

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«Сибирский федеральный университет»
Юридический институт
Кафедра уголовного процесса и криминалистики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой

_____ А.Д. Назаров
подпись инициалы, фамилия

« _____ » _____ 20 ____ г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

40.03.01 – Юриспруденция

код – наименование направления

Расследование автотранспортных преступлений

Руководитель _____
подпись, дата

к.ю.н, доцент
должность, ученая степень

И.Г. Иванова
инициалы, фамилия

Выпускник _____
подпись, дата

В.А. Метелица
инициалы, фамилия

Красноярск 2018

Содержание:

Введение.....	3-6
Глава 1. Криминалистическая характеристика автотранспортных преступлений	
1.1 Понятие криминалистической характеристики преступления.....	7-9
1.2 Механизм совершения автотранспортных преступлений.....	10-16
1.3 Следы автотранспортных преступлений.....	16-23
1.4 Личность преступника.....	23-25
1.5 Личность потерпевшего.....	25-26
Глава 2. Типичные следственные ситуации, задачи и направления расследования автотранспортных преступлений на первоначальном этапе	
2.1 Типичные следственные ситуации и задачи расследования.....	27-30
2.2 Направления расследования.....	30-33
Глава 3. Производство следственных действий при расследовании автотранспортных преступлений	
3.1 Осмотр места происшествия.....	34-39
3.2 Допросы.....	39-42
3.3 Назначение экспертиз.....	42-47
3.4 Следственный эксперимент.....	47-51
Глава 4 Ошибки, допускаемые при расследовании автотранспортных преступлений.....	52-55
Заключение.....	56-57
Список использованных источников	58-62
Приложения А - 3.....	63-89

Введение

Процесс автомобилизации является частью прогресса общества. Так, по данным средств массовой информации на 1 января 2017 года в среднем в стране на тысячу жителей приходилось 288 легковых автомобилей, для сравнения в 2015 году на тысячу жителей приходилось 284 легковых автомобиля. Увеличение количества автотранспорта в совокупности с низким уровнем подготовки водителей, а также с низким качеством дорожного полотна отражается на ситуации аварийности на дорогах.

Так, за истекший период 2017 года на обслуживаемой территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» (куда входит Отделение полиции №1 (Манский район); Отделение полиции №2 (Партизанский район), Уяр; далее – МО МВД России «Уярский») зарегистрировано 76 дорожно-транспортных происшествий, в которых 21 человек погиб, 118 получили ранения¹.

По вине водителей проживающих на обслуживаемой территории совершено 28 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых 6 человек погибло и 41 получили ранения различной степени тяжести, удельный вес – 36,8% от числа совершенных преступлений. По вине иногородних водителей совершено 48 ДТП, в которых 15 человек погибло и 77 получили ранения различной степени тяжести, удельный вес – 63,2% от числа совершенных преступлений.

На обслуживаемом участке федеральной автодороги Р-255 «Сибирь» зарегистрировано 35 ДТП, погибло 13, ранено 65².

Меры, предпринимаемые правоохранительными органами, не в состоянии в полной мере переломить данную тенденцию, но способны повлиять на ситуацию аварийности. Так, за истекший период текущего года на обслуживаемой территории МО МВД России «Уярский» было проведено 117

¹ Аналитическая справка «О результатах оперативно-служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь-октябрь 2017 года. – С. 1.

² Там же. – С. 3.

оперативно-профилактических мероприятий, в том числе 28 с привлечением сотрудников ОУУП, из них:

- ОПМ «Нетрезвый водитель» – 31 (выявлено 39 водителей в нетрезвом состоянии);
- «Встречная полоса» – 43;
- «Детское удерживающее устройство» – 9;
- «Нелегальный перевозчик» – 5;
- «Пешеход-пешеходный переход» – 5;
- «Чистое стекло» – 2;
- «Мотоциклист» – 17³.

В целях профилактики дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести последствий от ДТП и повышения дисциплины участников дорожного движения сотрудниками ОГИБДД за 10 месяцев 2017 года возбуждено 14376 дел об административных правонарушениях в области дорожного движения.

В соответствии с пунктом 1.2 Правил дорожного движения РФ, дорожно-транспортное происшествие представляет собой событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения либо причинен иной материальный ущерб⁴.

Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие тяжкие последствия в виде смерти пострадавшего или причинения ему тяжкого вреда здоровью, образуют состав преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса РФ.

Так, на обслуживаемой территории МО МВД России «Уярский» за одиннадцать месяцев 2017 года по ч.1-5 ст. 264 УК РФ зарегистрировано 30

³ Аналитическая справка «О результатах оперативно-служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь-октябрь 2017 года. – С. 5.

⁴ О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.

уголовных дел, из которых 11 возбуждено в условиях неочевидности, а 10 ДТП со смертельным исходом⁵.

Следует отметить, что наибольшую опасность представляют автотранспортные преступления, совершенные по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Так за истекший период текущего года на обслуживаемой территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения и отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования, совершено 18 ДТП, погибло 2 человека, ранено 22⁶.

Все вышеизложенное предопределяет актуальность темы работы, поскольку автотранспортные преступления создают угрозу жизни и здоровью граждан, характеризуются повышенной общественной опасностью, а также чрезвычайно распространены.

Предметом исследования бакалаврской работы являются автотранспортные преступления, а также деятельность следственных органов по их расследованию.

Цель исследования – раскрыть криминалистическую характеристику и первоначальный этап расследования автотранспортных преступлений.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:

- исследовать криминалистическую характеристику автотранспортных преступлений;
- рассмотреть следовую картину и механизм совершения автотранспортных преступлений;
- изучить личность преступника и личность потерпевшего;
- описать типичные следственные ситуации и направления расследования;

⁵ Аналитические данные по возбужденным уголовным делам на территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за одиннадцать месяцев 2017 года. – С. 1.

⁶ Аналитическая справка «О результатах оперативно-служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь-октябрь 2017 года. – С. 2.

- рассмотреть следственные действия и раскрыть особенности их производства;

- проанализировать типичные ошибки, допускаемые следователями при расследовании автотранспортных преступлений.

Теоретической основой работы послужили труды Т.В. Аверьяновой, И.В. Александрова, Р.Г. Аксенова, М.В. Баранова, А.Ю. Головина, С.А. Евтюкова, В.И. Жулева, А.С. Князькова, В.Е. Корноухова, Е.А. Попова, В.А. Степанищева, Л.А. Суворовой, В.А. Федорова и других ученых.

Практическую базу работы составили уголовные дела и подучетные отказные материалы по факту ДТП⁷ МО МВД России «Уярский».

Структурно работы состоит из введения, четырех глав, заключения и списка использованных источников. В первой главе рассматривается криминалистическая характеристика автотранспортных преступлений, раскрывается механизм их совершения. Во второй главе описываются типичные следственные ситуации, задачи и направления расследования автотранспортных преступлений на первоначальном этапе. В третьей главе исследуются вопросы производства следственных действий при расследовании автотранспортных преступлений. В четвертой главе раскрыты ошибки, допускаемые при расследовании автотранспортных преступлений.

⁷ Учетные отказные материалы – это материалы, поставленные на учет с присвоением номера уголовного дела (отказано в возбуждении уголовного дела по п. 3, 4 ч.1 ст. 24 УПК РФ).

1 Криминалистическая характеристика автотранспортных преступлений

1.1 Понятие и содержание криминалистической характеристики преступления.

Впервые термин «криминалистическая характеристика преступления» использовал Л.А. Сергеев, который включал в нее «способы совершения преступления; условия, в которых совершаются преступления и особенности обстановки; обстоятельства, связанные с непосредственными объектами преступных посягательств, с субъектами и субъективной стороной преступлений; связи преступлений конкретного вида с другими преступлениями и отдельными действиями, не являющимися уголовно наказуемыми, но имеющими сходство с данными преступлениями по некоторым объективным признакам; взаимосвязи между вышеуказанными группами обстоятельств»⁸.

А.Н. Васильев предложил объединить в видовой криминалистической характеристике преступления способ его совершения, механизм действий преступника и образования следов преступления, источники получения доказательств, определение круга лиц, среди которых может находиться виновный, и проверку этого вывода⁹.

Н.П. Яблоков свел содержание криминалистической характеристики к трем элементам: криминалистическим чертам способа совершения преступлений, типичным следственным ситуациям, характеру информации, подлежащей выяснению.

С.И. Винокуров определил её как научно разработанную систему наиболее существенных черт, признаков, свойств, отношений преступления.

⁸ Сергеев, Л.А. Расследование и предупреждение хищений, совершаемых при производстве строительных работ : автореферат диссертации канд. юрид. наук / Сергеев Леонид Алексеевич. – М., 1966. – С. 4 – 5.

⁹ Васильев, А.Н. О криминалистической классификации преступлений / А.Н. Васильев // Методика расследования преступлений. – М., 1976. – С. 25 – 26.

Как видно из вышеприведенных определений, в научных исследованиях нет единства подходов, как к пониманию данной криминалистической категории, так и к ее содержанию.

Полагаем, что при расследовании отдельных видов или групп преступлений большую значимость может приобретать тот или иной элемент криминалистической характеристики преступления: личность преступника или потерпевшего, механизм и обстановка преступления, а также способ совершения преступления.

При этом элементы криминалистической характеристики всегда взаимосвязаны между собой. Так, например, механизм преступления зависит от личностных качеств участников дорожно-транспортного происшествия, от состояния дорожного полотна, от технического состояния транспортных средств, участвующих в ДТП, и т.п.

Криминалистическая характеристика автотранспортного преступления включает в себя «совокупность взаимосвязанных общих и индивидуальных черт данного события, проявляющихся в механизме и обстановке совершения преступления, личностных свойствах участников и особенностях их криминального поведения. Именно эта информация определяет первоначальные следственные ситуации и круг обстоятельств, требующих первоочередного выяснения¹⁰.

Говоря о криминалистической характеристике автотранспортных преступлений, необходимо отметить, что они относятся к категории неосторожных преступлений с формой небрежности или легкомыслия, в которых сведения о способе их совершения не занимают основного места. В то время как механизм и обстановка автотранспортного преступления являются основными элементами рассматриваемых преступлений. При этом при совершении автотранспортного преступления происходит взаимодействие

¹⁰ Мешков, В.М. Дорожно-транспортное происшествие : уголовно-правовая и криминалистическая характеристика. Роль и значение фактора времени в расследовании : научно – практическое пособие / В.М. Мешков, В.В. Лысенко. – Калининград : КЮИ МВД России, 2002. – С. 21.

между водителем–автомобилем–дорогой–окружающей средой и другими участниками дорожного движения.

Механизм совершения автотранспортного преступления представляет собой «процесс развития дорожной ситуации на месте автотранспортного преступления во времени и пространстве с момента возникновения опасности для движения и до момента, когда наступят вредные последствия данного преступления»¹¹.

Особенности механизма совершения автотранспортного преступления:

- автотранспортные преступления являются результатом создания аварийной ситуации, которая возникает в результате взаимодействия нескольких участников между собой и с окружающей средой;

- происходит взаимодействие социального, технического и природного факторов, которые определяют объективную сторону преступления.

Особенности криминального поведения правонарушителя (способ совершения ДТП) представляет собой «систему, обусловленную объективными и субъективными факторами действий или бездействия, лица совершившего автотранспортное преступление, которые оставляют различного рода следы, позволяющие установить произошедшие события»¹².

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что своеобразии криминального поведения и механизма зависят от личностных качеств лица, совершившего преступление, без установления которых невозможно понять преступное событие и выяснить его причину.

¹¹ Букаев, Н.М. Особенности расследования дорожно – транспортных происшествий : учебное пособие / Н.М. Букаев, А.Ф. Анисимов. – Сургут : СурГУ, 2000. – С. 35.

¹² Аксенов, Р.Г. Изучение личности подозреваемого, обвиняемого в процессе расследования преступлений : лекция / Р.Г. Аксенов, Л.Ю. Аксенова, М.Б. Бондарева. – Омск : Омская академия МВД России, 2003. – С. 13.

1.2 Механизм совершения автотранспортных преступлений.

Понятию механизма совершения преступления посвящены работы Р.С. Белкина, А.Н. Васильева, Г.А. Зорина, Г.Г. Зуйкова, А.М. Кустова, В.А. Образцова, Н.П. Яблокова и других ученых-криминалистов.

А.Н. Васильев указывал, что механизм преступления – «это процесс совершения преступления, в том числе его способ и все действия преступника, сопровождающиеся образованием следов материальных и нематериальных, могущих быть использованными для раскрытия и расследования преступлений»¹³.

В.А. Образцов определяет механизм преступления как «реализуемую в определенных условиях, выражении, направленности и последовательности динамическую систему противоправных поведенческих актов и обусловленных ими явлений, имеющих криминалистическое значение»¹⁴.

Н.П. Яблоков указывает, что «данные о механизме совершения преступления характеризуют, в отличие от сведений о способе его совершения, не качественную, а последовательную, технологическую сторону преступного деяния»¹⁵.

Проанализировав подходы к указанному понятию, можно прийти к выводу, что механизм совершения автотранспортного преступления представляет собой динамическую систему, которая развивается во времени и пространстве с момента возникновения опасности для движения и до момента, когда наступят вредные последствия с образованием следов материальных и нематериальных на месте преступления.

По механизму совершения автотранспортные преступления подразделяются на:

- столкновение транспортных средств;

¹³ Васильева, А.Н. Криминалистика : учебник / А.Н. Васильева. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1971. – С. 8.

¹⁴ Образцов, В.А. О некоторых перспективах интеграции и дифференциации знаний в криминалистике / В.А. Образцов. – М., 1979. – С. 20.

¹⁵ Яблоков, Н.П. Криминалистика : краткий курс / Н.П. Яблоков. – М., 2000. – С. 39.

- наезд транспортного средства на пешехода;
- наезд транспортного средства на препятствие, гужевой транспорт;
- опрокидывание транспортного средства;
- выпадение пассажиров из транспортного средства.

Так, на обслуживаемой территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за 10 месяцев 2017 года произошло 38 ДТП путем столкновения транспортных средств (далее также – ТС), в которых 15 человек погибло, 66 ранено, удельный вес данного вида происшествий составляет 50,0%. Путем опрокидывания ТС произошло 5 ДТП, в которых 1 человек погиб, 15 ранено, удельный вес данного вида происшествий составляет 6,6%. Путем наезда на препятствие произошло 7 ДТП, в которых 1 человек погиб, 8 ранено, удельный вес данного вида происшествий составляет 9,2%, на пешехода – 7 ДТП, в которых 2 человека погибло, 5 ранено, удельный вес – 9,2%. ДТП, отнесенные к иным происшествиям – 19, в которых 2 человека погибло, 24 ранено, удельный вес – 25,2%¹⁶.

Столкновение транспортных средств подразделяется на следующие типы:

- Заднее столкновение, которое представляет собой столкновение с задней частью остановившегося автомобиля. «При заднем столкновении, если транспортные средства находились в движении, останавливаются в сцепленном состоянии, если одно транспортное средство находилось в движении, то автомобили отскакивают друг от друга»¹⁷. При этом, несмотря на то, что на одном автомобиле будет повреждена задняя часть, а на другом – передняя, следы повреждений будут совпадать.

- Встречное столкновение происходит между автомобилями, двигающимися навстречу друг другу. При данном виде столкновения транспортные средства при равной скорости и весе останавливаются на месте, либо отскакивают на равное расстояние. В случае, если автомобиль двигался с

¹⁶ Аналитическая справка «О результатах оперативно – служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь – октябрь 2017 года. – С . 4.

¹⁷ Аверьянова, Т.В. Криминалистика : учебник / Т.В. Аверьянова и др. – М. : НОРМА-ИНФРА, 2004. – С. 345.

меньшей скоростью, чем другой, или у него меньше вес, транспортное средство будет отброшено назад. Радиус оставления следов здесь невелик. Прежде всего, в данном случае, необходимо определить на какой полосе произошло столкновение. Данный тип столкновения возможен при выезде на встречную полосу в момент обгона другого транспортного средства.

Автотранспортных преступлений из-за нарушений правил выезда на полосу встречного движения на обслуживаемой территории МО МВД России «Уярский» за десять месяцев 2017 года совершено 16, погибло 11 человек, ранено 33 человека¹⁸.

Так 15.11.2016 на 917 км автодороги Р-255 «Сибирь» водитель управлял автомобилем «Ford» двигаясь со стороны г. Красноярск в сторону г. Канск выехал на полосу встречного движения, где допустил столкновения с автомобилем «Toyota», который двигался со стороны г. Канск, с последующим столкновением с автомобилем «Kia», водителю которого был причинен тяжкий вред здоровью¹⁹.

Механизм столкновения транспортных средств имеет три стадии:

1. Первая стадия начинается с момента сближения автомобилей и заканчивается в момент первичного контакта. В данный момент водитель, как одного, так и другого т/с должен принять все необходимые меры для предотвращения ДТП. На данной стадии, в отличие от других, события произошедшего, а также последствия зависят от водителей транспортных средств.

2. На второй стадии происходит взаимодействие транспортных средств с момента первичного контакта до момента, когда действие транспортных средств друг на друга заканчивается, и они переходят в свободное движение. Особенности развития ситуации на данной стадии зависят от качества

¹⁸ Аналитическая справка «О результатах оперативно – служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь – октябрь 2017 года. – С. 3.

¹⁹ Уголовное дело № *****/ СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

дорожного полотна, массы автомобилей, типа столкновения, погодных условий и т.д.

3. Третья стадия – это движения автомобилей после столкновения.

- Угловое столкновение – удар одного автомобиля в угол другого, когда длина соприкасающихся поверхностей при ударе составляет 15 сантиметров (см. Приложение А). Данная разновидность столкновения наиболее распространена. После столкновения транспортные средства при вращении оставляют следы шин, при этом при столкновении левым углом автомобиль вращается против часовой стрелки, а правым углом по часовой стрелке²⁰. Радиус оставления следов автотранспортного преступления зависит от массы и скоростей транспортных средств, а также от качества дорожного полотна. В данном случае следователю необходимо выяснить, на какой стороне от осевой линии произошло столкновение²¹.

- Боковое столкновение – столкновение автомобилей боковыми сторонами, длина соприкасающихся поверхностей автомобилей составляет менее 15 сантиметров. Характерной особенностью данного столкновения является незначительность повреждений транспортных средств. Радиус оставления следов небольшой, следовательно, по ним можно определить место столкновения, так как на этом месте будет наиболее большое скопление следов (осколки, следы шин, куски грязи и т.д.).

- При перекрестном столкновении происходит столкновение под прямым углом. У одного транспортного средства повреждения будут расположены на передней части, у другого – на боковой части транспортного средства. При этом по следам шин, оставленным после столкновения, можно определить скорость, с которой двигалось транспортное средство. Следователю прежде всего необходимо определить, какое из транспортных средств выехало первым

²⁰ Александров, И.В. Расследование автотранспортных происшествий : учебное пособие / И.В. Александров. – Красноярск : РУМЦ ЮО, 2005. – С. 35.

²¹ Аверьянова, Т.В. Криминалистика : учебник для ВУЗов / Т.В. Аверьянова и др. – М. : НОРМА-ИНФРА, 2004. – С. 349.

на перекресток. Может быть три варианта: оба т/с выехали на перекресток с постоянной скоростью, торможения не было; одно т/с выехало с постоянной скоростью, а другое т/с тормозило; оба т/с тормозили. В первом варианте для установления скорости необходимо измерить расстояние от точки столкновения до линий, ограничивающих перекресток. Зная скорость движения автомобилей, можно определить какой автомобиль первым оказался на перекрестке. Во втором варианте скорость определяется по следам торможения, затем необходимо рассчитать расстояние от границы перекрестка до точки столкновения²². В третьем варианте скорость определяется по длине тормозного пути каждого транспортного средства.

- Столкновение нескольких транспортных средств. При данном типе столкновения возможно сочетание различных механизмов столкновения транспортных средств. При этом механизм столкновения, а, следовательно, и повреждения у всех будут разные.

Тип столкновения определяется на основе имеющихся повреждений на транспортных средствах, так как при столкновении транспортные средства меняют свое положение и по нему практически невозможно определить положение транспортного средства при столкновении.

- Наезд транспортного средства на пешехода может происходить при переходе дороги в неустановленном месте, при близко идущем транспорте, при выходе на проезжую часть из-за больших объектов или остановившегося транспортного средства (т.е. когда у пешехода нет обзора дороги, а водитель не видит пешехода до момента его появления на проезжей части).

Определение механизма подобного дорожно-транспортного происшествия является довольно сложным, поскольку необходимо дать оценку не только действиям водителя, но и пешехода, так как правила дорожного движения могут быть нарушены, как одним, так и другим. При оценке действий водителя следует учитывать следующие обстоятельства: с какого момента

²² Белкин, Р.С. Курс криминалистики / Р.С. Белкин. – М. : Юрайт, 2001. – С. 257.

водитель воспринял аварийную ситуацию, предпринял ли своевременные и эффективные действия по предотвращению, в каком состоянии находился водитель в момент ДТП, какие правила ПДД были нарушены. Аналогичный анализ должен быть проведен и в отношении действий пешехода.

- Опрокидывание транспортного средства. Опрокидывания можно разделить на четыре типа: при столкновении, при заносе на скользкой дороге, при заносе на крутом повороте, при технической неисправности транспортного средства²³.

Так 09.03.2017г. на автодороге Р-255 «Сибирь» произошло ДТП в результате которого водитель автомобиля во избежание столкновения с движущимся на встречу транспортным средством применил экстренное торможение, вследствие которого произошел занос автомобиля с последующим опрокидыванием на проезжей части.²⁴

При первом типе опрокидывания остаются следующие следы: осколки, следы торможения, детали транспортного средства. Радиус оставления следов автотранспортного преступления больше, чем просто при столкновении. Характерные повреждения: передняя и боковая облицовка, капот.

При втором типе опрокидывания транспортного средства остаются следующие следы: следы юза на дороге, следы удара на дороге, по которым можно определить место, где автомобиль был опрокинут, следы от удара на транспортном средстве, битое стекло, детали автомобиля. Радиус оставления следов довольно обширный. При этом протяженность следов зависит от покрытия дороги.

Причиной при третьем типе опрокидывания транспортного средства чаще всего бывает превышение скорости. При этом происходит занос транспортного средства на встречную полосу движения или обочину с последующим опрокидыванием автомобиля.

²³ Яблоков, Н.П. Криминалистика : краткий курс / Н.П. Яблоков. – М., 2000. – С. 79.

²⁴ Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

Опрокидывание транспортного средства может произойти и при технической неисправности: неисправность рулевого или тормозного механизма, поломка одной из шаровых опор передней подвески, отрыв колеса²⁵. При данном типе опрокидывания особенности следов и радиус их расположения зависят также от сопутствующих факторов: от качества дорожного полотна, от наличия встречного движения и т.д.

1.3 Следы автотранспортных преступлений.

Следы автотранспортных преступлений представляют собой материально фиксированные и идеальные следы, которые содержат в себе признаки преступления.

Различные авторы приводят отличающиеся определения и классификацию следов преступления, рассмотрим некоторые из них.

А.В. Мороз определяет следы в широком смысле как «любые изменения окружающей обстановки, причинно связанные с расследуемым преступлением»²⁶

И.Ф. Крылов определяет как изменения, которые появляются на месте преступления или жертве, а также на самом преступнике в результате воздействия последнего.

В.С. Сорокин подразумевает под ними «всевозможные материальные изменения в окружающей обстановке, связанные с совершенным преступлением. Эти изменения могут выражаться в перемещении предметов или веществ, отсутствии или наличии их в определенном месте, потере или приобретении каких-либо свойств»²⁷.

Г.Л. Грановский сводит следы к следам-отображениям — это «явившиеся результатом действий и контактов, связанных с событиями преступления,

²⁵ Жулев, В.И. Расследование дорожно – транспортных преступлений : методические рекомендации / В.И. Жулев, В.А. Степанищев. – М. : ВНИИ МВД России, 2004. – С. 199.

²⁶ Мороз, А.В. Понятие «материальные следы преступления» / А.В. Мороз // ОБЩЕСТВО И ПРАВО. – 2010. – № 5. С. 261.

²⁷ Сорокин, В.С. Обнаружение и фиксация следов на месте происшествия. / В.С. Сорокин. – М., 1966. – С. 3

материальные отображения признаков внешнего строения и иных свойств объектов, имеющих устойчивые внешние границы»²⁸.

В.А. Мещеряков помимо идеальных и материальных следов выделяет также виртуальные следы, которые сохраняются «в памяти технических устройств, в электромагнитном поле, на носителях машиночитаемой информации, занимающей промежуточное положение между материальными и идеальными»²⁹.

Г.Л. Грановский подразделил следы на: гомеоскопические (следы рук, ног, зубов, ногтей человека); механогомические (обуви, одежды, протезов человека); механоскопические (орудий, механизмов); следы животных (ног, подков, зубов).

Б.И. Шевченко классифицировал следы по механизму их образования на объемные, следы-наслоения, следы-отслоения, также выделяет статические и динамические, локальные и периферические.

Р.С. Белкин предложил классифицировать следы по характеру отражаемой ими информации на следы-отображения внешнего строения следообразующего объекта, следы-вещества и следы-предметы³⁰.

А.Л. Суворова приводит классификации следов по различным основаниям: в зависимости от процессов образования следов в памяти, от возраста, от степени правильного восприятия, от степени искажения, от способа восприятия и т.д.³¹.

Итак, идеальные следы представляют собой следы, воспринятые и запечатленные в памяти человека, которые воспроизводятся путем допроса лиц, обладающих информацией о произошедшем событии.

²⁸ Грановский, Г.Л. Основы трасологии / Г.Л. Грановский. – М., 1965, С. 7.

²⁹ Мещеряков, В.А. Преступления в сфере компьютерной информации : основы теории и практики расследования / В.А. Мещеряков. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2002. – С. 94.

³⁰ Белкин, Р.С. Криминалистика : проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики / Р.С. Белкин. – М. : НОРМА-ИНФРА-М, 2001. – С. 150.

³¹ Суворова, Л.А. Идеальные следы в криминалистике / Л.А. Суворова. – М., 2006. – С. 105.

При расследовании автотранспортных преступлений выявление идеальных следов представляет определенную трудность в силу быстротечности дорожно-транспортного происшествия. Картина произошедшего события может быть воспроизведена не точно и в силу психофизиологического состояния очевидцев, их месторасположения и т.д. Информация может быть искажена умышленно, например, водителем транспортного средства, который участвовал в ДТП, с целью избежать наказания.

Исходя из анализа уголовных дел по факту ДТП, возбужденных в МО МВД России «Уярский», в качестве свидетелей обычно допрашиваются сотрудники ОГИБДД, сотрудники скорой помощи и медицинских учреждений, в которые доставляются пострадавшие участники ДТП, свидетели-очевидцы. Субъектами допроса также являются потерпевшие, водители транспортных средств.

Материальные следы автотранспортных преступлений можно разделить на материальные следы ходовой части транспортного средства, следы-предметы, следы-вещества, следы повреждений на транспортных средствах в процессе ДТП, следы повреждений на теле потерпевшего.

Следы движения автомобиля отражаются на следовоспринимающей поверхности в результате движения колес. Материальные следы ходовой части транспортного средства подразделяются на поверхностные следы, которые в свою очередь делятся на следы наслоения, следы отслоения. К следам наслоения относятся, например, следы, оставленные на асфальте, после того, как автотранспортное средство проехало по проселочной дороге или луже. Следы отслоения образуются путем оставления частиц дорожного покрытия на протекторе, происходит отслоение части дорожного покрытия. Примером следов отслоения может служить движение транспортного средства по проселочной дороге, во время движения от дороги отслаивается часть дорожного покрытия и остается на протекторе.

Объемные следы образуются на мягкой поверхности, когда плотность следовоспринимающей поверхности меньше плотности шины. На дороге отпечатывается протектор шины, что в дальнейшем может способствовать идентификации.

Динамические следы отображаются в виде продольных трасс (скольжения, торможения, юза). Следы торможения являются значимым источником получения криминалистической информации. Так, по следам торможения можно определить направление движения, по длине тормозного пути можно определить скорость автомобиля, место столкновения, механизм сближения. Следы торможения характеризуют движение транспортного средства. Так, например, криволинейные следы говорят о попытке избежать столкновения с другим транспортным средством.

В случае наезда транспортного средства на пешехода могут остаться следы волочения, когда транспортное средство захватывает потерпевшего за одежду. По данным следам можно определить направление движения транспорта или положение потерпевшего.

Особую криминалистическую ценность представляют следы, оставленные протектором шин, которые имеют какие либо особенности: повреждение элемента протектора, износ и т.д.

При определении направления движения транспортного средства следует учитывать следующее:

- вершины углов в отпечатках протекторов шин направлены в противоположную сторону движения;
- при переезде луж, брызги воды расположены в направлении движения транспортного средства;
- трава приглаживается колесами в сторону, обратную направлению движения³².

³² Жулев, В.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений : методические рекомендации / В.И. Жулев, В.А. Степанищев. – М. : ВНИИ МВД России, 2004. – С. 172.

Фиксация следов шин производится путем фотографирования, измерения, описания, нанесения следов на схему места происшествия.

Описание обнаруженных следов заносится в протокол и на схему места происшествия с указанием вида и состояния поверхности, на которой отображены следы, расположения следов, формы и размера, рисунка протектора, расстояния между отпечатками. При этом следы должны быть привязаны к неподвижным объектам. Фотографирование следов необходимо проводить с помощью панорамной (линейной или круговой, когда след расположен, например, на повороте), при детальной фотосъемке необходимо использовать миллиметровую линейку. С объемных следов могут быть изготовлены слепки.

Так, например, по факту ДТП с участием четырех автомобилей, которое произошло 21.12.2016 на автодороге Р-255 «Сибирь» следы отображены следующим образом: «Осмотр производился в условиях ночного времени, искусственного освещения, при температуре воздуха – 15 градусов по Цельсию, в направлении от г. Красноярск и в г. Канск. Вид покрытия - асфальт, состояние покрытия – гололед, дорожное покрытие для двух направлений шириной по 3,5 метра. К проезжей части с правой и левой стороны примыкают обочины. Наличие обломанных и утерянных частей транспортного средства: осыпь стекла, фрагменты бампера, блок-фар. Наличие следов соприкосновения транспорта на окружающих предметах - повреждение ЛКП дорожного ограждения 2.5 ПДД РФ».³³

Следы-предметы представляют собой отделившиеся в результате автотранспортного преступления детали автотранспортного средства. Их обнаружение на месте преступления также имеет большое значение, так как по ним можно определить место столкновения (по участку наибольшего скопления), провести идентификацию, а также использовать их для розыска транспортного средства, скрывшегося с места преступления.

³³ Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

Исходя из проведенного анализа уголовных дел по факту ДТП, можно сделать вывод о том, что чаще всего на месте автотранспортного преступления остаются осколки стекла и обломки частей транспортного средства, которые крепятся снаружи.

Также на месте преступления могут быть обнаружены следы-вещества (кровь, следы горюче-смазочных материалов, лакокрасочное покрытие). Например, при наезде на пешехода на одежде потерпевшего могут остаться частицы лакокрасочного покрытия транспортного средства, в случае опрокидывания автомобиля – на дорожном полотне, при столкновении автомобилей – на другом транспортном средстве.

Следы горюче-смазочных материалов образуются на месте столкновения. Если транспортное средство скрылось после ДТП, то по направлению трасс и форме капель (узкая часть капли направлена в сторону движения) можно определить направление. Фиксация следов-веществ производится также как и следов-предметов.

По следам повреждений на транспортных средствах можно определить механизм произошедшего события, так как особенности повреждений зависят от механизма столкновения.

Так, при заднем столкновении у одного автомобиля будет повреждена задняя часть, а на другом передняя, следы повреждений будут совпадать.

При лобовом столкновении повреждается передняя часть транспортных средств: разрыв металла кузова, обрыв креплений различных узлов (см. Приложение Б). Детали, находящиеся на передней части транспортного средства разрушаются и рассеиваются по дорожному полотну³⁴.

В качестве примера таких следов можно привести вышеприведенное уголовное дело по факту дорожно-транспортного происшествия, произошедшего 21.12.2016 года на автодороге Р-255 «Сибирь». В результате

³⁴ Федоров, В.А. Расследование дорожно – транспортных происшествий / В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – М. : Экзамен, 2003. – С. 207.

осмотра было установлено, что кузов автомобиля «Тойота» имеет обширные повреждения в левой передней угловой части, в виде обширной деформации переднего левого крыла со смещением в сторону задней части кузова ТС. Изломы металла просматриваются по всей поверхности деформируемого крыла. Передняя левая дверь смещена со своего штатного месторасположения в сторону задней части кузова ТС. Элементы передней подвески левого переднего колеса деформированы. В связи с этим левое переднее колесо смещено в сторону задней части кузова ТС. Колесный диск имеет множественные повреждения. Шина левого переднего колеса имеет сквозное повреждение. У автомобиля «ВАЗ» передняя часть кузова полностью деформирована. Установлены повреждения капота, решетки радиатора, левой передней фары, переднего бампера.³⁵

При перекрестном столкновении у одного транспортного средства повреждения будут расположены на передней части, у другого на боковой части.

При опрокидывании происходит деформация крыши, стоек, передней части транспортного средства, поперечное переламывание кузова.

При наезде на преграду или пешехода на транспортном средстве, как правило, повреждаются фары, бампер, лобовое стекло, а также на транспортном средстве могут остаться частицы покрытия преграды или одежды потерпевшего, а также его кровь.

Немаловажную информацию несут следы на теле и одежде потерпевшего.

Особую криминалистическую значимость имеют следы на одежде потерпевшего при наезде транспортного средства, так как именно одежда первой вступает в контакт с автомобилем и дорожным полотном:

- при контакте под прямым углом на одежде потерпевшего образовывается разрыв (раздавливание нитей), может быть отражена форма следообразующей поверхности;

³⁵ Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

- при переезде потерпевшего происходит разрыв нитей ткани или же раздавливание, так же на одежде может отпечататься протектор шины;
- при скользящем ударе разрыв ткани или отдельных нитей происходит при воздействии деталей с острыми углами;
- при скольжении по дорожному покрытию на одежде останется след в виде складок истертой ткани;
- при наезде на стопу происходит смятие и разрыв обуви, при этом обувь деформируется в направлении движения транспортного средства³⁶.

Зная вышеописанный механизм образования следов, следователь может правильно смоделировать обстоятельства произошедшего события.

1.4 Личность преступника.

Изучение личности преступника при расследовании автотранспортных преступлений позволяет следователю определить степень его вины в совершенном ДТП, а также построить тактику расследования преступления.

Криминалистическая характеристика личности представляет собой совокупность свойств, присущих лицу, совершившему преступление, которые являются значимыми для расследования³⁷.

В криминалистическую характеристику личности преступника входят его возраст, образование, жизненная установка и цель, особенности поведения, мотивация и другие элементы.

Так, в соответствии со статистикой зарегистрированных преступлений по факту ДТП, за одиннадцать месяцев 2017 года на территории МО МВД России «Уярский» совершено 11 неочевидных автотранспортных преступлений, 19 очевидных автотранспортных преступлений, из которых 11 совершено мужчинами, 3 преступления женщинами. На территории Уярского района за

³⁶ Исаев, А.А. Трасологическое определение механизма наезда на пешехода / А.А. Исаев. – М. : Норма, 1997. – С. 45.

³⁷ Аксено, Р.Г. Изучение личности подозреваемого, обвиняемого в процессе расследования преступлений: лекция / Р.Г. Аксенов, Л.Ю. Аксенова, М.Б.Бондарева. – Омск : Омская академия МВД России, 2003. – С. 26.

одиннадцать месяцев 2017 года совершено 14 автотранспортных преступлений, из которых 6 возбуждены как очевидные. Одно преступление совершено лицом в возрасте до 25 лет, три преступления совершены лицами в возрасте от 33 до 38 лет; одно преступление лицом в возрасте 50 лет и одно преступление лицом в возрасте 62 лет. На 12 декабря 2017 года расследовано пять преступлений, из них три преступления совершены наемными рабочими, один из которых ранее совершал преступления два и более раз, одно студентом, одно преступление совершено пенсионером по старости лет. Три преступления совершены путем выезда на встречную полосу, одно путем наезда на пешехода, одно автотранспортное преступление путем наезда препятствие.

Согласно опросу водителей ТС, самой распространенной причиной нарушений правил ПДД является дорожная ситуация (плохое состояние дорожного полотна, интенсивное движение и т.д.). Следующей причиной является спешка водителя, а также неверная оценка или ошибочное предвидение развития ситуации на дороге. Третья причина – отвлеченность водителя во время движения автотранспортного средства, в частности, – использование мобильного телефона. Четвертой причиной является нечеткое формулирование правил ПДД.

Анализируя уголовные дела, отказные материалы по факту ДТП, можно выделить два типа нарушителей ПДД:

- «Лихачи», нетрезвые водители, злостные нарушители, которые периодически нарушают ПДД, которые идут на сознательное пренебрежение требованиями административного и уголовного законодательства, создавая аварийную обстановку. В основе поведения лежат такие мотивы, как пренебрежение, хулиганство, самоутверждение.

- Водители, которые не идут осознанно на риск, но при этом не уделяют должного внимания соблюдению ПДД. Причиной ДТП в данном случае выступает легкомыслие.

По-мнению Р.Г. Аксенова, криминалистическое изучение личности преступника может начинаться со сбора информации по следам, оставленным на месте ДТП, а также в памяти свидетелей-очевидцев. Собранные сведения используются следователем для построения следственных версий, а также при определении направлений поиска виновного³⁸.

При этом для правильной криминалистической оценки личности необходимо ее рассматривать в совокупности с окружающей реальностью, например, установить, кто из водителей или пешеход создал аварийную ситуацию, определить метеоусловия и т.д.

1.5 Личность потерпевшего.

Потерпевший в данной ситуации это лицо, интересы и права которого нарушены в результате автотранспортного преступления. Исходя из анализа ст. 264 УК РФ, можно выделить потерпевших, здоровью которых причинен тяжкий вред, либо погибших в результате автотранспортного преступления.

Одной из особенностей автотранспортных преступлений, является то, что в ряде случаев лица являются потерпевшими в силу стечения обстоятельств, например, находились в одном транспортном средстве с лицом, виновным в совершении ДТП, либо находились рядом с транспортным средством, водитель которого нарушил ПДД.

Криминалистическая характеристика потерпевшего представляет собой совокупность демографических данных, нанесенного ущерба, физических, биологических, психологических особенностей, а также элементов виктимного поведения³⁹. Помимо психологических качеств должны учитываться личностные качества потерпевшего. Так, например, потерпевший может преувеличить вред, который был ему причинен, или, наоборот, приуменьшить в случае, если лицо, виновное в аварии, является его близким родственником.

³⁸ Аксенов, Р.Г. Изучение личности подозреваемого, обвиняемого в процессе расследования преступлений : лекция / Р.Г. Аксенов, Л.Ю. Аксенова, М.Б. Бондарева. – Омск : Омская академия МВД России, 2003. – С. 29.

³⁹ Белкин, Р.С. Курс криминалистики / Р.С. Белкин. – М. : Юрайт, 2001. – С. 213.

При расследовании автотранспортных преступлений личность потерпевшего нередко несет мало криминалистически значимой информации, поскольку автотранспортные преступления относятся к числу неосторожных преступлений. Здесь преступник осознанно не выбирает жертву, и лицо становится потерпевшим в большинстве случаев по стечению обстоятельств: находился в одной машине с виновником аварии, являлся водителем другого транспортного средства, участвующего в ДТП, и т.д.

Однако в некоторых дорожно-транспортных происшествиях именно виктимное поведение потерпевших служит причиной аварий.

Так, анализируя уголовные дела по факту наезда на пешехода, можно сделать вывод о том, что чаще всего причинами создания аварийной ситуации по вине пешехода являются:

- состояние алкогольного или наркотического опьянения, в результате которого нарушается опорно-двигательная функция, замедляется реакция;
- невнимательность (характерно для подростков и пожилых людей);
- несоблюдение правил дорожного движения при переходе дороги.

2. Типичные следственные ситуации, задачи и направления расследования автотранспортных преступлений на первоначальном этапе

2.1 Типичные следственные ситуации и задачи расследования.

Следственная ситуация – это совокупность значимой для расследования информации, имеющейся в распоряжении следователя к определенному моменту расследования⁴⁰.

В содержание следственной ситуации входят собранные доказательства, сведения об источниках такой информации, иная информация, имеющая отношение к делу.

Следственные ситуации могут быть классифицированы по различным основаниям:

- простые и сложные;
- конфликтные и бесконфликтные;
- типичные и специфические;
- закрытые и открытые;
- начальные, промежуточные, конечные;
- одноэлементные и многоэлементные (комплексные);
- строгого соперничества и нестрогого соперничества и т.д.

Н.А. Бурнашев предлагает 11 оснований для классификации, и в том числе по объему функционирования: глобальные (общие и типичные) и локальные (конкретные, специфические, атипичные), по процессу ситуационного развития: на стратегические, тактические, организационные, иные, по времени функционирования: долговременные, быстротечные и по степени непрерывности функционирования: перманентные, временные, или по динамической характеристике: пульсирующие, сглаженные⁴¹.

⁴⁰ Аверьянова, Т.В. Криминалистика : учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М. : Норма, 2008. – С. 409.

⁴¹ Бурнашев, Н.А. Следственные ситуации в методике расследования преступлений / Н.А. Бурнашев // Проблемы интенсификации деятельности по расследованию преступлений. – Свердловск, 1987. – С. 20 – 21.

Типичные следственные ситуации – это ситуации, характерные с точки зрения объема и имеющейся информации для преступлений определенной группы или вида.

В.К. Лисиченко и О.В. Батюк определяют типичную следственную ситуацию как обобщенную совокупность сведений о комплексах определенных общих условий, встречающихся при расследовании отдельных видов или однотипных групп преступлений⁴².

Первой и наиболее распространенной типичной следственной ситуацией расследования автотранспортных преступлений является ситуация, при которой аварийный транспорт и участники находятся на месте происшествия.

Задачей расследования в данной ситуации является закрепление имеющихся данных, в соответствии с нормами УПК РФ. Следователь должен установить причины, которые привели к происшествию, участников ДТП и степень вины каждого.

Примером данной следственной ситуации могут служить обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, которое произошло 29.05.2017 года на 931 км автодороги М-53 «Байкал». При выезде на встречную полосу автомобиль «ВАЗ», двигавшийся в сторону г. Канска, столкнулся с автомобилем «Toyota», двигавшемся в сторону г. Красноярска и перевозившем на переднем сиденье пассажира. В результате происшествия водитель автомобиля «ВАЗ» погиб, а пассажиру автомобиля «Toyota» были причинены тяжкие телесные повреждения. Согласно заключению автотехнической экспертизы, водитель автомобиля «Toyota» при заданных исходных данных не располагал технической возможностью остановиться до места столкновения и предотвратить ДТП. К моменту прибытия следственно-оперативной группы на место происшествия аварийный транспорт и участники ДТП находились на месте. Автомобиль «Toyota» находился в кювете, передней частью был

⁴² Лисиченко, В.К. Следственная ситуация и ее значение в криминалистике и следственной практике / В.К. Лисиченко, О.В. Батюк // Криминалистика и судебная экспертиза. – 1988. – № 36. – С. 5.

направлен в сторону правой обочины. По левой обочине по направлению движения в г. Канск имелся след сдвиг и юза дорожного покрытия от автомобиля «Toyota». Автомобиль «ВАЗ» находился на правой полосе движения, передней частью был направлен в сторону г. Красноярска. Автомобили имели характерные повреждения: повреждение и деформация кузова, наибольшие повреждения располагались с левой стороны и в передней части автомобилей. Место столкновения было определено со слов водителя автомобиля «Toyota», и находилось на левой полосе движения. Также место столкновения подтверждалось наличием следов на проезжей части (осыпь стекла)⁴³.

Следующая типичная следственная ситуация расследования автотранспортных преступлений складывается тогда, когда водитель транспортного средства, участвующего в ДТП, скрылся, оставив на месте автомобиль. Обычно так поступают лица, которые угнали транспортное средство или водитель, который пытается скрыть состояние алкогольного опьянения.

Задачами расследования в данной следственной ситуации являются обнаружение, сбор и фиксация доказательств, с помощью которых можно определить лицо, виновное в совершении автотранспортного преступления, последующее его задержание.

Данная следственная ситуация также может быть осложнена различными обстоятельствами. Так, например, водитель может отрицать свое нахождение за рулем транспортного средства или же транспортное средство было угнано. Заявление об угоне может поступить с целью фальсификации доказательств. В данном случае основной задачей является установления лица, которое заходило за рулем автотранспортного средства во время происшествия, и разоблачение возможных фальсификаций.

⁴³ Уголовное дело №**** // СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

Третья типичная следственная ситуация складывается тогда, когда виновный водитель скрылся с места происшествия на транспортном средстве. Основной задачей расследования в данной ситуации является установление и конкретизация сведений об автомобиле и лице, виновном в совершении преступления. Следственная ситуация может быть осложнена, например, отсутствием очевидцев, следовательно, еще одной задачей является их поиск.

2.2 Направления расследования.

При выборе направления расследования автотранспортного преступления следователь определяет основные задачи расследования в складывающейся следственной ситуации и выбор путей их решения.

В. Е. Коновалова определяет направления расследования, как содержание и порядок (последовательность) проведения взаимосвязанных следственных и иных действий по установлению обстоятельств преступления. В большинстве расследований направление определяется следственной версией о личности преступника⁴⁴.

На начальном этапе расследования, характеризующимся информационной недостаточностью, направлений может быть несколько⁴⁵.

Направление расследования в первой следственной ситуации, когда аварийный транспорт и участники автотранспортного преступления находятся на месте происшествия, включает в себя следующие действия и мероприятия:

- Осмотр места происшествия: дороги, прилегающей местности, транспортных средств, трупов. При этом осмотр места происшествия должен быть произведен максимально быстро и полно, так как из-за движения иных транспортных средств следы могут быть утрачены.

⁴⁴ Коновалова, В.Е. Логико-психологические аспекты построения версий / В.Е. Коновалова // Версии и планирование расследования. – Свердловск, 1985. – С. 4.

⁴⁵ Сергеев, Л.А. Планирование расследования / Л.А. Сергеев, П.А. Соя-Серко, Н.А. Якубович. – М., 1975. – С. 7.

- Допрос свидетелей-очевидцев, потерпевших, а также лица, предположительно виновного в совершении ДТП, с целью установления обстоятельств произошедшего. При этом при допросе следует учитывать, что механизм совершения и скорость автомобилей приводят к тому, что не всегда очевидцы достоверно могут описать события произошедшего, а водитель, виновный в совершении ДТП, может умышленно вводить в заблуждение.

- Медицинское освидетельствование лица, которое предположительно является виновником аварии, так как совершение ДТП в алкогольном опьянении является квалифицирующим признаком. Гражданин вправе отказаться от прохождения освидетельствования на месте и пройти его в медицинском учреждении.

- Назначение судебных экспертиз (медицинских, автотранспортных, трасологических).

Направление расследования в следственной ситуации, когда водитель транспортного средства, участвующего в ДТП, скрылся, оставив на месте автомобиль:

- Допрос свидетелей-очевидцев, потерпевших.

- Осмотр транспортного средства с целью отыскания следов лица, управлявшего транспортным средством. Так, например, в машине могут быть обнаружены документы, именные вещи, чеки и т.д.

- Подворовой обход для установления наличия видеокамер.

- Розыск и задержание лица, который предположительно является водителем брошенного транспортного средства. Для этого проводятся оперативно-розыскные мероприятия, направление которых зависит от имеющейся исходной информации. Так, например, по номеру машины по криминалистическим учетам устанавливается владелец, розыск которого, производится в дальнейшем. В случае, если в автомобиле обнаружены следы, которые свидетельствуют о повреждениях водителя в результате ДТП, то необходимо установить не обращались ли граждане в медицинские учреждения

с криминальной травмой, которая предположительно могла быть получена при данных обстоятельствах⁴⁶.

- Допрос лиц, с которыми после происшествия мог вступать в контакт подозреваемый, с целью установления информации о его местоположении.

- В случае, если подозреваемое лицо отрицает свое нахождение за рулем данного транспортного средства в момент ДТП, или утверждает, что автомобиль был угнан, необходимо провести тщательный осмотр транспортного средства, а затем сравнить следы, обнаруженные в салоне автомобиля, со следами на теле и одежде подозреваемого⁴⁷.

В третьей типичной следственной ситуации, когда виновный водитель скрылся с места происшествия на транспортном средстве, направление расследования включает:

- Осмотр места происшествия. В ситуации наличия минимума исходной информации осмотр места происшествия играет важную роль, поскольку определяет дальнейший ход расследования. Так, могут быть обнаружены следы скрывшегося автомобиля (следы протектора, частицы лакокрасочного покрытия автомобиля, отделившиеся части). В случае, если на месте происшествия обнаружен труп, особо тщательно должна быть осмотрена его одежда, поскольку на ней также могут быть обнаружены следы скрывшегося автомобиля.

- Проведение оперативно-розыскных мероприятий по розыску транспортного средства, в том числе прочесывание улиц, дворов, автостоянок (в случае, если автомобиль значительно поврежден).

- В случае, если имеется информация о номере транспортного средства, то необходима организация проверки по учетам ГИБДД.

⁴⁶ Савельева, М.В. Криминалистика : учебник / М.В. Савельева, «Дашков и К», 2009. – С. 307.

А.Б. Смушкин. – М. : Издательский дом

⁴⁷ Савельева, М.В. Криминалистика : учебник / М.В. Савельева, «Дашков и К», 2009. – С. 431.

А.Б. Смушкин. – М. : Издательский дом

- Допрос свидетелей-очевидцев, в ходе которого необходимо получить как можно больше информации о скрывшемся транспортном средстве.

- Проверка по камерам видеонаблюдения; обращение через средства массовой информации с целью поиска очевидцев происшествия, либо лиц, которые владеют информацией о транспортном средстве.

- Назначение экспертиз.

Итак, каждая ситуация имеет свои направления расследования, но в зависимости от наличия осложняющих обстоятельств они могут изменяться или дополняться другими.

3. Производство следственных действий при расследовании автотранспортных преступлений

3.1 Осмотр места происшествия.

Место происшествия – участок суши, водной поверхности, в пределах которой обнаружены материально фиксированные следы события, имеющего признаки преступления.

Под местом преступления понимается участок, где непосредственно наступил преступный результат. При этом место преступления и место происшествия могут не совпадать⁴⁸. Так, например, если водитель, сбив пешехода, скрылся с места дорожно-транспортного происшествия, место, где был сбит пешеход, является местом преступления, а место, где обнаружен автомобиль – местом происшествия.

Осмотр места происшествия – обличенное в процессуальную форму непосредственное исследование обстановки места происшествия с целью обнаружения следов преступления, выявления иных обстоятельств, имеющих значение для дела. Под иными обстоятельствами здесь подразумевается изучение обстановки, проверка версий, разоблачение инсценировок.

Место происшествия при расследовании автотранспортных преступлений необходимо осмотреть незамедлительно, поскольку интенсивность дорожного движения, погодные условия открытой местности могут привести к утрате следов. Однако прежде чем будут удалены с проезжей части транспортные средства и другие объекты, мешающие восстановлению движения, должно быть зафиксировано взаимное положение машин, следов и иных предметов, путем их фотографирования и замеров⁴⁹.

Для эффективного производства осмотра необходимо определить границы места происшествия, которые ограждаются сотрудниками ГИБДД. В

⁴⁸ Дворкин, И.А. Осмотр места происшествия : практическое пособие / А.И. Дворкина. – М. : Юрист, 2001. – С. 156.

⁴⁹ Федоров, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – М. : Экзамен, 2003. – С. 43.

пределах границ расположена зона локализации следов. Границы места происшествия будут отличаться в зависимости от механизма совершения автотранспортного преступления.

Также следователю необходимо установить центр места происшествия и его основные узлы. В центре сосредоточена информация о событии в целом, поэтому по данной категории преступлений центром чаще всего выступают труп потерпевшего, место столкновения транспортных средств или сами транспортные средства, участвовавшие в происшествии. В узлах сосредоточена более детальная, частная информация об отдельных обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. При осмотре места автотранспортного преступления узлами являются скопление осыпи осколков и иных частей транспортных средств, образовавшихся от столкновения.

Объектами осмотра места происшествия при расследовании автотранспортных преступлений являются участок местности, на котором было совершено преступление (в большинстве случаев автодорога), обстановка места происшествия (знаки, разметка), следы преступления, труп.

Для осмотра трупа должен быть привлечен судебный медицинский эксперт. В случае невозможности привлечения эксперта, для осмотра может быть привлечен врач (ст. 178 УПК РФ). При осмотре трупа особое внимание следует уделять повреждениям на теле и одежде потерпевшего, поскольку повреждения могут характеризовать механизм совершения дорожно-транспортного происшествия. Так, например, могут быть обнаружены следы волочения пешехода, с помощью которых можно определить направление движения автомобиля, следы лакокрасочного покрытия, протектор шин на одежде или обуви и т.д.

Результаты осмотра места происшествия фиксируются в протоколе, который должен быть составлен в соответствии с требованиями ст. 166 УПК РФ (см. Приложение В).

В соответствии с ч. 4 ст. 166 УПК РФ в протоколе описываются процессуальные действия в том порядке, в каком они производились, а также выявленные при их производстве существенные для данного дела обстоятельства. Анализируя протоколы осмотра места дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский», можно сделать вывод о том, что в протоколах осмотра места происшествия должна быть отражена следующая информация:

- точная характеристика места ДТП (в населенном пункте или вне населенного пункта; географическое положение осматриваемого участка дороги с учетом адреса, находящихся рядом строений, координат ГЛОНАСС/GPS);

- характеристика проезжей части (горизонтальная, продольный уклон на спуск/подъем, поперечный уклон);

- вид покрытия (асфальтовое, цементобетонное, щебеночное и т.д.);

- состояние покрытия (сухое, мокрое, покрыто льдом, снегом, обработано реагентами и т.д.);

- наличие дефектов дороги, их линейные размеры.

- состояние территории, прилегающей к дороге (если ДТП совершено вне населенного пункта);

- номер и наименование дорожной разметки, ее месторасположение,

- зона действия дорожных знаков;

- погодные-климатические условия;

- наличие видеокамер наружного наблюдения;

- признаки, указывающие на место наезда, столкновения, опрокидывания и т.д.;

- расположение транспортных средств;

- повреждения транспортных средств;

- следы торможения и иные следы шин (с указанием модели шин, рисунка протектора, их износа).

При осмотре транспортных средств фиксируется тип, марка, номерной знак, повреждения. При этом в первую очередь осматривается и фиксируется часть автомобиля, которая соприкасалась с другим транспортным средством, пешеходом и т.д.

Также следователь должен обращать внимание и на такие детали, как общее состояние системы управления автомобилем, загрязнение стекол (особенно лобового), положение рычага переключения передач и т.д., поскольку данные обстоятельства могут служить основанием для выдвижения версий о причине дорожно-транспортного происшествия.

По окончании осмотра места происшествия у следователя должны быть ориентировочные ответы на следующие вопросы:

- какие правила дорожного движения были нарушены;
- какие общественно опасные последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, наступили;
- имеется ли причинно-следственная связь между действиями лица, допустившего нарушение правил дорожного движения, и наступившими общественно-опасными последствиями;
- имеется ли в действиях (бездействии) причастных лиц вина в форме легкомыслия или небрежности.

В качестве примера обратимся к протоколу осмотра места происшествия по факту ДТП, произошедшего 04.09.2015 года с участием автобуса и автомобиля «ВАЗ»⁵⁰. В протоколе осмотра места происшествия указана следующая информация:

- время начала и окончания осмотра;
- должностное лицо, составившее протокол;
- осмотр производился с участием понятых, но указаны только их фамилии, имена и отчества, при этом не указан адрес проживания и телефон; имеется подпись понятых об ознакомлении с их правами и обязанностями;

⁵⁰ Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* год.

- в протоколе указано место его составления, но не указан полный адрес места происшествия;

- данные о водителях, участвовавших в ДТП, указаны не полно, не указан адрес проживания;

- указаны метеоусловия: совершено в пасмурную погоду при искусственном освещении, шел дождь; при температуре воздуха +10; в направлении от г. Канска в г. Красноярск;

- указана характеристика проезжей части: проезжая часть горизонтальная, тип покрытия – асфальт, состояние покрытия – мокрое, движение в двух направлениях, на проезжей части размещена линия разметки 1.6 ПДД;

- указано, что примыкает к дороге: справа обочина, кювет; слева обочина;

- не указано в зоне действия каких знаков произошло ДТП;

- состояние видимости: с дальним включенным светом фар – 400м, при ближнем – 100м;

- расположение автомобилей: автобус на обочине справа в сторону г. Красноярска, автомобиль на обочине слева в сторону г. Красноярска;

- лица, участвующие в следственном действии, были заранее предупреждены о применении при производстве следственных действий технических средств – фотоаппарата марки «Самсунг»;

- указаны данные эксперта, участвующего в осмотре, имеется его подпись о разъяснении ему прав и обязанностей;

Далее в протоколе описана обстановка места происшествия, характеристика погодных условий, расположение аварийного транспорта с указанием имеющихся повреждений, детально описаны действия следователя в том порядке, в каком они проводились, а также выявленные в ходе этих действий следы юза, осыпи стекла и т.д.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что следователем СО МО МВД России «Уярский» достаточно грамотно составлен вышеуказанный протокол осмотра места происшествия, он содержит все необходимые данные

для создания общей картины ДТП и для дальнейшей работы с этим протоколом эксперта-автотехника.

3.2 Допросы.

Допрос представляет собой обличенный в процессуальную форму процесс получения показаний у лиц, которые обладают сведениями, имеющими значение для уголовного дела.

При расследовании автотранспортных преступлений допросу подлежат участники ДТП, свидетели, сотрудники скорой помощи, сотрудники ГИБДД и иные лица, чьи показания будут способствовать установлению фактических обстоятельств происшествия.

Получение показаний от лиц в ходе допроса при расследовании автотранспортных преступлений осложняется рядом субъективных и объективных факторов. Так, ввиду особого механизма ДТП, большой скорости движения транспортных средств, показания свидетелей могут отличаться. Также свидетели могут давать противоречивые показания ввиду их разного расположения относительно места ДТП, психофизического состояния, освещения, неожиданности происходящего.

У свидетеля целесообразно получить следующую информацию:

- его расположение относительно места происшествия, психофизическое состояние;
- в какой момент он увидел происшествие (движение транспорта до происшествия, сам момент столкновения или наезда, только последствия происшествия);
- если был совершен наезд на пешехода, то необходимо выяснить в какой момент произошел наезд (во время перехода дороги или же автомобиль наехал на стоящего пешехода на обочине и т.д.);
- не было ли объектов, которые могли загоразивать обзор водителю;

- предпринял(и) ли водитель(и) какие либо действия для того что бы избежать столкновения или наезда;

- погодные условия в момент совершения ДТП, освещенность и т.д.⁵¹

Рассмотрим на примере из практики, как могут отличаться показания свидетелей по факту ДТП в одном уголовном деле. Так, по вышеупомянутому ДТП, произошедшему 04.09.2015 года, показания очевидцев, сидящих в автобусе, отличаются. В автобусе ехало 17 человек и водитель. 14 пассажиров утверждали, что автобус двигался со скоростью 60-70 км/ч, еще два пассажира утверждали, что автобус двигался со скоростью 70-80 км/ч, один свидетель затруднился ответить, с какой скоростью двигался автобус. Половина пассажиров утверждала, что автомобиль выехал на полосу встречного движения и двигался по ней, другая половина утверждала, что автомобиль выехал на встречную полосу, но левая часть автомобиля находилась на правой обочине. Отличались показания и относительно метеоусловий. Часть очевидцев утверждали, что моросил мелкий дождь, другая часть утверждала, что на момент ДТП дождь уже кончился. Водитель автобуса и пассажиры утверждали, что на улице смеркалось (автобус ехал с включенным ближним светом фар), водитель автомобиля утверждал, было достаточно светло, и в освещении дороги светом фар необходимости не было.

Как видно из вышеприведенного примера, при допросе свидетелей следователю необходимо уметь распознать ситуации, когда показания свидетелей-очевидцев отличаются в силу их психофизиологических особенностей восприятия, от ситуации, когда допрашиваемые имеют какую-либо заинтересованность в исходе расследования. Сделать это можно, например, с помощью повторного допроса или задавая конкретизирующие вопросы, а также наблюдая за поведением допрашиваемых.

⁵¹ Федоров, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.А. Федоров, Б.Я. Гаврилов. – М. : Экзамен, 2003. – С. 209.

Следователь, допрашивая водителей транспортных средств, должен ознакомиться с их версией произошедшего, уточнить у них скорость движения, размещение автомобилей на дороге, меры для предотвращения происшествия, состояние дорожного покрытия, а также метеорологические условия.

При допросе потерпевшего следователь должен осознавать, что потерпевший может преувеличить причиненный ему ущерб, степень его физических и нравственных страданий. В случае, если виновный водитель скрылся, у потерпевшего необходимо получить информацию о скрывшемся автомобиле, его приметах, предпринятых мерах для предотвращения ДТП и т.д.

При допросе подозреваемого следователю необходимо помнить, что водитель, виновный в ДТП, может, намерено давать ложные показания. Распознать это можно наблюдая за поведением, задавая конкретизирующие вопросы или проведя повторный допрос.

Допрашивая водителя, который предположительно является виновником аварии, следователь должен выяснить следующее:

- исправно ли транспортное средство, на котором передвигался подозреваемый, если стало неисправным в момент движения, то в чем это проявлялось;

- если был совершен наезд на пешехода, то необходимо выяснить в какой момент (на каком расстоянии находился) увидел пешехода, не было ли объектов, которые загромождали обзор;

- пытался ли избежать столкновения (наезда), если да, то каким образом;

- каковы были метеоусловия, состояние дорожного покрытия;

- как вел себя потерпевший, пытался ли избежать столкновения.

Подводя итоги, можно отметить, что, допрос представляет собой процессуальное средство получения информации о произошедшем событии. При проведении допросов по делам о ДТП следователем должна быть получена информация о поведении подозреваемого и потерпевшего, о механизме

совершения, о состоянии транспортных средств на момент ДТП, метеоусловиях и другая значимая информация для расследования.

3.3 Назначение экспертиз.

При расследовании автотранспортных преступлений экспертизы обычно назначаются для установления механизма дорожно-транспортного происшествия, а также механизма образования следов на транспортном средстве и (или) потерпевшем.

Анализируя уголовные дела, возбужденные по факту ДТП, а также материалы об отказе в возбуждении уголовного дела, в том числе поставленные на учет в связи со смертью лица, виновного в ДТП, можно сделать вывод о том, что преимущественно по данной категории дел назначаются судебно-медицинские и автотехнические экспертизы.

Для выяснения вопросов, имеющих значение для дела, в случае если необходимы специальные познания в области судебной медицины, для установления степени тяжести вреда здоровью, а так же обстоятельств получения повреждений следователь выносит постановление о назначении судебно-медицинской экспертизы.

В постановлении должно быть отражено место вынесения постановления, дата, звание, должность, а также инициалы лица, вынесшего постановление о назначении судебной медицинской экспертизы, также в постановлении отражаются установленные данные о происшествии, формулируются вопросы, указываются объекты, передаваемые в распоряжение эксперта.

Задачами судебно-медицинской экспертизы при расследовании данной категории дел являются проведение экспертизы трупов с целью установления причины наступления смерти, а также проведение экспертизы потерпевших для установления тяжести вреда здоровью.

Вопросы, которые могут быть поставлены на разрешение эксперта:

- Какие телесные повреждения имеются на трупе (теле потерпевшего), какова их давность?

- Механизм образования телесных повреждений, какова их локализация?

- Характерны ли данные повреждения для автодорожной травмы?

- Какой тяжести вред причинен данными повреждениями?

- Имеется ли в крови алкоголь, психотропные или наркотические вещества, какова концентрация?

- Какова причина смерти?

После проведения всех необходимых исследований эксперт составляет заключение, в котором должны содержаться ответы на все поставленные вопросы.

Так по одному из автотранспортных происшествий, которое произошедшего на автодороге Р-255 «Сибирь» с участием двух автомобилей следователем было вынесено постановление о назначении судебной медицинской экспертизы трупа. На разрешение эксперта были поставлены следующие вопросы (см. Приложение Г):

1. Какие телесные повреждения имеются на трупе, их локализация, механизм образования и давность причинения?

2. Характерны ли данные повреждения для автодорожной травмы?

3. Какой тяжести вред здоровью причинен этими повреждениями?

4. Имеется ли в крови гр. алкоголь, какова его концентрация?

5. Какова причина смерти?

После проведенного исследования эксперт в заключении указал следующее (см. Приложение Д)::

- номер заключения;

- на основании чего проведена экспертиза трупа («на основании постановления следователя..»);

- место проведения («в помещении районного судебно-медицинского отделения»);

- должность, место работы Ф.И.О., специальность, стаж, категория, ученая степень и звание эксперта;
- данные трупа, по которому проводилась экспертиза;
- информация о разъяснении прав и обязанностей эксперта, предусмотренных ст. 57 УПК РФ, и предупреждении об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УПК РФ;
- присутствующие при проведении экспертизы лица;
- вопросы, поставленные на исследование,
- представленные для исследования объекты;
- указанные примененные методики: «наружное исследование, внутреннее исследование, судебно-химическое исследование», время начала и окончания;
- обстоятельства дела;
- подробно описано наружное и внутреннее исследование трупа, а также имеющиеся на теле повреждения;
- в примечании указано, что «на судебно-химическое исследование направлены кровь, моча для определения наличия и концентрации этилового спирта», по результатам которой указано, что «этилового спирта не обнаружено»;
- поставлен развернутый судебно-медицинский диагноз и даны полные ответы на поставленные выше вопросы;
- подписи эксперта скреплены печатью.

Проанализировав вышеприведенное постановление о назначении судебной медицинской экспертизы трупа и заключение эксперта, можно сделать вывод о том, что они отвечают предъявляемым требованиям.

Автотехническая экспертиза назначается только после тщательного осмотра места происшествия и проведения всех необходимых следственных действий, так как результаты экспертизы напрямую зависят от полноты подготовленных материалов, подлежащих исследованию.

Автотехническая экспертиза назначается тогда, когда необходимы специальные познания в области технических наук, в сфере механики и транспорта. Объектом исследования являются транспортные средства и их составные части.

В компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит:

- определение технического состояния транспортных средств, отдельных деталей;
- установление характера неисправности, полученной в результате происшествия, а также причин появления и предположительно времени;
- определение причинной связи между указанными неисправностями и ДТП,
- установление скорости движения автомобилей перед происшествием, а также его тормозной и остановочный путь;
- определение причин заноса или опрокидывания транспортного средства;
- установление технической возможности предотвращения ДТП;
- установление соответствия действий водителя, пешехода и других лиц требованиям Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов;
- определение соответствия скорости транспортного средства требованиям безопасности движения в данных условиях;
- установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием.

После проведения всех необходимых исследований эксперт составляет заключение, в котором должны содержаться ответы на поставленные вопросы.

Оценивая заключение автотехнической экспертизы, следователь должен обратить внимание на следующее:

- имеются ли ответы на все поставленные вопросы;
- приведено ли научно-техническое обоснование выводов, нет ли противоречий между ними;

- соответствуют ли выводы остальным доказательствам по делу; как произведены расчеты.

Анализируя постановления о назначении автотехнической экспертизы по уголовным делам, можно отметить, что во всех постановлениях указано место вынесения постановления, дата, описываются установленные обстоятельства ДТП, определяется место производства экспертизы (ОАТЭ ЭКЦ ГУ МВД России по Красноярскому краю) (см. Приложение Ж).

При этом, в зависимости от поставленных на разрешение вопросов, указываются различные исходные данные (информация, необходимая для проведения экспертизы). Так, по вышеуказанному уголовному делу по факту дорожно-транспортного происшествия с участием автомобилей «Лада Веста» приведены следующие исходные данные: «...В ходе осмотра автомобиля «Лада» было установлено, что левая задняя автопокрышка разгерметизирована...».

На разрешение эксперта поставлены следующие вопросы:

1. «Имеются ли на представленных колесах повреждения?»
2. В какое время произошла разгерметизация колеса (до столкновения, после столкновения или во время ДТП)?
3. Если повреждения произошло до столкновения, то, как это могло повлиять на управление транспортным средством?»

Для решения указанных вопросов в распоряжение эксперта и была представлена разгерметизированная задняя автопокрышка.

По уголовному делу по факту ДТП с участием автомобиля «ВАЗ» и «Лада» на 947 км автодороги Р-255 «Сибирь» приведены следующие исходные данные:

- Указана характеристика проезжей части: «прямая, асфальтированная, без видимых дефектов, ширина 6,79 м, движение в двух направлениях, на момент ДТП асфальт мокрый»;

- «ДТП произошло в темное время суток, видимость не ограничена, максимально допустимая скорость – 90 км/ч»;

- «Место столкновения находится между правой полосой движения и правой обочиной (из стороны г. Канска в г. Красноярск). Зафиксирован след торможения, имеется осыпь осколков»;

- Указана характеристика транспортных средств, а именно загруженность, техническая исправность, направление движения, расположение после ДТП⁵².

3.4 Следственный эксперимент.

Следственный эксперимент – это следственное действие, производимое в целях уточнения данных, имеющих значение для дела, путем воспроизведения действий, обстановки и иных обстоятельств определенного события и совершения необходимых опытных действий⁵³.

Р.С. Белкин отмечал, что «в общей форме эксперимент – это искусственное систематическое изменение условий наблюдаемого явления и связи его с другими явлениями»⁵⁴.

Следственный эксперимент чаще всего проводится по инициативе следователя, но также может проводиться по ходатайству подозреваемого и его защитника, потерпевшего и других субъектов уголовного процесса.

До начала проведения следственного эксперимента следователь должен определить:

- допустимо ли проведение эксперимента в дорожных условиях, при которых произошло происшествие;

- не будет ли нарушено движение;

⁵² Уголовное дело № ****// СО МО МВД России «Уярский». 201*г.

⁵³ Федоров, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.А. Федоров, Б.Я. Гаврилов. – М. : Экзамен, 2003. – С. 289.

⁵⁴ Белкин, Р.С. Экспериментальный метод исследования в советском уголовном процессе и криминалистике : Автореф. дис. ... докт. юрид. наук / Р.С. Белкин. – М., 1961. – С. 23

- каким образом должна быть обеспечена безопасность проведения следственного эксперимента, какие средства должны быть использованы при этом;

Следователь должен помнить, что следственный эксперимент при расследовании автотранспортных преступлений должен проводиться с соблюдением ряда условий:

- Если в следственном эксперименте участвует не сам потерпевший, то заменяющие его лица должны соответствовать потерпевшему по возрасту, состоянию здоровья, росту.

- Эксперимент должен проводиться в максимально приближенных дорожных, погодных условиях к тем, которые имели место в момент происшествия. Данное условие нередко значительно затрудняет производство следственного эксперимента. Так, например, если происшествие произошло в темное время суток, а на дорожном покрытии была гололедица, то для проведения следственного эксперимента необходимо наличие приближенных условий.

- Составляется протокол следственного эксперимента, в котором должно быть указано место и дата составления (проведения эксперимента), время начала и окончания, должность следователя, его звание и инициалы. Также должны быть отражены фамилия, имя, отчество и место жительства понятых, которым до начала эксперимента разъясняются права, обязанность и ответственность, предусмотренные ст. 60 УПК РФ. Согласно п. 1 ст. 170 УПК РФ, понятые принимают участие в следственном эксперименте по усмотрению следователя.

Анализируя протоколы следственных экспериментов, проводимых следователями МО МВД России «Уярский» при расследовании автотранспортных преступлений, можно сделать вывод о том, что чаще всего при производстве следственного эксперимента принимают участие потерпевшие, подозреваемые, сотрудники ГИБДД, сотрудники МВД.

В протоколе также отражаются условия производства следственного эксперимента, процессуальные действия в том порядке, в каком они производились, выявленные при их производстве существенные для данного дела обстоятельства, а также излагаются пояснения лиц, участвовавших данным в следственном действии, применяемые технические средства, а также полученные результаты.

В ходе следственного эксперимента путем воспроизведения обстановки ДТП, с учетом следов на транспортном средстве, дорожном покрытии и других объектах, можно установить механизм столкновения транспортных средств или механизм наезда на пешехода, а также предположительную скорость т/с. При этом точное значение скорости экспериментально определить невозможно, лишь ее максимальные и минимальные пределы. В результате эксперимента можно также определить степень и расстояние видимости дороги, по которой двигался автомобиль, величину тормозного пути и т.д.

При расследовании автотранспортных преступлений проводятся следующие виды следственных экспериментов:

1. Эксперименты, направленные на проверку возможности со стороны водителя воспринимать изменения дорожной обстановки, предшествовавшей происшествию, а также на проверку либо уточнение избранной скорости. К числу указанной группы экспериментов относятся:

- Определение расстояния видимости проезжей части. Расстояние видимости дороги определяется с помощью сигнального знака-щитка, который с одной стороны окрашен в оранжевый цвет, с другой – в белый. Оранжевую сторону используют на заснеженном покрытии, белую на темном покрытии (асфальт, земляная дорога).

На транспортном средстве, которое участвует в эксперименте, включают свет фар. Один из участников эксперимента со знаком в опущенной руке удаляется от автомобиля, периодически поворачивая щиток контрольной стороной к наблюдателям. Расстояние, с которого щиток у поверхности дороги

будет виден последний раз, замеряется. Это и будет расстоянием видимости дороги.

- Эксперименты, которые направлены на установление степени видимости водителем пешехода, т.е. установление возможности видеть пешехода в ситуации, предшествовавшей ДТП, в зависимости от дорожной обстановки и расположения пешехода относительно самого транспортного средства. Чаще всего такого рода эксперименты проводят при наезде, когда автомобиль двигался задним ходом, или когда наезд совершен при каком-либо маневре, или если какой-либо объект загораживает просмотр для водителей движущегося транспорта на данном участке дороги.

- Эксперименты, направленные на уточнение скорости, с которой двигалось транспортное средство до момента принятия водителем мер для предотвращения ДТП. Традиционно скорость транспортного средства определяется по следам торможения. В случае, когда отсутствуют следы торможения, применяются устоявшиеся на практике два основных подхода к проведению данного эксперимента. В случаях, когда имеются свидетели (очевидцы), наблюдавшие ДТП, то скорость транспортного средства определяется путем оценки последними опытных заездов в условиях, схожих с теми, которые были на месте происшествия. Если отсутствуют свидетели, то скорость определяется самим водителем путем его зрительного восприятия, при нахождении в кабине автомобиля, либо с помощью специальных технических средств, применяемых в деятельности подразделений ГИБДД⁵⁵.

В данном случае некоторые авторы предлагают либо закрывать от водителя спидометр и замерять скорость при помощи спидометра движущегося рядом с ним автомобиля, либо закрывать от водителя спидометр таким образом, чтобы понятной, находящийся на переднем пассажирском

⁵⁵ Жулев, В.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений : методические рекомендации / В.И. Жулев, В.А. Степанищев. – М. : ВНИИ МВД России, 2004. – С. 167.

сиденье, мог наблюдать за его показаниями⁵⁶. Однако достоверность полученных результатов может быть подвергнута сомнениям. Во-первых, как правило, водитель, виновный в совершении ДТП, стремится себя оправдать, утверждая, что ехал с разрешенной скоростью или меньшей, а, во-вторых, показания спидометра не обеспечивают точности замера, так как имеют погрешность, которая возрастает по мере увеличения скорости.

Поэтому наиболее оптимальным для определения скорости движения транспортного средства представляется использование в ходе эксперимента технических средств по определению и фиксации скоростного режима, например, приборов типа «ВИЗИР 2М» (видеозаписывающий измеритель скорости), «АМАТА-РД»⁵⁷.

2. Следующую группу экспериментов составляют эксперименты по проверке технико-эксплуатационного состояния транспортного средства, влияющего на эффективность принятия мер по предотвращению наезда на пешехода (определение коэффициента сцепления шин транспортного средства с дорожным покрытием и др.).

3. Эксперименты, задачами которых является проверка либо уточнение информации о характере поведения пешехода в период времени, предшествующий наезду: а) по уточнению расстояния, которое преодолел пешеход до наезда с момента обнаружения его водителем; б) по уточнению траектории движения пешехода с момента возникновения опасности до аварийно-контактного этапа происшествия; в) по уточнению скорости, с которой двигался пешеход с момента должного обнаружения его водителем до наезда⁵⁸.

На практике чаще всего следователи проводят следственный эксперимент по определению скорости движения транспортного средства в момент ДТП.

⁵⁶ Абрамочкин, В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений : учебное пособие / В.В. Абрамочкин. – М., 2015. – С. 40.

⁵⁷ Измеритель скорости движения транспортных средств (ТС) «АМАТА» предназначен для фиксации фактов нарушения ПДД инспекторами ГИБДД, построенный на основе лазерного измерителя.

⁵⁸ Белкин, Р.С. Курс криминалистики / Р.С. Белкин. – М. : Юрайт, 2001. – С. 285.

4 Ошибки, допускаемые при расследовании автотранспортных преступлений

Расследование автотранспортных преступлений – сложный и трудоемкий процесс, результат которого зависит от слаженности работы следственно-оперативной группы, от профессионализма следователя и ряда других факторов.

Анализируя уголовные дела, а также материалы, поставленные на учет с присвоением номера уголовного дела, можно выделить следующие ошибки, допускаемые при расследовании автотранспортных преступлений:

Неподготовленность следственно-оперативной группы к выезду, которая влияет на её своевременное прибытие на место ДТП. На дороге достаточно сложно сохранить в неизменном виде место происшествия и, в частности, следы, поэтому незамедлительное прибытие группы влияет не только на правильную фиксацию следов и обстановки ДТП, но дальнейшее расследование преступления. Также несвоевременным прибытием следователя на место ДТП может воспользоваться, например, водитель, виновный в ДТП, уничтожив часть следов или повредив транспортное средство, чтобы сослаться на неисправность автомобиля.

Большое значение имеет слаженность, четкость, профессионализм работы на месте происшествия следователя, а также всей следственно-оперативной группы в целом. По прибытии на место должны быть верно определены границы места происшествия, которые ограждаются для дальнейшей работы. Неправильное определение границ может привести к утрате следов за их пределами, поскольку следы могут быть повреждены проезжающими мимо транспортными средствами.

Аварийные ситуации блокируют нормальное движение на дороге, поэтому одной из задач следственно-оперативной группы является максимально быстрое устранение последствий аварии с целью восстановления

нормального движения. Отсутствие четкости и слаженности в действиях группы может привести к тому, что движение будет заблокировано на длительное время.

При производстве осмотра места происшествия следователями не всегда уделяется должное внимание прилегающей местности, хотя на прилегающей территории также могут находиться следы автотранспортного преступления.

Следователю всегда необходимо помнить о том, что от данных, полученных и зафиксированных в ходе осмотра места происшествия, зависит весь ход дальнейшего расследования. Полученные в ходе осмотра сведения послужат исходными данными для производства автотехнических и медицинских экспертиз, следственных экспериментов и других действий.

Еще одной типичной ошибкой является неполное отражение в протоколе сведений, относящихся к происшествию. Так, например, не всегда отражается в протоколе детальное описание дорожного покрытия, хотя метеоусловия и состояние дороги могут выступать факторами, способствующими ДТП; не осуществляется детальное описание трупа и имеющихся повреждений на одежде.

Из-за того, что на месте аварии следственные действия по ряду причин проводятся очень быстро и поверхностно, недостаточное внимание уделяется исследованию проезжей части, в результате чего могут остаться необнаруженными малозаметные следы протектора, царапины и т.д.

При расследовании наезда на пешехода не выясняется направление и скорость движения пешехода, место наезда на проезжей части, а также сведения, характеризующие механизм образования телесных повреждений (в каком положении находилось тело потерпевшего в момент первоначального удара, какой частью автомобиля сбит пешеход, как перемещалось тело потерпевшего и автомобиль после удара). Также необходимо обращать внимание на объекты, которые могли закрывать водителю обзор дороги, или когда пешеход выходил из-за этих объектов. В данном случае следователю

необходимо установить имел ли водитель возможность в данных условиях (после того, как водитель увидел пешехода) избежать наезда.

Не всегда в протоколах следственных действий фиксируются условия видимости, режимы работы светофорных устройств, наличие и место установки дорожных знаков, объектов, закрывающих видимость дорожных знаков.

Нередко с нарушениями требований составляются схемы места происшествия. Так, например, не на всех схемах осуществляется привязка объектов к неподвижным ориентирам, обозначаются не все следы, обнаруженные на месте происшествия.

Не уделяется должного внимания проведению следственного эксперимента. Зачастую условия, при которых проводится следственный эксперимент, отличаются от условий, при которых произошло ДТП. Хотя эксперимент должен проводиться при аналогичных погодных условиях, с четким планированием каждого действия.

При проведении допросов свидетелей потерпевших и подозреваемых следователю необходимо учитывать психологическое состояние допрашиваемого. Не стоит забывать о возможности применения специальных тактических приемов, которые помогут преодолеть существующее напряжение и наладить психологический контакт.

Также необходимо с учетом имеющихся повреждений на транспортных средствах, а так же с учетом других следов, более детально описывать механизм совершения автотранспортного преступления. Из анализа протоколов осмотра места происшествия, можно сделать ввод о том, что механизм в них описывается поверхностно, так например, указывается, что произошло столкновение транспортных средств, а какой тип столкновения не указано. Возможно, это объясняется отсутствием у следователя необходимых знаний.

Вышеуказанные нарушения могут иметь серьезные последствия и порождают многочисленные жалобы участников процесса на действия следователей.

Низкая результативность работы по раскрытию автотранспортных преступлений обусловлена отсутствием должного взаимодействия подразделений следствия, ГИБДД, уголовного розыска, низким уровнем профессиональной подготовки отдельных сотрудников этих подразделений, слабым научно-техническим обеспечением органов предварительного следствия.

Для устранения пробелов в деятельности следователя при проведении следственных действий необходимо постоянное обновление методических рекомендаций расследования автотранспортных преступлений, с описанием проблемных вопросов и способов их решения. Необходимо также усиление контроля за ходом расследования со стороны начальника следствия, а также прокурора при проверке дел, которые направляются в суд.

Заключение

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы.

Автотранспортным преступлением является не всякое дорожно-транспортное происшествие, а лишь то, которое содержит в себе все признаки состава преступления, предусмотренного Уголовным кодексом РФ.

Криминалистическая характеристика автотранспортных преступлений включает в себя совокупность черт, проявляющихся в механизме преступления, обстановке, следах, а также особенностях личности участников ДТП. При этом основным элементом является именно механизм совершения преступления.

В связи со спецификой расследования уголовных дел по факту ДТП, в настоящее время в большинстве УВД расследование автотранспортных преступлений осуществляется специализированными следственными подразделениями.

Не смотря на значительный комплекс мер, которые принимаются сотрудниками МВД России, ГИБДД, Следственным комитетом МВД России и другими службами, количество автотранспортных преступлений значительно не сокращается. Высоким остается количество ДТП со смертельным исходом, а также случаи, когда водитель, виновный в ДТП, скрылся с места преступления.

Расследование автотранспортных преступлений представляет собой сложный и трудоемкий процесс, в котором должно проявляться взаимодействие между подразделениями следствия, ГИБДД, уголовного розыска, а также необходим высокий уровень научно-технического обеспечения.

Серьезным недостатком, который влияет на качество расследования остается низкий уровень профессиональной подготовки сотрудников ОВД.

Фундаментом правовой системы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», который изменил правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, отсюда приоритет интересам

не государства и общества, а охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов. Поэтому проблема предотвращения ДТП рассматривается как комплексная, требующая для своего решения усилий всех министерств, ведомств, государственных органов, многих предприятий и организаций.

Список использованных источников

І. Нормативно-правовые акты:

1. Конституция Российской Федерации : Официальный текст с внесенными поправками от 21.07.2014 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 04.08.2014. – № 31. – Ст. 4398.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 24.12.2001. – № 52 (ч. I). – Ст. 4921.
4. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.
5. О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации : Федеральный закон Российской Федерации от 31.05.2001 года № 73-ФЗ // Российская газета. – 05.06.2001. – № 106.
6. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения : Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998 года. – № 25. – Ст. 2897.
7. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23. 10.1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.
8. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 г. № 1995-р // Собрание законодательства Российской Федерации. – 05.11.2012 года. – № 45. – Ст. 6282.

II. Специальная литература:

9. Абрамочкин, В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно – транспортных преступлений : учебное пособие / В.В. Абрамочкин. – М. : 2015. – 164 с.
10. Аверьянова, Т.В. Криминалистика : учебник / Т.В. Аверьянова. – М. : НОРМА-ИНФРА, 2004. – 990 с.
11. Аверьянова, Т.В. Криминалистика : учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М. : Норма, 2008. – 944 с.
12. Аксенов, Р.Г. Изучение личности подозреваемого, обвиняемого в процессе расследования преступлений : лекция / Р.Г. Аксенов, Л.Ю. Аксенова, М.Б. Бондарева. – Омск : Омская академия МВД России, 2003. – 32 с.
13. Аксенова, Л.Ю. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях / Л.Ю. Аксенова // Вестник Омской юридической академии. – 2016. – №. 5. – С. 71–77.
14. Александров, И.В. Расследование автотранспортных происшествий : учебное пособие / И.В. Александров. – Красноярск : РУМЦ ЮО, 2005. – 70 с.
15. Балакшин, В.С. Криминалистика : учебник для бакалавров / В.С. Балакшин, Е.В. Смахтин. – М. : Юрайт, 2012. – 831 с.
16. Белкин, Р.С. Курс криминалистики : учебник / Р.С. Белкин. – М. : Юрайт, 2001. – 480 с.
17. Бибииков, А.А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: диссертация на соискание степени кандидата юридических наук : 12.00.09 / Бибииков Александр Александрович. – Тула, 2005. – 208 с.
18. Бикташев, С.Р. Автомобиль, безопасный для пешехода. Современное состояние и перспективы развития / С.Р. Бикташев // Автомобильная промышленность. – 2011. – № 12. – С. 8 – 10.

19. Букаев, Н.М. Особенности расследования дорожно – транспортных происшествий : учебное пособие / Н.М. Букаев, А.Ф. Анисимов. – Сургут : СурГУ, 2000. – 79 с.
20. Бурнашев, Н.А. Следственные ситуации в методике расследования преступлений / Н.А. Бурнашев // Проблемы интенсификации деятельности по расследованию преступлений. – Свердловск, 1987. – С. 20-21.
21. Вдовина, О.П. Теория и практика использования микрообъектов в расследовании дорожно – транспортных преступлений : диссертация на соискание степени кандидата юридических наук : 12.00.12 / Вдовина Ольга Павловна. – Тула, 2015. – 200 с.
22. Годунов, В.С. Характеристика вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) / В.С. Годунов // Вестник Московского университета МВД России. – 2013. – № 10. – С. 71 – 75.
23. Дворкин, А.И. Осмотр места происшествия : практическое пособие / А.И. Дворкин. – М. : Юристъ, 2001. – 336 с.
24. Евтюков, С.А. Расследование и экспертиза дорожно – транспортных происшествий / С.А. Евтюков, Я.В. Васильев. – Спб. : ДНК, 2005. – 280 с.
25. Жулев, В.И. Расследование дорожно – транспортных преступлений : методические рекомендации / В.И. Жулев, В.А. Степанищев. – М. : ВНИИ МВД России, 2004. – 226 с.
26. Исаев, А.А. Трассологическое определение механизма наезда на пешехода / А.А. Исаев. – М. : Норма, 1997. – 31 с.
27. Ищенко, Е.П. Криминалистика : учебник / Е.П. Ищенко. – М. : Инфра-М, 2006. – 748 с.
28. Корноухов, В.Е. Судебная экспертиза : учебно-методический комплекс / В.Е. Корноухов, Ю.К. Орлов, И.А. Журавлева. – Красноярск, 1998. – 305 с.

29. Оболкин, А.Л. Значение метода моделирования при организации расследования дорожно-транспортных преступлений / А.Л. Оболкин // Вестник ДВЮИ МВД России. – 2015. – № 4. – С. 87 – 92.
30. Мешков, В.М. Дорожно-транспортное происшествие : уголовно – правовая и криминалистическая характеристика. Роль и значение фактора времени в расследовании : научно-практическое пособие / В.М. Мешков, В.В. Лысенко. – Калининград : КЮИ МВД России, 2002. – 58 с.
31. Мещеряков, В.А. Преступления в сфере компьютерной информации : основы теории и практики расследования / В.А. Мещеряков. – Воронеж : Воронежский государственный университет, 2002. – 260 с.
32. Мороз, А.В. Понятие «материальные следы преступления»/ А.В. Мороз // ОБЩЕСТВО И ПРАВО. – 2010. – № 5. С. 261 – 264.
33. Образцов, В.А. О некоторых перспективах интеграции и дифференциации знаний в криминалистике / В.А. Образцов // Актуальные проблемы советской криминалистики. – 1979. – № 6. – С. 20 – 24.
34. Попов, Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода / Е.А. Попов // Экономика и право. – 2015. – № 6. – С. 110 – 115.
35. Савельева, М.В. Криминалистика : учебник / М.В. Савельева, А.Б. Смушкин. – М. : Издательский дом «Дашков и К», 2009. – 608 с.
36. Суворова, Л.А. Идеальные следы в криминалистике / Л.А. Суворова. – М. : Юрлинформ, 2005. – 245 с.
37. Федоров В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.А. Федоров, Б.Я. Гаврилов. – М. : Экзамен, 2003. – 464 с.
38. Хегай, Ю.В. Безопасность дорожного движения при перевозке пассажиров в Красноярском крае / Ю.В. Хегай, Н.В. Москаленко // Теория и практика общественного развития. – 2015. – № 211. – С. 73 –75.
39. Шапкин, А.А. Криминалистическая характеристика дорожно – транспортных преступлений / А.А. Шапкин // Социально – экономические явления и процессы. – 2013. – № 5. – С. 238 – 240.

40. Шмаков, Е.Н. Практика раскрытия и расследования преступлений, связанных с ДТП / Е.Н. Шмаков // Информационный Бюллетень СК МВД России. – 2001. – № 3(110). – С. 37 – 46.

41. Юрпалова, Д.Н. Состояние и динамика дорожно - транспортных преступлений, совершаемых женщинами / Д.Н. Юрпалова // Теория и практика общественного развития. – 2013. – № 6. – С. 231 – 233.

42. Яблоков, Н.П. Криминалистика : краткий курс / Н.П. Яблоков. – М. : 2000. – 219 с.

III. Судебная и следственная практика:

1. Аналитическая справка о результатах оперативно-служебной деятельности отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за январь-октябрь 2017 года.

2. Аналитические данные по возбужденным уголовным делам на территории Межмуниципального отдела МВД России «Уярский» за одиннадцать месяцев 2017года.

3. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

4. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

5. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

6. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

7. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

8. Уголовное дело № **** // СО МО МВД России «Уярский». 201* г.

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«Сибирский федеральный университет»
Юридический институт
Кафедра уголовного процесса и криминалистики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой


А.Д. Назаров
подпись инициалы, фамилия


« 23 » 05 2018 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

40.03.01 – Юриспруденция
код – наименование направления

Расследование автотранспортных преступлений

Руководитель


23.05.18
подпись, дата

К.Ю.Н., доцент

должность, ученая степень

И.Г. Иванова

инициалы, фамилия

Выпускник


23.05.18
подпись, дата

В.А. Метелица

инициалы, фамилия

Красноярск 2018