимента зависит, прежде всего, от тщательной подготовки, которая складывается из убеждения следователя о необходимости его проведения и проведения ряда подготовительных мероприятий.

## Заключение

Результаты данной работы однозначно свидетельствуют о возрастающей роли технических средств в раскрытии и расследовании неочевидных дорожно-транспортных преступлений, в решении проблемы расширения и укрепления доказательственной базы по уголовным делам об этих преступлениях. В системе таких средств особое место занимают возможности геолокации средств сотовой связи. Отмечается устойчивая тенденция позитивных количественных и качественных изменений в практике использования специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных преступлений этой категории.

Следователь, приступая к работе по ДТП, совершённого в условиях неочевидности следует при подготовке к осмотру места дорожно-транспортного происшествия предусмотреть возможность применения технических средств, а также правильно определить необходимость привлечения к осмотру места происшествия тех или иных специалистов; иметь в виду, что на месте дорожно-транспортного происшествия остаются разнообразные следы (крови, протекторов шин, подошвы обуви, осколки стекла, осыпь грунта, осыпь лакокрасочного покрытия и т.д.). Для фиксации указанных следов применяются все виды фиксации (описание, фотографирование, моделирование, видеосъемка, составление схем). При работе с данными следами особое внимание следует обращать на упаковку объектов, на которых они обнаружены, для того чтобы обеспечить сохранность следов и исключить возможность доступа к ним посторонних лиц.

## Список литературы

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : [федер. закон : от 18 декабря 2001 г. № 174]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : [федер. закон : от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Алексеев, А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности : дис. ... канд. юрид. наук / А.Г. Алексеев. – Саратов, 2001.
4. Белоусов, В.И. Проверка показаний на месте в ходе предварительного расследования : дис. ... канд. юрид. наук / В.И. Белоусов. – М. : РГБ, 2003.
5. Белоусов, В.И. Проверка показаний на месте в ходе предварительного расследования [Электронный ресурс] : научно-практическое пособие / В.И. Белоусов, А.И. Натура. – М. : Издательство «Юрлитинформ», 2012.
6. Дмитриев, С.Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудников ГИБДД / С.Н. Дмитриев. – М., 2000.
7. Михальчук, А.Е. Тактические комбинации при производстве следственных действий / А.Е. Михальчук. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1991.
8. Соловьев, А.Б. Как организовать расследование : учебно-методическое пособие / А.Б. Соловьев. – М. : Юрлитинформ, 2000.

## **Методические (практические) рекомендации**

Авторский коллектив:

доктор юридических наук  
**Варданян Акоп Вараздатович,**

доктор юридических наук  
**Васюков Виталий Федорович,**

**Коновалов Николай Александрович**

### **ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УСЛОВИЯХ, КОГДА ЛИЧНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ НЕ УСТАНОВЛЕНА**

---

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 2660 от 02.08.17.

Подписано в печать 04.09.2018 г. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Усл. печ. л. 4,63. Тираж 50 экз. Заказ № 88.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.