Ведение ………………………………………………………………………

1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ…………………………….....................

1.1 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений………………………………………………………………………

1.2 Обстоятельства совершения дорожно-транспортных преступлений………

2. МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ…………………………….........................................................

2.1 Начальный этап расследования……………………………………………….

2.2 Последующий этап расследования …………………………………………...

2.3 Судебная экспертиза при расследовании дорожно - транспортных преступлений……………………………………………………………………..

Заключение……………………………………………………………………….

Список использованных источников и литературы…..…….……............….…

ВЕДЕНИЕ

Со времени появления первых автомобилей и иных механических транспортных средств и начала их дорожного движения перед человечеством возникла реальная угроза дорожно-транспортных происшествий и, как следствие, необходимость их объективного расследования в целях установления причин и виновных в их совершении[[1]](#footnote-1).

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) представляют большую общественную опасность и наносят огромный ущерб экономике страны. Ежегодно на дорогах России в ДТП погибают в среднем от 30 до 35 тысяч человек и до 180-200 тысяч человек получают ранения. Экономические потери, причиняемые народному хозяйству России ДТП, ежегодно составляют 10-15 миллионов рублей. Многие ДТП являются результатом и последствием дорожно-транспортных преступлений. Статистика показывает, что в России за последние пять лет ежегодно регистрируется в среднем 50 тысяч дорожно-транспортных преступлений, раскрывается же лишь около 85% из них.[[2]](#footnote-2)

Дорожно-транспортные преступления являются специфическим видом преступлений и отражают рассогласованность взаимодействия элементов системы «человек-автомобиль-дорога-среда».

Изменения, происшедшие в социально-экономической сфере за последние десять лет и являющиеся следствием проводимых реформ по переходу на рыночные отношения, внесли существенные коррективы в методику расследования ДТП. В современных условиях проблема раскрытия ДТП является актуальной, что объясняется увеличением количества ДТП, основными причинами которых являются:

* Изменение структуры парка транспортных средств Российской Федерации в сторону увеличения числа автомобилей иностранного производства - в связи с открытостью рынка. Большой удельный вес теперь имеют автомобили, значительно выработавшие свои эксплуатационные ресурсы.
* Изменение технических параметров транспортных средств: а) существенно возросло количество легковых автомобилей, имеющих передний привод; б) увеличилось количество дизельных и газобаллонных автомобилей; в) появились транспортные средства, оснащенные навигационным и другими видами современного дополнительного оборудования автомобиля (радиосвязь, телевидение, бортовые компьютеры и др.); г) существенно повысились тягово-динамические характеристики современных автомобилей.
* Существенные изменения в организации безопасности дорожного движения: а) произошел распад крупных автохозяйств, обладавших хорошей материально-технической базой; б) появилось большое количество мелких автомобильных перевозчиков, имеющих ограниченные возможности в техническом обслуживании и ремонте своего подвижного состава;
* Существенное усложнение задач, стоящих перед следственными и оперативными аппаратами по раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений в связи с повышением технического уровня транспортных средств
* Ухудшение состояния водительской дисциплины на дорогах России, ведущее к высокому уровню дорожно-транспортной преступности и приводящее к большой загруженности судебных, следственных органов и оперативных аппаратов, занимающиеся раскрытием и расследованием дорожно-транспортных преступлений.
* Усиление противодействия, оказываемого преступниками следственным, судебным органам и оперативно-розыскным аппаратам.

В то же время современные достижения науки и техники дают возможность следственным, судебным органам и оперативно-розыскным аппаратам решать вопросы раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений на более высоком уровне.

**Объект исследования:** совокупность общественных отношений, складывающихся в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе, по предотвращению дорожно-транспортных преступлений.

**Предмет исследования:** методика расследования дорожно-транспортных преступлений.

**Цель исследования:** анализ законодательства, учебной литературы, учебно-методических пособий по криминалистике и разработка предложений по их изменению с целью применения в практической деятельности.

В соответствии с указанной целью поставлены следующие задачи исследования:

* Выявить обстоятельства совершения дорожно-транспортных преступлений.
* Установить обстоятельства, подлежащие выявлению в зависимости от исходных следственных ситуаций.
* Рассмотреть основные этапы расследования дорожно-транспортных преступлений.
* Изучить специфические особенности расследования отдельных видов дорожно-транспортных преступлений.

Теоретической базой исследования послужила литература по уголовному, уголовно-процессуальному праву, криминалистике.

**Методология и методика исследования.** Методологической основой поиска и формирования новых знаний по названной проблеме явились общенаучные и частные методы познания. В работе использован сравнительный анализ действующего законодательства Российской Федерации, критически осмыслены ведомственные нормативные акты, практика Верховного Суда СССР и Верховного Суда РФ, статистические данные Министерства юстиции и Министерства внутренних дел РФ, а так же правовые акты Союза ССР.

**Эмпирическая база**: архивы судов Кемеровской области.

В качестве научной литературы были использованы работы таких авторов как О. Я. Баев, А. Р. Белкин, А. И. Белов, Т. В. Варчук, А. Н. Васильев, и ряда других авторов.

Отсутствие необходимых познаний затрудняет выработку эффективных мер по раскрытию и расследованию ДТП, совершенствованию уголовного законодательства, определению путей и средств унификации правоприменительной практики.

Вышеизложенное свидетельствует об актуальности выбранной темы, ее теоретической и практической значимости.

Структура дипломной работы определяется целями и задачами исследования. Структура работы состоит из введения, двух глав, 1 глава – криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, 2 глава – методика расследования дорожно-транспортных преступлений, заключения, списка использованной литературы и нормативных актов, приложения.

1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**1.1 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений**

Человек всегда стремился к быстрому перемещению в пространстве. Это стремление прослеживается на протяжении всей истории развития человеческого общества, начиная с момента изобретения колеса до создания современных видов транспорта. Но увеличение скорости передвижения всегда порождает проблему обеспечения безопасности этого процесса. Поэтому желание ускорить перемещение в пространстве людей, грузов и технологического оборудования всегда было связано с обеспечением общественной безопасности в этой области. На определенном этапе развития нашего общества проблема обеспечения безопасности движения получила свое отражение в праве, как «регуляторе» общественных отношений, а за грубые нарушения установленных правил безопасности стали предусматриваться суровые санкции.

Так, для определения меры наказания в отношении крестьян, которые нередко становились виновниками дорожно-транспортных происшествий, 23 марта 1839 года был Высочайше утвержден «Сельский Судебный Устав для государственных крестьян». В его IV отделе «О наказаниях за проступки против законов и личной безопасности» устанавливались наказания «за скорую езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, часто людьми посещаемым, в случае происшедшего от сего вреда другому, взыскивать с виновного от 25 до 50 копеек серебром, независимо от вознаграждения за нанесенный вред, а если от скорой езды будет кто-либо ушиблен, то виновного заключать под стражу».[[3]](#footnote-3) Позднее различного рода нарушения правил передвижения в городах и на дорогах России стали предусматриваться специальными правовыми нормами в принятом в 1845 году «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных». В самостоятельных статьях этого закона устанавливалась ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие несчастные случаи или повреждение покрытий улиц и шоссе. Так, согласно Уложению, «неосмотрительная и непомерно скорая езда верхом или в каком-либо экипаже по улицам, мостам, площадям и вообще в местах, где, по всей вероятности, могут встретиться люди, когда сие будет доказано каким-либо последовавшим от того приключением, ехавший верхом или в экипаже подвергается денежному взысканию от десяти до пятнадцати рублей» с обязанностью компенсировать нанесенные убытки».[[4]](#footnote-4) Если вред причинялся по вине кучера, он подвергался наказанию розгами от 10 до 15 ударов или аресту от трех до семи дней. Если же инцидент происходил потому, что в разъезд был выпущен работник, неопытный в обращении с лошадьми, либо «на пугливых лошадях без соответствующего о том предостережения», то с содержателя лошадей взыскивался штраф и «вознаграждение за вред и убыток».[[5]](#footnote-5) Отметим, что для Уложения характерно использование термина «приключение» для обозначения вредных последствий, наступивших в результате нарушения правил передвижения.

Статья 1474 Уголовного Уложения предусматривала: «За повреждение во всю ширину дороги или менее двух третей ширины на дорогах первого и второго классов взыскание от 2 до 5 рублей, а на дорогах третьего и четвертого классов от 1 до 3 рублей с каждой квадратной сажени».[[6]](#footnote-6) Указы, уложения и распоряжения, относящиеся к данному периоду, стали первыми правовыми документами, в которых безопасность движения транспортных средств включала в качестве одного из необходимых ее элементов состояние дорожного покрытия, что и определило ответственность за его повреждение.

Таким образом, к середине XIX века были созданы первичные (элементарные) правовые основы организации дорожного движения и обеспечения его безопасности. Они объединяли ряд специальных статей «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных» и 87 статей «Уголовного Уложения о маловажных преступлениях и проступках», в которых определялись наказания за нарушение правил, установленных для сохранения дорог и обеспечения безопасности движения.

Правотворческая деятельность, направленная на формирование единой системы правовых норм, предназначенных для обеспечения безопасности дорожного движения, продолжалась и позднее, и, несмотря на то, что издаваемые в этой области указы и постановления, по-прежнему принимались в виде разрозненных нормативно-правовых актов, именно на их основе постепенно, методом «проб и ошибок», разрабатывались единые правила уличного движения. В настоящее время действуют Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров-Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 10.05.2010)[[7]](#footnote-7).

Как принято считать, первый пешеход был задавлен автомобилем в Англии в 1896 году, когда от автомобиля погиб первый пешеход, вряд ли кто предвидел истинные масштабы грядущих трагических последствий автомобилизации. Высокие темпы автомобилизации создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Нарушение правил безопасности эксплуатации и движения транспортных средств носит преступный характер в случае причинения смерти или тяжкого либо средней тяжести вреда здоровью человека а, также причинения крупного ущерба. В законе различаются эти преступления по видам транспортных средств: если нарушение относится к правилам безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта, воздушного, морского, речного транспорта, то ответственность наступает по ст. 263 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 № 63-ФЗ (ред. от 04.05.2011)[[8]](#footnote-8) (далее – УК РФ), если механического транспортного средства (автомобиля, трамвая, троллейбуса и др.) – по ст. 264 УК РФ и по ст. 265 УК РФ. Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в результате нарушения нормального режима эксплуатации или движения транспортного средства, повлекшее за собой травмирование или смерть людей, повреждение транспортных средств, грузов, дорожных или искусственных сооружений, причинение иного крупного материального ущерба. По характеру механизма все ДТП подразделяются на наезд, столкновение, опрокидывание транспортного средства. Большая часть ДТП – это аварии (столкновение транспортных средств, их опрокидывание, падение, взрыв, пожар на транспортном средстве). Аварию, связанную с большим количеством жертв, значительными разрушением техники, дорожных и иных сооружений называются катастрофой. К другим видам ДТП относятся: наезд (на пешехода, велосипедиста, гужевой транспорт), выпадение пассажира из транспортного средства, получение им травм при входе и выходе из транспортного средства на ходу. Следственная практика часто имеет дело с автотранспортными происшествиями. Уголовная ответственность наступает лишь в случае тяжких последствий (смерть потерпевшего, причинение тяжкого или среднего вреда здоровью, крупного вреда здоровью, крупного материального ущерба).[[9]](#footnote-9) Если потерпевший получил легкие телесные повреждения, ответственность может наступить в гражданском порядке. Крупный размер определяется судом исходя из характера причиненного материального ущерба. Объективная сторона преступления предполагает наличие причинной связи между событием и его последствиями. При установлении причинной связи необходимо выяснить, имел ли место период неуправляемости транспортным средством. Этот период слагается из времени реакции водителя на возникшую опасность и времени действия соответствующих механизмов транспортного средства «поэтому, если водитель даже и обнаружил опасность, но по объективным причинам, вопреки принятым усилиям, не мог в ограниченное время ее предотвратить, состав преступления в его действиях (бездействии) отсутствует».[[10]](#footnote-10) С субъективной стороны преступление характеризуется неосторожной виной по отношению к последствиям. При наличии же прямого или косвенного умысла ответственность наступает за преступление против личности, имущества или др. Обстановка автотранспортных происшествий многоэлементна по содержанию и сложна по своей структуре.[[11]](#footnote-11) В качестве одной из её частей можно выделить статические условия внешней материальной среды, в которой осуществлялось дорожное движение. Названые условия могут быть разделены на постоянные и временные. К первым относятся конструктивные особенности устройства дороги на участке, где произошло происшествие; наличие технических средств регулирования и организации движения, ограждений, разметки дорожного полотна, газонов, посадочных площадок для пассажиров; внешнее окружение дороги – здания и сооружения; элементы окружающий среды – зелёные насаждения, лес, обрывы и т.д. Временными являются условия, не изменяющие своих свойств в относительно короткий промежуток времени. К ним относится состояние поверхности дорожного полотна в зависимости от погоды, ремонтных работ или других факторов, наличие которых в данном месте временно. В обстановке автотранспортных происшествий имеется большое число динамических элементов, которые до события и во время его развития находились в движении, взаимно перемещались, возникали и исчезали, перемещение иных предметов, оказавшихся на дорожном полотне; взаимное положение объектов во время движения; изменение режимов и манёвров движения транспорта; варьирование сигналов движения регулирования и т. п. Важное значение для расследования автотранспортных происшествий имеет исследование условий, влияющих на восприятие участниками опасной ситуации, возникшей на дороге. Объективные возможности восприятия определяются условиями освещенности в зависимости от времени суток, года, климатических и погодных явлений, побочных результатов технических процессов (загазованности, задымленности), наличия и расположения искусственных источников света, его силы, цветовой гаммы, интенсивности звуков и шума на месте происшествия и т. д. Субъективные условия включают, прежде всего, индивидуальные свойства личности, влияющие на возможности восприятия и оценки события. Некоторые водители попросту покупают права при этом, не зная правил дорожного движения, выезжают на дорогу и попадают в аварию сами или создают аварийную ситуацию, что приводит к серьезным последствиям для всех участников дорожного движения. В механизме автодорожного происшествия разными авторами выделяется различное количество стадий. На начальной стадии происшествия в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспорта дополнительных мер для сохранения условий безопасности дорожного движения. Такого рода факторами могут быть явления: неисправность транспорта, отклонение от нормы психофизиологического состояния водителя и т. д.. Ответственное реагирование на эти факторы ещё не выходит за пределы обычных приёмов управления, хотя иногда требует повышенного расхода энергии (внимание, психические реакции, физические усилия и пр.) для удержания динамических процессов дорожного движения в безопасном равновесии. Водитель, обнаружив потенциальную опасность, может снизить скорость, ограничиться простой подачей звукового сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности. Следующий этап механизма автодорожного происшествия характеризуется возникновением аварийной ситуации. На этой фазе происходит фактическое рассогласование, нарушение функциональных связей в системе дорожного движения. В этих условиях управляющее воздействие водителя не вызывает адекватного с ним изменения поведения других участников движения. В результате управляющий транспортным средством полностью или частично утрачивает способность своими действиями влиять на опасный ход события. Вследствие неправильного поведения участников дорожного движения складывается неуправляемая аварийная обстановка, в условиях которой участники происшествия лишаются возможности влиять на механизм его развития. В механизм аварии могут включаться дополнительные факторы, так или иначе влияющие на процесс события. В одних ситуациях они показывают позитивное влияние, и возникают менее тяжкие последствия. В других – оказывают отрицательное воздействие на финальную стадию происшествия и вызывают более тяжкие последствия. Аварийная ситуация может быть открытой или скрытой для участников дорожного происшествия.[[12]](#footnote-12) Возникновение открытой аварийной ситуации не является неожиданностью для участников события. Они имеют возможность своевременно обнаружить признаки возникновения опасной обстановки. Фактически обнаружение катастрофического развития зависит от субъективного восприятия характера складывающейся ситуации. Водитель из-за невнимательности, небрежности, недооценки признаков неблагоприятной обстановки может не увидеть, своевременно не обнаружить надвигающейся опасности. В скрытой аварийной ситуации существует условия, которые объективно не позволяют участникам своевременно обнаружить назревающую аварийную обстановку. Скрытое развитие аварийной ситуации не исключает виновности и ответственности участников происшествия, хотя требует особо тщательного исследования динамики событий, особенностей окружающей среды, ограничивающих обнаружение и оценку надвигающейся опасности. Например, водитель остановил на уклоне и покинул транспортное средство. Автомобиль же самопроизвольно начал движение и совершил наезд или столкновение, что относится к числу ДТП. По степени участия в аварийной обстановке участников события выделяются общая и односторонняя ситуация.[[13]](#footnote-13) В момент возникновения общей аварийной ситуации одновременно два и более субъектов, осуществляющих движение, лишаются возможности изменить своими действиями опасный ход события. В односторонней ситуации аварийная опасность возникает, в основном, для одного из участников, в то время как второй имеет практическую возможность разрядить обстановку, предупредив происшествие. Надежность водителя зависит от уровня дисциплинированности и мастерства. Большинство водителей избегают каких – либо аварий исключительно за счет соблюдения правил дорожного движения. В криминалистике дорожно – транспортные происшествия традиционно классифицируются на столкновение, наезд и опрокидывание транспортных средств. Столкновения могут происходить как при встречном, так и попутном направлениях движения. При встречном движении они чаще всего происходят в результате нарушения правил обгона транспорта или объезда неподвижных объектов с выездом объезжающей машины из занимаемого ею ряда. В большинстве случаев это иномарки с правосторонним рулевым управлением. Аварийная ситуация в этих случаях возникает тогда, когда сближение встречных машин препятствует завершению обгона, а расстояние между ними недостаточно для эффективного торможения и остановки. Попутное столкновение происходит, как правило, из-за несоблюдения безопасной дистанции во время движения транспортных средств в одном направлении. На пересечениях дорог и при совершении манёвров, связанных с выездом с одной стороны дорожного полотна на другую, иногда происходят боковые столкновения. Возникает опасность аварии тогда, когда машины оказываются на расстоянии, не позволяющем предупредить столкновение. Наезды совершаются на неподвижные субъекты, пешеходов, велосипедистов и средства гужевого транспорта, оставленный на дороге транспорт. К этому приводит: неправильное размещение и закрепление грузов, а также загрузка сверх нормы, приводящие к потере управления и устойчивости транспортного средства; неудовлетворительное устройство дорог (не соответствие их нормативным характеристикам и техническим требованиям по эксплуатации); неудовлетворительная организация движения (отступление от правил установки дорожных знаков и светофоров на автомобильных дорогах, разметки).

Сведения о свойствах личности участников дорожного происшествия имеют важное значение в объяснении их поведения во время движения. Обобщение практики свидетельствует, что чаще всего виновниками автотранспортных преступлений являются малоопытные водители, не обладающие умением быстро и правильно оценивать возникшую ситуацию, прогнозировать ее осложнение и не имеющие достаточных навыков управления транспортом. Это зависит от возраста, стажа и других индивидуальных особенностей водителя. Определенное влияние на возникновение аварийной ситуации оказывают качества личности, присущие людям определённого возраста. Практика свидетельствует, что молодые люди часто самоуверенны, склонны к неоправданному риску. Некоторые лица в возрасте 40 – 50 лет и старше действуют слишком осторожно, утрачивают способность к маневру, нарушают ритм движения и становятся «возмущающим фактором». Мгновенно автомобиль не остановишь и не изменишь направление его движения. В зависимости от скорости движения транспортного средства для его остановки необходимо соответствующее расстояние. Остановочный путь автомобиля складывается из расстояния, которое он пройдет за время реакции водителя на появившуюся опасность и за время срабатывания тормозов, и расстояния, необходимого для остановки заторможенного автомобиля (путь торможения). Остановочный путь может колебаться в больших пределах в зависимости от скорости движения, вида покрытия и состояния дороги, особенностей тормозной системы и её состояния, психофизиологических особенностей водителя и ряда других факторов. При самых благоприятных условиях на сухой асфальтированной дороге тормозной путь автомобиля при скорости 50 км/ч составит около 15 метров, а полный остановочный путь, если время реакции и время срабатывания тормозов взять за 1 с., достигнет 29 метров. В ряде случаев действия виновников автотранспортных происшествий обусловливаются особенностями их психологического и физического состояния.[[14]](#footnote-14) В частности, довольно большое число транспортных происшествий происходит по вине лиц, находящихся в нетрезвом состоянии. В последние годы резкий рост автомобильного транспорта в стране в сочетании с низким уровнем подготовки водителей и значительным числом нарушений ими правил дисциплины на транспорте (управление автомобилем при отсутствии прав на его вождение, управление в нетрезвом состоянии, грубые нарушения правил движения) вызвали опасный рост ДТП, в том числе влекущих тяжкие и особо тяжкие последствия.[[15]](#footnote-15) Меры которые принимают органы государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), пока не в состоянии изменить что – либо. Особую роль в ДТП играют водители автомобилей иностранного производства, поскольку их профессиональный уровень зачастую не соответствует высоким техническим характеристикам автомобилей, развивающих значительную стартовую скорость, не адаптированных к отечественным дорожным условиям и т.п.[[16]](#footnote-16) Пешеходы недисциплинированны и это нередко приводит к аварийным ситуациям. Хотя привлечение их к ответственности по ст. 264 УК РФ в таких случаях возможно очень редко. При расследовании ДТП выясняются следующие обстоятельства:[[17]](#footnote-17)

1. является ли данное происшествие ДТП;
2. время и место происшествия, его последствия;
3. имеются ли потерпевшие, характер причиненного их здоровью вреда, и причины смерти;
4. характер и размер причиненного материального ущерба;
5. какие транспортные средства участвовали в происшествии, каков механизм ДТП;
6. по чьей вине произошло ДТП (водителя, пешехода, пассажира, велосипедиста) каков ее характер;
7. какие правила дорожного движения, и эксплуатации транспортных средств были нарушены виновным и в чем выразились эти нарушения;
8. имеется ли причинная связь между нарушениями этих правил и наступившими последствиями;
9. не несут ли ответственность за ДТП работники автопарка, гаража или базы и за что конкретно (выпуск в рейс неисправного транспортного средства, водителя с признаками переутомления, больного.);
10. обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности виновного, а также способствовавшие ДТП;
11. не имела ли место инсценировка ДТП.

Несмотря на то, что обстоятельства, при которых возникают и протекают дорожно-транспортные происшествия, разнообразны, при их анализе выявляются сходные черты, что дает возможность составить перечень основных видов нарушения Правил дорожного движения:

1. нарушение правил проезда перекрестков
2. несоблюдение правил обгона
3. превышение скорости движения
4. невыполнение требований дорожных знаков
5. выезд на левую сторону дороги
6. управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии
7. нарушение правил перевозки пассажиров
8. нарушение правил перевозки грузов
9. нарушение правил буксировки транспортных средств
10. эксплуатация технически неисправных транспортных средств

Из этих видов наиболее распространены нарушения правил обгона и превышение скорости.

**1. 2. Обстоятельства совершения дорожно-транспортных преступлений**

Обеспечение транспортной безопасности остается для Российской Федерации весьма актуальной проблемой.

К преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта, включающего все многообразие транспортных средств (железнодорожный, воздушный, водный, автомобильный, гужевой, другой механический, электротранспорт, трактора и иные самоходные машины), относятся нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ). Эти составы объединены общими признаками тяжести преступных последствий: причинение тяжелого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного материального ущерба (ч. 1 ст. 264, ст. 265, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 268 УК РФ); смерть человека (ч. 2 ст. 264, ст. 265, ч. 2 ст. 266, ч. 2 ст. 267, ч. 2 ст. 268 УК РФ); смерть двоих и более людей (ч. 3 ст. 264, ст. 265, ч. 3 ст. 266, ч. 3 ст. 267, ч. 3 ст. 268 УК РФ).

Дорожно-транспортное происшествие – это нарушение нормальной работы транспорта при его передвижении по дорогам, повлекшее различные вредные последствия. В зависимости от последствий различают преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта и административные правонарушения на транспорте.

По причинам возникновения ДТП можно подразделить на происшествия:

1. возникшие по вине водителей, управляющих транспортом в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, при сильном утомлении, несоблюдении правил при маневрировании, перевозке пассажиров и грузов, превышении безопасной скорости при повороте, обгоне, объезде препятствия или неровности на дороге, при необходимости уклониться от столкновения или наезда; вследствие несоблюдения очередности проезда перекрестков, безопасной дистанции движения; при неожиданном выезде из своего ряда, в том числе на полосу встречного движения, ослеплении светом фар, неподчинении сигналам светофора, дорожным знакам и указателям; ввиду неправильной оценки конкретной дорожной обстановки и др.;

2.возникшие по причине неправильных действий пешеходов: неожиданное появление на дороге из-за препятствия (например, стоящего на остановке автобуса или троллейбуса, автомобиля у тротуара или обочины дороги); внезапный выход из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении; непредсказуемое поведение (пешеход, явно пережидавший проезд автомашины, вдруг кинулся ей наперерез и т.п.); выход на проезжую часть в запрещенном месте, из неосвещенной зоны дороги в освещенную, нарушение правил движения по обочине проезжей части и т.д.;

3. происшедшие в результате нарушений, допускаемых лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (нарушение правил технического обслуживания и выпуск на линию неисправного транспорта), а также вследствие нереагирования дорожного надзора на состояние дорожного полотна, плохой организации регулирования уличного движения.

Практика показывает, что в подавляющем большинстве случаев ДТП происходят в результате нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, мотоциклистами, а также по причине грубых нарушений правил технической эксплуатации работниками транспортных хозяйств, плохого контроля за состоянием дорог и организацией дорожного движения.

Несмотря на кажущуюся простоту и однотипность механизма и обстоятельств ДТП, установить их истинную причину бывает нелегко. Объясняется это тем, что зачастую они результат одновременного действия нескольких причин (нарушений, допущенных водителем, пешеходом и пассажиром; лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, и водителем и др.). Поэтому необходимо выявлять и оценивать возможную связь данных причин.

Выяснить криминалистически значимые обстоятельства дорожно-транспортного происшествия помогает знание его механизма. Механизм ДТП и обстановка его совершения являются ключевыми элементами рассматриваемых преступлений. Несомненно, что на механизм совершения данного преступления влияет большое количество элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда». Механизм это система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы на взаимодействующих объектах на всех стадиях развития ДТП. Знание этого механизма позволяет определить криминалистически значимые признаки, которые в дальнейшем будут способствовать установлению объективной истины по делу. В ДТП выделяется три фазы: начальная, кульминационная и финальная.

Начальная фаза развивается в условиях движения транспортных средств и пешеходов, сложившихся перед возникновением опасной ситуации. Она становится такой, когда участники дорожного движения должны немедленно принимать все меры для предотвращения ДТП или снижения тяжести его последствий. Промедление переводит ситуацию из опасной в аварийную. Тогда участники движения уже не в состоянии предотвратить ДТП.

Кульминационная фаза состоит из событий, вызывающих наиболее тяжелые последствия (повреждения транспортных средств, увечья и даже смерть пешеходов, пассажиров, водителей). Если в ДТП вовлечено ограниченное число транспортных средств и пешеходов, данная фаза очень кратковременна и развивается на небольшом участке дороги. Когда в происшествии участвуют десятки автомобилей, данная фаза удлиняется до нескольких минут, а зона развития ДТП бывает значительной.

Необходимо учитывать, что обстановка ДТП во многом определяется воздействием окружающей среды, особенностями дороги, техническим состоянием транспортных средств, личностными свойствами участников. При этом между ними имеются обратные связи, поэтому механизм происшествия формируется под воздействием всех названных факторов.

Финальная фаза ДТП обычно совпадает с прекращением движения транспортного средства.

В результате контактного взаимодействия автомобиля и пешехода на человеке, транспортном средстве и дорожном покрытии остаются различные следы. По ним, своевременно обнаруженным и зафиксированным, можно установить механизм и причины произошедшего ДТП. Для него, как правило, характерны быстротечность и неожиданность для очевидцев и участников происшествия, а как следствие кратковременность его восприятия. В результате объем воспринятой информации бывает весьма незначителен.

На характер и качество восприятия обстановки и обстоятельств ДТП влияют также неблагоприятные факторы объективного и субъективного свойства: плохие метеорологические условия, недостаточная освещенность, трагическая развязка происшедшего, вызывающая состояние стресса, и т.д. Эти обстоятельства диктуют необходимость выявления всех очевидцев происшествия и проведения их детального допроса.

Субъекты, виновные в дорожно-транспортных происшествиях (водители, пешеходы, лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортного средства), действуют, как правило, по неосторожности в форме преступной самонадеянности или небрежности. Правда, известны случаи умышленного совершения ДТП, в том числе с целью сокрытия следов ранее совершенного преступления.

ДТП нередко возникают по вине потерпевших, которые на следствии пытаются переложить виновность в произошедшем на водителя. Пешеходы, своим поведением спровоцировавшие возникновение ДТП, зачастую успевают скрыться, что значительно усложняет выяснение обстоятельств происшествия.

2. МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**2.1. Начальный этап расследования**

На начальном этапе расследования надлежит тщательно продумать, какие предусмот­ренные планом расследования вопросы нуждаются в первоочеред­ном выяснении исходя из следственной ситуации.

Место дорожно-транспортного происшествия – это участок дороги, в пределах которого в процессе движения транспортного средства и с его участием произошло событие, повлекшее гибель или ранение людей, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов или причинение иного материального ущерба, либо обнаружены его следы[[18]](#footnote-18).

К числу первоначальных следственных действий и оператив­но-розыскных мероприятий относятся следующие: осмотр места происшествия, осмотр транспортного средства на месте происше­ствия или в месте его обнаружения, осмотр трупа (на месте про­исшествия или в морге), осмотр документов, изъятых у водителя, медицинское освидетельствование водителя и потерпевшего (по­терпевших) для установления состояния алкогольного или нар­котического опьянения (в том числе непосредственно на месте происшествия), изъятие и осмотр одежды потерпевшего, до­просы очевидцев и иных свидетелей, водителя. Назначается и проводится судебно-медицинская экспертиза трупа и проводится предъявление для опознания личности погибшего (если не опо­знан труп). При необходимости в число первоначальных действий могут быть включены и назначение других экспертиз (автотехническая, судебно-химическая и др.), следственный экспери­мент, проверка показаний на месте, а также розыск и задержание скрывшегося водителя либо розыск водителя и транспортного средства.

В зависимости от конкретных обстоятельств происшествия, последовательность действий может быть различной, но осмотр места происшествия почти всегда предшествует всем остальным,[[19]](#footnote-19)являясь одним из основных способов собирания доказательственной информации по делам данной категории.

Следственный осмотр места происшествия – процессуальное действие, предусмотренное ст. 176-178 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации от 18 декабря 2001 № 174-ФЗ (ред. от 03.05.2011)[[20]](#footnote-20) (далее – УПК РФ), состоящее в непосредственном наблюдении, обнаружении, восприятии, закреплении и анализе следователем различных объектов для установления их признаков, свойств, состояния, взаиморасположения и определения их значимости в качестве доказательств по делу. Цель следственного осмотра заключается в том, чтобы получить доказательства, способствующие раскрытию и расследованию преступления[[21]](#footnote-21). Их следователь получает из двух источников от людей и вещей.

Первые – это свидетели, потерпевшие, подозреваемые, обвиняемые. Вещи все иные объекты материального мира, несущие информацию о расследуемом событии. Их форма, содержание, местонахождение и другие признаки могут отражать какие-либо обстоятельства совершения преступления. Иногда их называют «немыми свидетелями» преступления. Практически невозможно представить себе уголовное дело, где не фигурировали бы вещественные доказательства, и ни одно из них не может оказаться в материалах дела без предварительного осмотра.

В любую погоду и любое время суток выезд на место происшествия должен быть произведен как можно быстрее, ибо дорожные происшествия чаще бывают на дорогах с интенсивным движением, нередко сопровождаются неблагоприятными метео­рологическими условиями (дождь, снег и т.д.), вследствие чего быстро и легко изменяется следовая обстановка. Вместе с тем сле­дует учитывать, что несвоевременным осмотром места происше­ствия может воспользоваться водитель транспорта, совершивший преступное нарушение правил движения для уничтожения следов происшествия, повреждения некоторых узлов машины с тем, чтобы впоследствии заявить о внезапном выходе из строя одного из них, влияющих на безопасность движения. От качества прове­дения этого следственного действия во многом зависит успех рас­следования.

Приступая к осмотру места происшествия, надлежит обеспечить безопасность его проведения (для чего выставляются соот­ветствующие знаки-конусы, ограждения и т.д.). В состав следст­венно-оперативной группы целесообразно включить помимо сле­дователя сотрудников ГИБДД, участкового инспектора, на терри­тории которого произошло ДТП, специалиста криминалиста и автотехника, а при необходимости оперуполномоченного уголов­ного розыска (если водитель на машине скрылся с места ДТП и не выявлены свидетели), кинолога и судебно-медицинского экс­перта (если происшествие сопровождалось человеческими жертва­ми или необходимо изъять следы биологического происхожде­ния).[[22]](#footnote-22) Если к моменту прибытия на место происшествия работники следственной группы застанут потерпевших, то им должна быть оказана доврачебная и первая медицинская помощь и обеспечен вызов бригады скорой медицинской помощи.

При осмотре места происшествия внимание следователя долж­но быть уделено выявлению данных, необходимых для точного определения места и границ события, времени следообразования, установлению взаиморасположения следообразующих и следовоспринимающих объектов, извлечению из материальных источни­ков информации о лицах, участниках происшествия, и механизме события преступления в целом. Специфичность места происшест­вия, характер объектов и следов, обнаруженных на месте проис­шествия и транспорта требует от следователя знакомства с уст­ройством автомашины и правилами дорожного движения. Осмотр участка (дороги), произведенный квалифицированно и своевре­менно (с подключением логических приемов мышления), позво­ляет уже в начале этого следственного действия установить обста­новку на месте происшествия, точные координаты события, оп­ределить его границы, базовые ориентиры.

Важным обстоятельством, влияющим на развитие ДТП явля­ются конкретные дорожные условия. Следователь должен точно определить качество дорожного покрытия (асфальт, цементобетон и др.) и его эксплуатационное состояние (сухое, заснеженное и т.д.), особенности (спуск, крутой поворот, подъем и т.п.). Гра­ницы осмотра иногда составляют несколько метров, а нередко они охватывают территорию протяженностью в несколько сотен мет­ров (например, для обнаружения и раздельного изучения следов протектора передних и задних колес автомашины, что, как из­вестно, можно сделать лишь на повороте). На проезжей части могут быть, обнаружены следы тормозного пути, капли масла, воды и другие следы, позволяющие определить скорость и направ­ление движения транспорта, следы крови, мозгового вещества, осколки фар, лобового и ветрового стекла, частицы краски, отдель­ные детали или части машины (ручки от дверей, болты и т.п.).

Очень важно как можно быстрее определить и осмотреть с осо­бой тщательностью центр места происшествия. Именно здесь бы­вает сосредоточена основная следовая масса. Главная задача сле­дователя – объективно и четко зафиксировать обстановку в це­лом и ее детали. Осмотр участка местности или дороги, прилегающих к месту ДТП, производится в случае, если есть основания полагать, что там могут быть обнаружены следы, относящиеся непосредственно к событию (сопутствующие предметы потерпевших, частицы раз­личных веществ). В ходе осмотра следует убедиться, нет ли каких-либо повреждений на окружающих предметах (деревьях, дорож­ных столбах, заборах и т.п.). Если есть основания считать, что на скрывшейся автомашине могут остаться микрочастицы какого-либо вещества, поврежденных предметов (кирпич, штукатурка и др.), необходимо в ходе осмотра изъять образцы этих веществ и приобщить их к делу. В дальнейшем они могут понадобиться для идентификации автомашины, на которой было совершено пре­ступное деяние.

В ходе осмотра места происшествия, как правило, применяются самые разнообразные технические средства, начиная с фотоаппарата и кончая самыми современными достижениями науки и техники. Практически невозможно перечислить все специальные познания, которые могут быть востребованы при производстве этого следственного действия. Участвуя в осмотре места происшествия, специалист применяет не только фиксирующие его производство технические средства, но главным образом технические средства, направленные на обнаружение вещественных доказательств, их изъятие и закрепление. Анализ следственной практики показывает, что по определенным категориям уголовных дел (убийства, автоаварии, пожары, взрывы, аварии на авиатранспорте) невозможно квалифицированно провести осмотр места происшествия без участия в нем специалиста[[23]](#footnote-23).

В целях максимально быстрого запечатления всей обстановки места происшествия, чтобы не нарушить нормальный режим работы транспорта, целесообразно использовать видеомаг­нитофонную технику для его наглядной фиксации. При осмотре места происшествия помимо традиционной пере­движной криминалистической лаборатории используется стерео-фотограмметрическая установка для измерительной съемки ДТП (оператор в автоматическом режиме вычерчивает масштабный план места происшествия за короткий промежуток времени).

Осмотр транспортного средства, участвующего в происшест­вии, имеет не меньшее значение, чем осмотр места происшествия, особенно для выяснения механизма преступления и установления виновного лица. Транспортное средство обычно после аварии со­храняет на себе множество следов, и, как правило, они достаточно хорошо видны. Осмотр транспорта позволяет установить: вид и модель транспортного средства, его внешнее состояние, наличие и характер груза (расположение, способ крепления и т.д.); при­знаки, позволяющие судить об участии транспортного средства в ДТП (механические повреждения, следы наложения и отслоения); техническое состояние транспорта и его основных узлов (рулевого управления, ходовой и тормозной системы); следы пальцев рук, пригодных для идентификации водителя (в том случае, когда он скрылся, оставив машину, или утверждает, что не он сидел за рулем).

Осмотр транспортного средства производится как часть осмотра места про­исшествия или как самостоятельное следственное действие, если транспорт нахо­дится в другом месте (в гараже). Предпочтительнее осматривать транспорт на месте аварии, ибо при его перемещении имеющиеся на нем следы могут исчез­нуть.

Обязательной фиксации подлежит положение транспортного средства на месте происшествия по отношению к элементам доро­ги (тротуару, газону), постоянным ориентирам (угол дома и т.д.); другим транспортным средствам. При этом производится фотогра­фирование, вычерчивание плана.

Порядок осмотра транспортного средства определяется следо­вателем с учетом информации об обстоятельствах события. Начи­нать осмотр следует с тех частей, где на­ходятся или должны быть повреждения, следы и вещественные доказательства. Но, как правило, осмотр обычно производят снизу вверх и с передней части автомаши­ны. Тщательному осмотру должны быть подвергнуты бампер, фары, подфарники, лобовое стекло, капот, передние крылья и т.д. При осмотре нижней части автомашины внимание обращается на ходовую часть, выступающие части мостов, рессоры, картер дви­гателя, ось, где можно обнаружить частицы одежды, волосы, кровь, кусочки мозгового вещества, краску и т.д. Следы рук надо искать в таких местах, где они менее подвержены изменениям – колонка рулевого управления, рукоятка переключения передач, на приборной панели и др.; запаховые следы – с сидений, сопут­ствующих предметов, которых касались водитель и пассажиры.

При осмотре автотранспортных средств используют приборы для технического контроля автомобиля, обнаружения, фиксации и изъятия вещественных доказательств. Для осмотра труднодо­ступных мест можно применить эндоскоп (медицинский инстру­мент), снабженный оптическими и осветительными системами.

Обнаружение на транспортном средстве следов и повреждений, возникших в процессе ДТП, не представляет, как уже указыва­лось, сложности. Труднее описать их характер, форму, локализа­цию. Такие трудности могут быть преодолены с помощью спе­циалиста.

Осмотр трупа производится по общим правилам. Особое вни­мание следует уделить обнаружению следов и повреждений, ха­рактерных для автотранспортной травмы. Они могут быть на одежде и теле потерпевшего. Большую информационную нагруз­ку несут следы наложения (частицы лакокрасочного покрытия, смазочные материалы, отпечатки протектора) и различные части транспортного средства. Должное сопоставление повреждений на потерпевшем и транспортном средстве (ТС) позволяет в большинстве случаев достоверно решить задачу возможности или исключения контактного взаимодействия ТС и тела жертвы, а иногда идентифицировать ТС. Осмотр трупа на месте позволяет получить дан­ные о механизме происшествия в целом, о механизме контактного взаимодействия. По расположению трупа по отношению к другим элементам дорожной обстановки можно сделать вывод о замас­кированном убийстве, инсценированном под ДТП. Как правило, повреждения на теле человека от автомобильной травмы явля­ются компрессионными (сдавливание, уплотнение поврежден­ных частей тела), обширными по размеру и односторонними по локализации.

Кроме осмотра самого трупа необходимо осмотреть одежду, обувь и сопутствующие предметы. При осмотре одежды отмечают ее состояние, имеющиеся повреждения и загрязнения: следы во­лочения и т.д. Если труп не был опознан, то при осмотре следует зафиксировать признаки внешности, наличие особых примет. Одежда сохраняется в том виде, в каком она была обнаружена. Если позволяет обстановка, труп осматривается на месте происшествия с участием судебного медика. При этом все необходимые следы на теле и одежде измеряются и фотографируются.

Допрос свидетеля и потерпевшего – одно из наиболее распространенных следственных действий. Он является способом получения, закрепления и проверки такого вида доказательств как показания названных лиц. Общность природы показаний свидетеля и потерпевшего обуславливается единством процессуальных правил производства их допроса. Также необходимо учитывать, что показания свидетеля и потерпевшего – это показания, полученные от лиц, не привлеченных к уголовной ответственности, и это определяет специфику свойственного им процессуального положения. Тем не менее, свидетель и потерпевший – это разные участники уголовного процесса, преследующие различные цели. Это необходимо принимать во внимание и при производстве такого следственного действия как допрос.

Перед тем как перейти к рассмотрению особенностей допроса свидетеля и потерпевшего, необходимо выяснить, кто может ими являться, а также их процессуальное положение. В соответствии с ч. 1 ст. 56 УПК РФ, свидетелем является лицо, которому могут быть известны какие-либо обстоятельства, имеющие значение для расследования и разрешения уголовного дела, и которое вызвано для дачи показаний. Закон определяет круг лиц, которые не могут допрашиваться в качестве свидетелей. Свидетельский иммунитет можно определить как совокупность нормативно закрепленных правил, освобождающих некоторые категории свидетелей и потерпевших от предусмотренной законом обязанности давать показания по уголовному делу, а также освобождающих любого допрашиваемого от обязанности свидетельствовать против самого себя[[24]](#footnote-24).

Допросы потерпевших целесообразно проводить в первую оче­редь, так как именно они нередко могут сообщить о важных об­стоятельствах происшествия. Если потерпевшие получили по­вреждения, не опасные для жизни, они допрашиваются прямо на месте происшествия. При допросе потерпевших выясняется: как происходило ДТП, с целью уяснения последовательности действий потерпевшего и других участников события; каковы причины про­исшествия (по мнению потерпевшего); не имеют ли потерпевшие каких-либо физических недостатков, мешающих им правильно ориентироваться в окружающей среде или быстро передвигаться (по этому вопросу дополнительно целесообразно проконсульти­роваться с лечащим врачом или допросить родственников, зна­комых потерпевшего). Если водитель скрылся с места происше­ствия, то у потерпевшего следует выяснить вид, марку и другие внешние признаки транспортного средства, признаки внеш­ности скрывшегося водителя (пол, возраст и проч.), направление, в котором он скрылся. Необходимо получить ответы на вопросы: где находился потерпевший в момент развития события, в каком направлении, каком темпе двигался, видел ли он движущийся транспорт, какие меры предпринимал водитель для предотвраще­ния наезда или столкновения, какие сигналы светофора заметил потерпевший в момент происшествия. При оценке показаний по­терпевших следует иметь в виду, что они могут находиться в со­стоянии добросовестного заблуждения (травмированная психика вызывает иногда ретроградную амнезию).

Свидетельские показания иногда являют­ся единственным источником сведений об обстоятельствах ДТП. Свидетелями по этим делам могут быть водители ТС, не участво­вавших в ДТП, пассажиры городского транспорта, пешеходы, ра­ботники ГИБДД и т.д. Из их числа важно выделить оче­видцев, непосредственно воспринимавших динамику и механизм ДТП. Однако при их допросе следует учитывать, что быстротеч­ность и драматизм события, его неожиданность, кратковремен­ность его восприятия могут привести очевидца к неточной, отры­вочной и противоречивой информации об обстоятельствах ДТП. Поэтому важно выявить всех свидетелей, совокупность показаний которых поможет максимально полно воспроизвести обстановку, роли ее участников в ДТП. Следователь в ходе допроса свидете­ля-очевидца должен выяснить, где в момент происшествия нахо­дился последний, чем он занимался, что конкретно привлекло его внимание, каково было поведение пострадавшего пешехода непо­средственно перед ДТП и в момент его, откуда и куда он начал пересекать улицу, на каком участке проезжей части улицы про­изошел наезд, какой частью ТС был нанесен ему удар. Вместе с тем следует выяснить, каковы действия водителя до происшест­вия, характер движения ТС (с какой примерно скоростью ехала автомашина). При этом нужно выяснить, как свидетели умеют ориентироваться в определении расстояний и скорости движения. Целесообразно с целью более правильного воссоздания происше­ствия свидетелей-очевидцев допросить непосредственно на месте аварии либо дать возможность самому составить схему места про­исшествия и обозначить на ней свое местонахождение в момент ДТП и других объектов дорожной обстановки. В случаях, когда водитель сам или на ТС скрылся с места происшествия, следова­телю предстоит выяснить признаки внешности водителя и при­меты ТС, которые удалось запомнить свидетелю. При допросе ра­ботников медицинских учреждений необходимо выяснить, не со­общил ли пострадавший какой-либо информации, относящейся к делу.

При допросе водителя следует выяснить, как протекал весь процесс ДТП, какие были его действия и потерпевшего в момент аварии, с какой скоростью двигалось ТС, какие попытки делались водителем для предотвращения опасных последствий (торможе­ние, маневр или то и другое), оказал ли он помощь потерпевшему, по какой причине скрылся с места ДТП, принимал ли меры к со­крытию материальных следов, кто может подтвердить данные во­дителем показания и т.д.

При необходимости осуществляется розыск скрывшегося во­дителя и автомашины. Для этого проводится комплекс следствен­ных и оперативно-розыскных мероприятий, в ходе которых ис­пользуются данные о следах, оставшихся на проезжей части – ширине колеи передних и задних колес, базе, модели шины, а также сведения об отделившихся от ТС частей и деталей, осыпи перевозимого груза, следах на теле и одежде потерпевшего, на вер­тикально расположенных предметах окружающей среды. Помощь в поиске могут оказать очевидцы, потерпевшие. Ориентирующие и справочные сведения, полученные в процессе произведенных ме­роприятий, немедленно сообщаются подразделениям ГИБДД и со­седним территориальным органам милиции. При возможности проводится розыск по «горячим следам», не дожидаясь окончания осмотра. При этом осматриваются гаражи, автостоянки и другие места с целью обнаружения проверяемой машины. Для розыска используют печать, радио и телевидение.[[25]](#footnote-25)

**2. 2. Последующий этап расследования**

Характер последующих следственных действий зависит от той си­туации, которая складывается после проведения первоначальных следственных действий. Она чаще всего определяется характером и объемом собранных доказательств вины правонарушителя и его отношением к ним. На этом этапе часто приходится допрашивать новых свидетелей, назначать различные экспертизы, а в случае необходимости проводить следственный эксперимент и предъяв­ление для опознания.

По делам о ДТП назначаются разнообразные экспертизы. Осо­бое место при расследовании данной категории занимает автотех­ническая экспертиза, которая является одним из видов инженер­но-транспортных экспертиз. Она назна­чается для установления механизма ДТП, определения техничес­кого состояния ТС, его отдельных узлов и агрегатов, технической оценки действий водителя во время ДТП, установления причин­ной связи между техническими неисправностями ТС и событием происшествия и решения других вопросов. Своеобразием авто­технической экспертизы является то, что в ней в качестве исход­ной информации выступают не только материальные объекты, но и фактические обстоятельства, содержащиеся в протоколах осмот­ра места происшествия и ТС, фотоснимках, киносъемке либо видеозаписи, схемах (планах), протоколах допроса очевидцев, по­терпевших, следственного эксперимента, очной ставки и т.п. Поэ­тому любая небрежность и неточность, допущенная следователем, может повлиять на вывод эксперта. Кроме автотехнической экспертизы по делам данной катего­рии в зависимости от вида и характера события могут быть на­значены иные экспертизы, в частности различные виды крими­налистической экспертизы. Возможны также комплексные иссле­дования объектов ДТП[[26]](#footnote-26).

Поскольку при расследовании ДТП важное значение имеет ус­тановление фактических обстоятельств происшествия, иногда воз­никает необходимость проведения следственного эксперимента. Он должен проводиться в условиях, максимально приближенных к тем, при которых имело место, данное событие, по возможности на месте происшествия. При этом не допускается проверка опытным путем обстоятельств, связанных с экстренным торможени­ем, маневрированием для определения технической возможнос­ти предотвращения наезда и т.д. Наиболее типичными задачами следственного эксперимента являются проверка: степени види­мости с места водителя проезжей части, дорожных знаков либо других средств, предупреждающих о приближении к опасному месту; скорости движения автомашины, возможности самопроиз­вольного движения ТС под уклон без принятия мер предосторож­ности; наличия у водителя профессиональных навыков для вож­дения машины и др.

При необходимости на заключительном этапе расследования могут быть проведены предъявление для опознания водителя, ТС, очные ставки и иные следственные действия. После вынесения следователем мотивированного постановления о привлечении водителя, в качестве обвиняемого, производится его допрос. На этом этапе расследования может возникнуть необходимость в проведе­нии повторных или дополнительных экспертиз для решения во­просов, выдвигаемых обвиняемым или его защитником.[[27]](#footnote-27)

**2.3. Судебная экспертиза при расследовании ДТП**

На современном этапе развития Российского государства успешное выполнение функций уголовного судопроизводства в значительной мере связано с уровнем использования доказательств в расследовании преступлений. Одним из действенных средств получения и собирания сведений, имеющих значение для дела, является судебная экспертиза. Качество предварительного и судебного следствия во многом определяется эффективностью использования специальных познаний в уголовном судопроизводстве. Использование наукоемких технологий в расследовании нередко связывают с возможностью назначения судебных экспертиз до возбуждения уголовного дела[[28]](#footnote-28).

Экспертиза - слово латинского происхождения от «expertus», опытный, сведущий. В Российском законодательстве этот термин закрепили только уголовно-процессуальные кодексы 1922 и 1923 годов, отказавшись от термина «сведущие лица», принятого судебными уставами Российской империи и ввели термин «эксперт».[[29]](#footnote-29)

Производство экспертизы в уголовном процессе - это важное процессуальное действие, предусмотренное уголовно-процессуальным законом, а заключение эксперта - один из видов (средств) доказывания (ч.2 ст. УПК РФ).[[30]](#footnote-30) Экспертиза назначается в случаях, когда при производстве дознания, предварительного следствия и при судебном разбирательстве необходимы специальные познания в науке, технике, искусстве или ремесле. Экспертиза проводится экспертами соответствующих экспертных учреждений либо иными специалистами, назначенными лицом, производящим дознание, следователем, прокурором и судом (ст. УПК РФ).

«Судебная экспертиза — процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла, и которые поставлены перед экспертом судом, судьёй, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем (или прокурором)[[31]](#footnote-31), в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу».[[32]](#footnote-32)

Судебная экспертиза в уголовном процессе носит довольно распространенный характер, так как при установлении истины по конкретному делу нередко приходится решать вопросы, требующие специальных познаний. Именно судебная экспертиза является процессуальной формой для специальных познаний в уголовном процессе.

Согласно п. 49. ст. 5 УПК РФ, судебная экспертиза - экспертиза, производимая в порядке, установленном УПК РФ. В отличие от УПК РСФСР в новом УПК РФ понятие «судебная экспертиза» используется применительно к уголовному судопроизводству в целом, включая досудебное производство.

В ст. 9 ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности» дается определение судебной экспертизы. Так, судебная экспертиза - процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла и которые поставлены перед экспертом судом, судьей, органом дознания, лицом, производящим дознание следователем или прокурором, в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу.[[33]](#footnote-33) Термин «судопроизводство» употребляется в Законе «О государственной судебно-экспертной деятельности» в его широком значении. Он включает в себя не только собственно судебное разбирательство по гражданским, арбитражным, административным и уголовным делам, но и иную деятельность суда или судьи, органа дознания, дознавателя, следователя, прокурора, если она регламентирована соответствующим процессуальным законодательством. Данным термином охватываются досудебные стадии - возбуждение уголовного дела, дознание и предварительное следствие, подготовка дела (уголовного, гражданского, в том числе арбитражного, об административном правонарушении) к судебному разбирательству, а также последующие судебные инстанции - апелляционная, кассационная, производство в порядке надзора и производство по вновь открывшимся обстоятельствам. Однако производство судебной экспертизы допускается не во всех этих стадиях (инстанциях). Этот вопрос решается в различных видах судопроизводства по-разному соответствующим отраслевым процессуальным законодательством.

Судебная экспертиза является одним из уникальных способов получения ценной доказательной информации, способствующей установлению истины по делу. Она значительно расширяет познавательные возможности следователя, позволяя использовать в ходе расследования весь арсенал современных возможностей науки. При этом экспертиза наиболее детально регламентирована действующим УПК, что выступает важной гарантией соблюдения прав участников уголовного процесса. По статистике экспертиза сейчас проводится почти по каждому второму уголовному делу. При этом судебно-медицинская экспертиза в количественном отношении занимает первое место среди всех других экспертиз.

В экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел проводится в среднем 12-15 % экспертиз ежегодно, в судебно-экспертных учреждения Минюста России – до 10 %[[34]](#footnote-34) .

Кроме того, изучение 6 уголовных дел о дорожно - транспортных преступлениях показало, что в подавляющем большинстве случаев заключения судебно-медицинских экспертиз в совокупности с другими доказательствами использовались для выдвижения следственных версий, определения общего направления предварительного расследования (производству дополнительных следственных действий, опровержению доводов обвиняемого и др.), а также ложились в основу следственных заключений.[[35]](#footnote-35)

Из ст. 264 УК РФ можно сделать вывод, что преступные нарушения правил вождения или эксплуатации механического транспортного средства относятся к категории преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.[[36]](#footnote-36)

К ДТП относятся происшедшие в результате движения транспортного средства события, повлекшие гибель или травмирование людей, повреждение транспортных средств, груза, дорожных и других сооружений, причинение иного материального ущерба.[[37]](#footnote-37)

Исследования психологических факторов ДТП, проведенные Д. Клебельсбергом представляют большой интерес. К ним относятся: отвлечение внимания, недооценка опасности, неверная оценка обстановки, боязнь в манерах поведения и опасные привычки, ошибочный прогноз поведения других участников движения, недооценка собственного ошибочного поведения, непредсказуемое для окружающих собственное поведение, осознанное противоправное поведение в условиях движения и тому подобное.[[38]](#footnote-38)

Побочными факторами, обуславливающими ДТП, являются: спешка, настроение водителя, недостаточное знание правил дорожного движения, недостаточные навыки управления автомобилем, бездействие, незнание местности, другое.[[39]](#footnote-39)

Объективным фактором, который увеличивает возможность совершения ДТП, является скоротечность этого явления, которая в своем развитии включает три этапа: первоначально возникает опасность или предаварийная дорожная ситуация, затем следует аварийная, а потом наступает послеаварийная обстановка.[[40]](#footnote-40) Возникновение опасной ситуации характеризуется появлением движущегося или неподвижного препятствия. Если не было принято мер к ликвидации опасной ситуации, возникает аварийная обстановка, в которой предотвратить происшествие технически невозможно. Послеаварийная обстановка является носителем материальных следов происшествия.[[41]](#footnote-41)

Основными элементами криминалистической характеристики ДТП являются: обстоятельства преступления; механизм следообразования; характеристика личности виновного в совершении преступления; сведения о личности потерпевшего.[[42]](#footnote-42)

В результате ДТП образуются как материальные, так и идеальные следы. Материальные следы: труп погибшего; телесные повреждения у участников ДТП; следы крови на проезжей части дороги и на транспортном средстве; следы протекторов, детали транспортного средства или их обломки на месте происшествия; повреждения на транспортном средстве или дорожных сооружениях.[[43]](#footnote-43)

Транспортное средство после аварии сохраняет на себе множество следов. Посредством фотографирования, вычерчивания плана, схемы, протокольного описания фиксируется положение транспортного средства на месте происшествия по отношению к постоянным ориентирам и другим транспортным средствам. Сначала фиксируется тип, марка и номерной знак автомобиля; повреждения, возникшие в результате ДТП; осуществляется поиск следов и вещественных доказательств.[[44]](#footnote-44)

Осмотр трупа производится на месте ДТП или в морге и осуществляется по общим правилам. Особое внимание следует уделить обнаружению следов и повреждений, характерных для автотранспортной травмы. Они могут быть на одежде и теле потерпевшего. Сопоставление повреждений на потерпевшем и транспортном средстве позволяет достоверно решить задачу возможности или исключения контактного взаимодействия транспортного средства и тела жертвы, а иногда - идентифицировать транспортное средство. Осмотр трупа на месте события позволяет получить данные о механизме происшествия в целом, о механизме контактного взаимодействия. По расположению трупа по отношению к другим элементам дорожной обстановки можно сделать вывод о замаскированном убийстве, инсценированном под ДТП.[[45]](#footnote-45)

Кроме осмотра самого трупа необходимо осмотреть одежду, обувь и другие сопутствующие предметы. При осмотре одежды отмечают ее состояние, имеющиеся повреждения и загрязнения. Все необходимые следы на теле и одежде измеряются и фотографируются. Если труп не был опознан, то при его осмотре следует зафиксировать признаки внешности, наличие особых примет, провести опозновательную съемку. Одежда сохраняется в том виде, в каком она была обнаружена.[[46]](#footnote-46) Если позволяет обстановка, труп осматривается на месте происшествия с участием понятых, судебно-медицинского эксперта или врача.[[47]](#footnote-47)

Судебно-медицинская экспертиза назначается во всех случаях, когда ДТП привело к гибели людей или причинению им телесных повреждений. Помимо общих вопросов о причине наступления смерти, времени, характере, локализации и степени тяжести телесных повреждений, состоянии здоровья потерпевшего перед происшествием, судебный медик решает вопрос о наличии на теле и одежде потерпевшего специфических следов автотранспортной травмы. Они возникают вследствие удара конкретных частей тела об автомобиль и дорожное покрытие; сдавливания тела между колесами и дорогой или двумя автомобилями; трения при волочении тела по дорожному покрытию.[[48]](#footnote-48)

Судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств исследует объекты биологического происхождения, чаще всего кровь, волосы, частицы костей, тканей и органов человеческого тела, обнаруженные при осмотре места ДТП. Перед экспертом ставятся такие вопросы: не происходит ли обнаруженная кровь от человека, если да, то совпадает ли она по группе и типу с группой и типом крови потерпевшего; принадлежат ли волосы, обнаруженные при осмотре автомобиля, человеку и сходны ли они с волосами потерпевшего и так далее.[[49]](#footnote-49)

Судебно-медицинская экспертиза разрешает три группы важных для расследования по делу вопросов. Вопросы, касающиеся трупа потерпевшего или водителя, сводятся к установлению:

1) категории, рода смерти и обстоятельств ее наступления, как то: насильственная или не насильственная, когда наступила, причинена ли на месте обнаружения трупа или в другом месте;

2) тяжести телесных повреждений и причин наступления смерти, например: отчего последовала смерть покойного, последовала ли смерть от полученных повреждений;

3) характеристики повреждений, обнаруженных на трупе потерпевшего или водителя, а именно: какие имеются повреждения на трупе, типичны ли смертельные повреждения на трупе для автотравмы;

4) определения механизма и последовательности образования различных групп или отдельных повреждений на трупе и положения тела на различных этапах травмирующего воздействия, как то: причинены ли имеющиеся на трупе раны воздействием определенных частей автомашины, какой частью автомобиля или каким орудием причинены повреждения, не образовались ли данные повреждения от первоначального удара или они образованы при последующих ударах. Наиболее сложный вопрос - какова была поза покойного в момент наезда, судя по локализации имеющихся на нем повреждений, можно ли по локализации и характеру повреждений определить положение потерпевшего по отношению к автомашине в момент наезда. Решение этого вопроса в некоторых случаях возможно только путем комплексной судебно-медицинской и криминалистической экспертизы или судебно-медицинской и автотехнической экспертизы.[[50]](#footnote-50)

Вопросы, касающиеся живых лиц, в основном сводятся к степени тяжести полученных повреждений, а именно: какие имеются у потерпевшего повреждения, степень тяжести телесных повреждений, причинено ли повреждениями расстройство здоровья потерпевшего, механизм образования повреждений, их давность.[[51]](#footnote-51)

Вопросы, касающиеся биологических особенностей отдельных объектов: 1) принадлежит ли обнаруженная на автомашине или месте происшествия кровь человеку; 2) принадлежит ли обнаруженная кровь животному и какому животному; 3) каковы тип и группа крови; 4) не совпадает ли кровь по типу и группе с кровью потерпевшего; 5) региональное происхождение крови; 6) волосы человека или животного обнаружены при осмотре на автомашине; 7) цвет волос; 8) с какой части тела эти волосы и не вырваны ли они; 9) не сходны ли по своим признакам они с волосами потерпевшего; 10) принадлежит ли человеку обнаруженное на автомашине вещество, похожее на вещество головного мозга; 11) являются ли данные следы мозговым веществом, а также другие вопросы.[[52]](#footnote-52)

Иногда по делам этой категории проводится судебно-медицинская экспертиза по материалам дела, например в случаях, когда смерть потерпевшего последовала не непосредственно на месте аварии, наезда, а спустя длительное время после лечения в больнице, либо когда необходимо установить степень тяжести полученных потерпевшим повреждений, что по тем или иным причинам не удалось сделать. В последнем случае эксперту предоставляются материалы уголовного дела и история болезни.[[53]](#footnote-53)

Важность судебно-медицинской экспертизы определяет также тот факт, что заключение эксперта в ряде случаев необходимо для установления обстоятельств, на основе которых производится уголовно-правовая характеристика события преступления. Так, при решении вопроса о квалификации тяжести вреда здоровью не обойтись без данных судебной медицины и заключения судебно-медицинского эксперта, роль которого расширяется до содействия в установлении в действиях лица состава преступления и правильной квалификации содеянного.[[54]](#footnote-54)

Несмотря на то, что судебно-медицинская экспертиза занимает ведущее место среди всех назначаемых экспертиз и затрагивает важнейшие интересы человека (жизнь, здоровье и т.д.), достаточной теоретико-правовой разработки она не получила. В настоящее время среди доступных литературных источников имеется всего несколько работ, посвященных существенным правовым проблемам назначения и производства судебно-медицинской экспертизы в уголовном процессе[[55]](#footnote-55).

В условиях высоких темпов автомобилизации России вопрос обеспечения безопасности дорожного движения является чрезвычайно актуальной социально-экономической проблемой. В системе мер по повышению безопасности дорожного движения большое значение имеют меры уголовно-правого характера. Расследование и судебное разбирательство уголовных дел по факту ДТП требуют использования специальных технических познаний, охватывающих всю совокупность взаимодействующих элементов «водитель – автомобиль – дорога – среда», из которой складывается процесс дорожного движения в целом. В большинстве случаев состав преступления или нарушения ПДД возможно установить только после производства судебной автотехнической экспертизы.

Традиционно, под понятием «автотехническая или дорожно-транспортная экспертиза» подразумевается комплекс научно-технических исследований всех этапов конкретного дорожно-транспортного происшествия проводимых специалистом, обладающим специальными познаниями в данной области:

* исследовании транспортных средств (установление технического состояния транспортных средств, определение конкретной неисправности влияющей на возникновение ДТП.
* исследование обстоятельств, характеризующих механизм ДТП, т.е.установление скорости и траектории движения транспортных средств, времени преодоления транспортными средствами определенных участков траектории движения, мест расположения транспортных средств в определенные моменты времени и т.д.
* анализ действий водителей транспортных средств, причастных к ДТП, а именно установление технической возможности у водителей предотвратить ДТП, в соответствии с требованиями Правил дорожного движения для водителя в конкретной дорожно-транспортной ситуации и т.д.)

Объектами исследования автотехнической экспертизы являются транспортные средства, детали и части транспортных средств, отделившиеся в процессе ДТП, место ДТП, а так же материалы дела собранные в ходе расследования (протокол осмотра места ДТП, схема места ДТП, объяснения участников и очевидцев ДТП и т.п.). Поэтому категоричность выводов судебной автотехнической экспертизы напрямую зависит от полноты и качества материалов, предоставляемых эксперту органами суда, следствия или заявителя. Возможности автотехнической экспертизы (исследования):

Исследование столкновений ТС, исследование наезда на препятствие: определение относительного расположения ТС в момент удара; установление места столкновения, удара; установление технической возможности предотвращения столкновения.

Исследование обстоятельств ДТП: установление места расположения ТС в заданные моменты времени; определение скорости ТС в заданные моменты времени; определение тормозного и остановочного пути, расстояния, преодолеваемого ТС в заданные промежутки времени; определение действий водителя и пешехода согласно требованиям Правил дорожного движения РФ и др. государств.

Исследование технического состояния ТС: определение неисправностей отдельных узлов, механизмов, деталей ТС; установление причин и времени возникновения неисправностей; выявление влияния неисправностей на возникновение и развитие ДТП.

Для решения конкретных вопросов, эксперту необходимы исходные данные, которые формируются из материалов осмотра места происшествия и в процессе расследования.

Значительная часть проблем при назначении автотехнической экспертизы связана с определением ее предмета.

Вопрос о предмете судебной экспертизы получил в юридической литературе неоднозначное решение. Наиболее распространено определение, предложенное А.Р.Шляховым, согласно которому предмет экспертизы - это устанавливаемые на основе специальных познаний фактические данные (факты, обстоятельства дела).[[56]](#footnote-56) Такого же мнения придерживаются Р.С. Белкин, В.М. Галкин, Ю.К.Орлов и другие ученые.

При исследовании причинной связи между неисправностью транспортного средства, действиями водителя и происшествием также рассматриваются гипотетические ситуации на предмет, как развивалось бы событие при условии исправности транспортного средства, выполнения водителем Правил дорожного движения и т.д.

Слово же "факт" означает "действительное, вполне реальное событие, явление; то, что действительно произошло",[[57]](#footnote-57) "фрагмент действительности, установленный человеком, познанный им, зафиксированный с помощью наблюдения или эксперимента.[[58]](#footnote-58) Следовательно, словосочетание "фактические данные" должно применяться только для обозначения сведений о реально имевшем место событии и смысл его не отвечает сущности информации, получаемой в результате названных выше исследований.

В криминалистической литературе событие, явление, факт, на изучение которых направлена деятельность эксперта, чаще всего рассматривается не как предмет, а как основной или общий объект экспертизы. Средством воспроизведения попавших в сферу судебного познания событий выступают различные материальные носители информации; предметы, документы, вещная обстановка и т.д., называемые вспомогательными или конкретными объектами экспертизы.

В настоящее время в теории судебной экспертизы задачу рассматривают как сложное образование и различают в ее структуре два элемента: цель - установление по заданию следователя определенных сведений, и условия, в которых цель задается. Под условиями при этом понимается объект экспертного исследования (исходные данные), несущий определенную информацию через систему свойств, и методы, используемые для решения задачи.[[59]](#footnote-59) В процессе деятельности цель переходит в наличный предмет или состояние. Однако говорить о результате правомерно только в отношении завершенного акта деятельности. Предмет же экспертизы формируется следователем и существует с момента ее назначения, а как предмет деятельности - с момента начала исследования. На начальном этапе исследования еще нет результата, но уже должен быть предмет экспертизы, поскольку предметность есть атрибутивный способ существования, необходимая форма деятельности. В качестве предмета здесь может выступать только цель экспертизы, которая в большинстве случаев определяется уже на подготовительной стадии исследования. Подтверждает эту мысль и тот факт, что уголовно-процессуальный закон упоминает о существовании предмета экспертизы на той стадии ее проведения, когда заключение эксперта (результат, данные) еще не получено. Так, эксперт вправе знакомиться с материалами дела, относящимися к предмету экспертизы, присутствовать при производстве допросов и других следственных и судебных действий и задавать допрашиваемым вопросы, относящиеся к предмету экспертизы.

По мнению И.Л.Петрухина, в результате проведения исследования предмет экспертизы из совокупности вопросов превращается в совокупность фактических данных. Действительно, в процессе производства экспертизы происходит определенная трансформация предмета деятельности эксперта, однако и при этом изменении предметом деятельности выступает ее цель.

Цель не всегда адекватно реализуется в результате, что объясняется существованием объективных причин, определяемых закономерностями функционирования средств. Результат деятельности может быть тождественным поставленной цели, если содержание средств определения цели тождественно содержанию средства ее реализации. В экспертной практике часто встречается расхождение между поставленными перед экспертом вопросами и возможностью данного вида экспертизы. Например, экспертам-автотехникам нередко предлагается определить скорость движения транспортного средства по величине деформации, возникшей в результате дорожно-транспортного происшествия.

Несовпадение цели и результата в экспертной деятельности может иметь вид полного (не решено ни одного вопроса и составлено сообщение о невозможности дать заключение) или частичного (не решена часть вопросов и составлено заключение) недостижения цели. Если вопросы не были решены не вследствие того, что они выходили за пределы компетенции эксперта данной специальности (неверно поставлена цель), а из-за малой информативности или недоброкачественности объекта, то при этом нередко проводится большой объем исследования.

Предметом конкретной автотехнической экспертизы может быть любая частная цель, соответствующая средствам этого рода исследований: установление состояния транспортного средства, скорости его движения, места контакта с препятствием, определение наличия (отсутствия) у водителя технической возможности предотвратить происшествие и т.д. Родовой предмет судебной автотехнической экспертизы отражает весь комплекс целей по установлению обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, достижение которых возможно на основе автотехнических познаний.

Общим элементом криминалистической характеристики преступлений, связанных с управлением техникой, является общественно опасное рассогласование функционирования системы «техника-оператор-среда». Следовательно, экспертное исследование дорожно-транспортного происшествия можно рассматривать как анализ аномального состояния системы «водитель- автомобиль -дорога – среда» (В АД С), включая в эту формулу и оценку действий водителя.[[60]](#footnote-60)

С этой точки зрения предметом судебной автотехнической экспертизы является система ВАДС, состояние ее элементов, их взаимодействие и выявление причин нарушения взаимосвязи между ними: повлекшее дорожно-транспортное происшествие.

Классификация автотехнических экспертиз имеет большое теоретическое и практическое значение. Она способствует четкому разграничению родов и видов судебных экспертиз и компетенции экспертов разных специальностей, создает условия для оптимальной организации научных исследований, подготовки и переподготовки экспертных кадров.

Наиболее полная классификация судебных автотехнических экспертиз разработана А.Р.Шляховым, который разделил этот род исследований на пять видов:

-экспертиза технического состояния транспортных средств (технико-диагностическая);

-экспертиза механизма различных видов дорожно-транспортного происшествия;

-экспертиза транспортно-трасологическая (исследование следов и повреждений транспортных средств, участников ДТП);

-инженерно-психологическая экспертиза состояния и действий водителя транспортного средства и других участников ДТП;

-экспертиза состояния дороги, дорожных условий и окружающей среды.

В данной классификации каждому виду экспертизы соответствуют объект исследования и задачи, решаемые на единой методической основе.

Н.М.Кристи разделил все исследования, встречающиеся при производстве судебных автотехнических экспертиз, на четыре основные группы:

-исследования, связанные с установлением обстоятельств на месте дорожно-транспортного происшествия (экспертиза места происшествия);

-исследования (экспертиза) технического состояния транспортных средств;

-исследования, связанные с выявлением обстоятельств механизма происшествия (экспертиза механизма происшествия);

-исследования (экспертиза) действий участников происшествия.

Судебные (некриминалистические) экспертизы (или экспертные задачи) принято подразделять на классификационные, диагностические, ситуационные, операционные и каузальные.[[61]](#footnote-61)

Исследования в судебной автотехнической экспертизе по характеру целей на первом уровне (наиболее общее деление) предлагается дифференцировать на:

1.Классификационные исследования, к которым относятся исследования, имеющие целью установление принадлежности объекта к определенному разряду (классу).[[62]](#footnote-62) Существенным является уточнение Ю.Г.Корухова, который подчеркивает, что классификация возможна только в отношении объекта, изучаемого в натуре (изучение отображения объекта присуще идентификационным исследованиям), когда имеются основания отнести его к заранее определенному (стандартизированному) классу.[[63]](#footnote-63)

По своему характеру классификационные исследования близки к установлению механизма по его отделившейся части. Однако классификация не имеет и не может иметь своей целью идентификацию транспортного средства по его узлу или детали, так как используемые в классификационных автотехнических исследованиях признаки являются общими для определенной категории транспортных средств и могут выступать в качестве идентификационных признаков только при отождествлении уникального, выпущенного в одном экземпляре автомобиля или мотоцикла, что в качестве задачи экспертизы практически не встречается.

С учетом изложенного классификационными в судебной автотехнической экспертизе следует считать исследования, направленные на определение по конструкционно-функциональным признакам агрегатов, узлов, деталей или их частей типа, класса, марки, модели, модификации транспортных средств, на которых они устанавливаются.

2.Диагностические исследования включают: установление времени события, механизма и способа действия данного лица, отдельных свойств, относящихся к человеку, вещам, животному; определение состояния объекта, причин и времени протекания частных событий, механизма взаимодействия объектов; анализ явлений, физических процессов, свойств взаимодействующих объектов и связей между ними при условии их материальной фиксации, содержащей определенный информационный потенциал об изучаемом объекте; выявление причинно-следственных связей исследуемых объектов, фактов, событий; установление принадлежности объекта к какому-либо ранее определенному классу.[[64]](#footnote-64)

В процессе диагностирования определяется место в какой-либо системе не самих объектов, что характерно для классификационных исследований, а одного из возможных состояний распознаваемого объекта, имманентно присущих ему качеств, характеристик. Постановка диагноза предполагает определение выходных параметров состояния объектов (симптомов), сравнение их с соответствующим эталоном и отнесение состояния к определенному классу (собственно диагноз).[[65]](#footnote-65)

Таким образом, диагностические исследования в судебной автотехнической экспертизе представляют собой распознавание состояний причастных к ДТП транспортных средств их соответствия требованиям нормативно-технической документации.

3.Ситуационные исследования - это комплексное изучение экспертами места происшествия для определения обстоятельств расследуемого события, развития которого моделируется экспертами в виде ряда последовательных ситуаций, а в процессе исследования используется во взаимосвязи весь комплекс следов.

Таким образом, отличительными признаками ситуалогической экспертизы являются объект - обстановка места происшествия в целом, а также необходимость проведения комплексных исследований.

Наша классификация имеет иное основание - цель исследования. В литературе к целям, на достижение которых направлены ситуационные исследования, относят установление способа совершения преступления (последовательности произведенных преступником действий, использованных им средств), времени и последовательности образования следов, свойств и признаков объекта, воспроизведшего следы, а также прогноза свойств субъекта, в результате действий которого образовался след.

В.Ф.Орлова и А.Р.Шляхов отмечают, что ситуационные исследования очень близки к диагностическим и отличаются от них только тем, что направлены на реконструкцию не элементарного события (цель диагностических исследований), а системы элементарных событий, ситуации общего порядка.

Ю.Г.Корухов и Н.С.Романов вообще отрицают целесообразность выделения ситуационных исследований в самостоятельный вид, считая их по своему существу диагностическими.

В нашей классификации проблемы разграничения диагностических и ситуационных исследований не возникает, поскольку была принята узкая трактовка понятия "диагностирование" в соответствии со спецификой судебной автотехнической экспертизы.

Ситуационными автотехническими исследованиями мы называем такие исследования, которые имеют целью восстановление дорожно-транспортной ситуации, приведшей к аварии, механизма ДТП и (или) его фрагментов: скорости и траектории движения транспортных средств, места расположения транспортных средств и других объектов на дороге и относительно друг друга в момент контакта и в иные моменты времени, последовательности и причин образования повреждений на транспортных средствах, времени преодоления транспортными средствами определенных участков траектории т.п. Операционные исследования направлены на оценку действий -операций водителей по управлению транспортным средством. Ю.Г.Корухов и Т.М.Пучкова считают, что установление соответствия (несоответствия) действий какого-либо лица специальным правилам является решением диагностической задачи. По существующей классификации судебных автотехнических экспертиз исследования действий водителя отнесены к экспертизе механизма дорожно-транспортного происшествия.

Определение соответствия действий водителя требованиям правил безопасности дорожного движения по своим целям существенно отличается от других категорий автотехнических исследований. Аксиологические оценочные суждения говорят о том, что должно или не должно быть, одобряют одно поведение и отрицают другое, а в заключениях экспертов-автотехников содержат в явной или неявной форме отношение субъекта оценки (эксперта) с технической точки зрения к действиям водителя- «правильные» либо «неправильные». Основаниями оценки здесь являются технические нормы, регулирующие дорожное движение, а также «неписаные» правила вождения транспортных средств, включенные в собственный и заимственный (коллективный) опыт эксперта; объектом оценки-действия-операции водителя (в отличие от действий-поступков при правовой квалификации).

Ю.К.Орлов назвал исследования по установлению соответствия действий лица специальным правилам нормативистскими. Этот термин представляется нам не совсем точным по отношению к экспертным автотехническим исследованиям, поскольку основу их составляет чисто техническая оценка действий-операций водителя, которая иногда проводится с позиций не только нормативов, но и требований водительского ремесла и которая предшествует нормативно-правовой оценке деяния водителя следователем. Единым нормативным актом, устанавливающим порядок дорожного движения на всей территории России, в настоящее время являются Правила дорожного движения

Эксперты-автотехники, как правило, не являются специалистами в сферах деятельности, регулируемой ведомственными нормативами, и не основывают на них свои заключения. Поэтому установление соответствия действий водителей всем другим актам, кроме Правил дорожного движения, не входит в предмет судебной автотехнической экспертизы.

В связи с изложенным можно дать следующее определение операционным исследованиям в судебной автотехнической экспертизе - это воссоздание дорожной ситуации, в которой было совершено расследуемое дорожно-транспортное происшествие, и оценка с технической точки зрения соответствия действий водителя механического транспортного средства требованиям Правил дорожного движения.

5.Каузальные исследования устанавливают причины явлений, причинные связи между фактами и условия, способствовавшие наступлению определенного вредного следствия. При этом согласно классификации судебных автотехнических экспертиз установление причинно-следственной связи между неисправностью и происшествием отнесено к экспертизе технического состояния транспортного средства, а между действиями водителя и происшествием - к экспертизе механизма ДТП.

В нашей классификации все исследования каузального характера объединены в одну группу, так как они имеют общую цель. Сюда входит установление причин неисправности систем и агрегатов транспортного средства, причинной связи между неисправностью транспортного средства, состоянием дороги, действиями водителя и последствиями дорожно-транспортного происшествия технического характера, условий, способствовавших совершению ДТП.

Экспертиза оправданно выступает в качестве эффективного средства установления обстоятельств дела. Она позволяет использовать в процессе расследования и судебного разбирательства уголовных дел весь арсенал современных научных средств. Она является основным каналом внедрения в следственную и судебную практику новых научных достижений в ходе расследования и рассмотрения дел судами.

Будучи источником повышенной опасности, автомобиль налагает на его владельцев, водителей и других пользователей определённые обязанности, несоблюдение которых может повлечь гражданскую, административную и уголовную ответственность. На сегодняшний день методика расследования дорожно-транспортных происшествий не должна оставаться в стороне так, как в нашей стране ежедневно совершается множество преступлений одним из них является дорожно-транспортные происшествия. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий наиболее актуальна в наши дни, но она не сильно раскрыта в современной литературе. В законодательстве нет статьи за преднамеренное, умышленное подставление лицом, управляющим транспортным средством и причинившее материальный вред. В новом Уголовном кодексе нет статьи за аналогичное поведение водителя в данной ситуации, как правило, такие преступления трудно доказуемы, особенно когда нет очевидцев данного дорожного транспортного происшествия. В новый Уголовный кодекс необходимо внести поправку, а именно внести статью, предусматривающую ответственность за аналогичное преступление. В дипломной работе дана попытка раскрыть методику расследования дорожно-транспортных преступлений. Нами раскрывается несоответствие методики расследования требованиям настоящего времени так, как научно технический прогресс не стоит на месте, в современном машинном строении уже давно используются новые методы, позволяющие обеспечить безопасность во время движения. Время идет а, методика устаревает и её необходимо изменять, обновлять. Иначе с развитием науки и техники в будущем мы не сможем расследовать ни одного дорожно-транспортного происшествия, так как трудно будет установить виновное лицо.

1. Кобызев А. М., Алейников А. Н. Устранение некоторых недостатков в сложившемся порядке оформления материалов ДТП // Эксперт-криминалист. – 2009. – № 4. – С. 11. [↑](#footnote-ref-1)
2. Статистические данные МВД России. [↑](#footnote-ref-2)
3. Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV. Отделение I. 1839. СПб., 1840. № 12166. С.305. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб., 1845. С.75. [↑](#footnote-ref-4)
5. Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках. Ст. 268. СПб., 1862. С. 147. [↑](#footnote-ref-5)
6. Секретный и Главный Комитеты по крестьянскому делу. Государственный Совет. СПб., 1862. С. 147. [↑](#footnote-ref-6)
7. Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 20. – Ст. 2471. [↑](#footnote-ref-7)
8. Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954; 2011. – № 19. – Ст. 2714. [↑](#footnote-ref-8)
9. Криминалистика / Под. ред. Р.С. Белкина М.: Норма,1999.С.840. [↑](#footnote-ref-9)
10. Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации. М.,1996. С. 650 – 651. [↑](#footnote-ref-10)
11. Криминалистика / Под. ред. Проф. И.Ф. Герасимова и проф. Л. Я. Драпкина М.: Высш. Шк.,2000. С. 629. [↑](#footnote-ref-11)
12. Криминалистика / Под. ред. Проф. И.Ф. Герасимова и проф. Л. Я. Драпкина. М.: Высш. Шк.,2000. С. 631. [↑](#footnote-ref-12)
13. Криминалистика / Под. ред. Проф. И.Ф. Герасимова и проф. Л. Я. Драпкина. М.: Высш. Шк.,2000. С. 632. [↑](#footnote-ref-13)
14. Криминалистика / Под. ред. Проф. И.Ф. Герасимова и проф. Л. Я. Драпкина М.: Высш. Шк.,2000. С. 632. [↑](#footnote-ref-14)
15. Криминалистика / Под. ред. Р.С. Белкина М.: Норма,1999.С.840. [↑](#footnote-ref-15)
16. Криминалистика / Под. ред. Р.С. Белкина М.: Норма,2001.С.840. [↑](#footnote-ref-16)
17. Там же С.844. [↑](#footnote-ref-17)
18. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / В. А. Городокин, Д. В. Тишин, Р. А. Усманов. – Челябинск: ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России, 2008. – С. 11. [↑](#footnote-ref-18)
19. Белкин Р. С. Курс криминалистики.- М., "Юрист", 1997г [↑](#footnote-ref-19)
20. Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 52 (ч. 1). – Ст. 4921; 2011. – № 19. – Ст. 2712. [↑](#footnote-ref-20)
21. См.: Полякова М. А. Использование специальных познаний и помощи специалиста на первоначальном этапе расследования преступлений // Эксперт-криминалист. – 2009. – № 3. – С. 5. [↑](#footnote-ref-21)
22. Осмотр места происшествия: Справочник следователя. -М.: Юристъ, 1997. [↑](#footnote-ref-22)
23. Мамошин М. А. К вопросу об участии специалиста в отдельных следственных действиях / Эксперт-криминалист. – 2010. – № 1. – С. 6. [↑](#footnote-ref-23)
24. Саушкин С.А., Гришина Е.П. Правовое обеспечение свидетельского иммунитета: современное состояние и вопросы развития // Юридический мир. – 2002. – № 5. – С. 54. [↑](#footnote-ref-24)
25. Криминалистика: Учебник \ Отв. ред. Н.П. Яблоков. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.:

    Юристъ, 1999. – 718. 671-683 [↑](#footnote-ref-25)
26. Белкин Р. С. Курс криминалистики.- М., "Юрист", 1997г [↑](#footnote-ref-26)
27. Криминалистика: Учебник \ Отв. ред. Н.П. Яблоков. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 1999. – 718. 671-683 [↑](#footnote-ref-27)
28. Аминев Ф.Г. Роль и значение судебных экспертиз в расследовании преступлений // Эксперт криминалист 2008 №2. [↑](#footnote-ref-28)
29. Словарь «Борисов А.Б. Большой экономический словарь. — М.: Книжный мир, 2003. — С.30 [↑](#footnote-ref-29)
30. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. N 174-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 24 декабря 2001 г. N 52 (часть I) ст. 4921. [↑](#footnote-ref-30)
31. С 7 сентября 2007 года экспертизы прокурорами больше не назначаются (да и раньше это были единичные случаи). Слова [или прокурором] из текста Закона о ГСЭД удалены Федеральным законом от 24 июля 2007 года № 214-ФЗ. [↑](#footnote-ref-31)
32. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. N 73-ФЗ "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 июня 2001 г., N 23, ст.2291. [↑](#footnote-ref-32)
33. Там же ст.9 [↑](#footnote-ref-33)
34. Томилин В.В. Состояние и перспективы развития судебно медицинской службы РФ //Судебно медицинская экспертиза 2001 №3 С.7. [↑](#footnote-ref-34)
35. Автор исследовал уголовные дела о дорожно транспортных преступлениях в архиве городского суда г.Таштагола [↑](#footnote-ref-35)
36. Уголовный Кодекс….. [↑](#footnote-ref-36)
37. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М.: Собрание законодательства Российской Федерации, 1999 г. [↑](#footnote-ref-37)
38. Яблоков Н.П. Криминалистика: Учебник. – М.: Изд.-во «Юристь», 2005 г. [↑](#footnote-ref-38)
39. Савельева М.В, Смушкин А.Б. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «Дашков и К», 2009 г. [↑](#footnote-ref-39)
40. Яблоков Н.П. Криминалистика: Учебник. – М.: Изд.-во «Юристь», 2005.- С.56-60 [↑](#footnote-ref-40)
41. Савельева М.В, Смушкин А.Б. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «Дашков и К», 2009 г. [↑](#footnote-ref-41)
42. Ищенко Е.П., Филиппов А.Г. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «Высшее образование», 2007.-С. 99-104 [↑](#footnote-ref-42)
43. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Российская Е.Р. Криминалистика: Учебник для вузов. – М.: Изд.-во «НОРМА», 2000 .-С.78 [↑](#footnote-ref-43)
44. Балашов Д.Н, Балашов Н.М, Маликов С.В. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «ИНФРА-М», 2005 .-С.44 [↑](#footnote-ref-44)
45. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Российская Е.Р. Криминалистика: Учебник для вузов. – М.: Изд.-во «НОРМА», 2000 .-С.23 [↑](#footnote-ref-45)
46. Ипатова И.А. Криминалистика: Учебно-методическое пособие. – М.: Изд.-во «Центр ЕАОИ», 2008 .-С.99 [↑](#footnote-ref-46)
47. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. – М.: Собрание законодательства Российской Федерации, 2001 .-С.90 [↑](#footnote-ref-47)
48. Балашов Д.Н, Балашов Н.М, Маликов С.В. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «ИНФРА-М», 2005.-С.66 [↑](#footnote-ref-48)
49. Яблоков Н.П. Криминалистика: Учебник. – М.: Изд.-во «Юристь», 2005 .-С.60-64 [↑](#footnote-ref-49)
50. Савельева М.В, Смушкин А.Б. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «Дашков и К», 2009.-С.66 [↑](#footnote-ref-50)
51. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Российская Е.Р. Криминалистика: Учебник для вузов. – М.: Изд.-во «НОРМА», 2000.-С.100 [↑](#footnote-ref-51)
52. Ищенко Е.П., Филиппов А.Г. Криминалистика: Учебник. - М.: Изд.-во «Высшее образование», 2007.С.-55 [↑](#footnote-ref-52)
53. Бурцева Е.В., Рак И.П., Селезнев А.В., Сысоев Э.В. Криминалистика: Учебник для вузов. - Тамбов: Изд.-во «ТГТУ», 2006. С.88 [↑](#footnote-ref-53)
54. См.: Кудрявцева А.В. Использование судебно-медицинских познаний в расследовании преступлений. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2001. -С. 59 [↑](#footnote-ref-54)
55. Комисарова Я.В. О понятии экспертной деятельности. // Эксперт криминалист. 2008 №2. [↑](#footnote-ref-55)
56. Шляхов А.Р. Классификация судебной экспертизы // Общее учение о методах судебной экспертизы : Сб. научн.тр. М., 1977. Вып. 28. СП. [↑](#footnote-ref-56)
57. Ожегов СИ. Словарь русского языка. М, 1986.С.834. [↑](#footnote-ref-57)
58. Штофф В.А. Проблемы методологии научного познания. М., 1978.С.141-142. [↑](#footnote-ref-58)
59. Грановский Г.Л. Экспертные задачи: понятия, структура, стратегия решения// Теоритические и методические вопросы судебной экспертизы: Сб. начн.тр. М. 1985.С.57. Орлова В.Ф., Шляхов А.Р. Принципы классификации задач криминалистической экспертизы // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы: Сб. науч.тр. М. 1984. С.50. [↑](#footnote-ref-59)
60. Илларионов В.А., Суворов Ю.Б., Осепчугов Е.В. Инженерно-технический аспект исследования причинно-следственных связей в механизме ДТП // Судебная автотехническая экспертиза : Сб. науч. тр. М.,1986.с.161. [↑](#footnote-ref-60)
61. Винберг А.И., Малаховская Н.Т. Судебная экспертология: (общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз): Учеб. пособие. Волгоград. 1979. С. 160. [↑](#footnote-ref-61)
62. Юрлов Ю.К. Классификация экспертных исследований по их задачам // Новые разработки и дискуссионные проблемы теории и практики судебной экспертизы: Экспресс-информ. М.,1985. Вып.1. С.14-15. [↑](#footnote-ref-62)
63. Корухов Ю.Г. Соотношение категорий экспертных задач: идентификационных, классификационных, диагностических // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы: Сб. науч.тр. М., -1984.С.97. [↑](#footnote-ref-63)
64. Романов Н.С. Судебно-экспертная диагностика как познавательный процесс // Вопросы теории и практики судебной экспертизы: Сб. науч.тр. М., 1983.С.46. [↑](#footnote-ref-64)
65. Романов Н.С. Вопросы теории и методологии судебной автотранспортной диагностики // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: Сб. науч. тр. М., 1984.С.35. [↑](#footnote-ref-65)