

Учреждение образования
«Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»

Р.В. Скачек

ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

*Рекомендовано Министерством внутренних дел Республики Беларусь
в качестве учебного пособия
для обучающихся учреждений высшего образования
Министерства внутренних дел Республики Беларусь
по специальности 1-24 01 02 «Правоведение»*

Минск
Академия МВД
2017

УДК 343.985.7
ББК 67.52
С42

Рецензенты:

Следственный комитет Республики Беларусь;
кафедра конституционного и административного права
Института управленческих кадров
Академии управления при Президенте Республики Беларусь;
начальник отдела организационного и финансового
обеспечения работы и проведения криминалистических экспертиз
Научно-практического центра проблем укрепления законности и правопорядка
Генеральной прокуратуры Республики Беларусь
кандидат юридических наук, доцент *А.С. Сенько*

Скачек, Р.В.

С42 Организация расследования дорожно-транспортных происшествий : учебное пособие / Р.В. Скачек ; учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь». – Минск : Академия МВД, 2017. – 126, [2] с.

ISBN 978-985-576-025-3.

Рассматриваются актуальные теоретико-правовые аспекты организации производства по материалам и уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Обозначены основные проблемы, возникающие при расследовании общественно опасных деяний анализируемого вида, предложены возможные направления по их устранению. Пособие носит учебно-методический и практический характер.

Предназначено для курсантов и слушателей, следователей и лиц, производящих дознание, специализирующихся на производстве по материалам и уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях.

УДК 343.985.7
ББК 67.52

ISBN 978-985-576-025-3 © УО «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
Глава 1. Правовые и теоретические основы организации расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	5
Глава 2. Организация деятельности следственно-оперативной группы на месте дорожно-транспортного происшествия	23
Глава 3. Организация первоначального этапа расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	46
Глава 4. Особенности допросов потерпевших (свидетелей) по уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	51
Глава 5. Осмотр транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии	59
Глава 6. Организация розыска водителя и собирания доказательств его причастности к совершению дорожно-транспортного происшествия	65
Глава 7. Организация и проведение следственного эксперимента при расследовании нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	76
Глава 8. Использование специальных знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	85
Глава 9. Привлечение в качестве обвиняемого лица, допустившего нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств	97
Глава 10. Организация расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств на последующем этапе	101
Глава 11. Организация расследования управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачи управления транспортным средством такому лицу либо отказа от прохождения проверки (освидетельствования)	108
Рекомендуемая литература	121
Приложение	127

ВВЕДЕНИЕ

Рост количества транспортных средств предопределил увеличение числа водителей, при этом качественные характеристики вождения (приобретенный опыт управления, водительский стаж, культура вождения и т. д.) остаются довольно низкими. Количество погибших в ДТП за 2012–2016 гг. составило 3 929 человек. Несмотря на установившуюся тенденцию к снижению количества погибших в ДТП (2011 г. – 1 039, 2016 г. – 581), вопросы противодействия дорожно-транспортной преступности являются актуальными для белорусского государства.

В этой связи в обозначенной проблеме важное место занимают вопросы организации расследования ДТП как для следователей, практиков, так и обучающихся. Данные вопросы нашли свое отражение в предлагаемом учебном пособии.

Издание включает 11 глав, посвященных отдельным теоретическим и прикладным аспектам организации расследования ДТП: теоретические и правовые основы производства по материалам и уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения (ПДД) или эксплуатации транспортных средств, особенности проведения отдельных следственных и иных процессуальных действий, принятия процессуальных решений, базирующиеся на разработках ведущих ученых, материалах передового опыта отечественной и зарубежной практики расследования дорожно-транспортных преступлений. Особый интерес представляет гл. 11, посвященная особенностям производства по материалам и уголовным делам об управлении транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения.

Изучение указанных тем пособия, расположенных в логической последовательности, позволит обучающимся сформировать теоретическую базу знаний, необходимых для осуществления эффективного противодействия дорожно-транспортным преступлениям при осуществлении правоохранительной деятельности.

ПРАВОВЫЕ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Успешное расследование преступлений, связанных с нарушением ПДД или эксплуатации транспортных средств, невозможно без знания основных нормативных правовых актов, регулирующих безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств. Обозначим основные из них и кратко рассмотрим основное их содержание, при этом не будем останавливаться на нормативных правовых актах, регулирующих общий порядок производства по материалам и уголовным делам, взаимодействие между различными правоохранительными органами Республики Беларусь, оказание международной правовой помощи, так как они довольно подробно освещаются при изучении дисциплины «Организация расследования отдельных видов преступлений». В частности, к основным нормативным правовым актам, регулирующим вопросы безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, относятся:

1) Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении». Он определяет законодательство в области дорожного движения, содержание ПДД, участников дорожного движения и их правовой статус, содержание государственного регулирования, управления и контроля в области дорожного движения. Закон также регламентирует основные положения организации и обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь;

2) Правила дорожного движения Республики Беларусь, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551. Ими определяется порядок движения на дорогах Республики Беларусь;

3) Уголовный кодекс Республики Беларусь. В гл. 28 содержатся нормы, устанавливающие уголовную ответственность за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В рамках изучаемой дисциплины особое значение имеют ст. 317–319, 321, так как именно они определяют ответственность за общественно опасные деяния в области дорожного движения;

4) Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. В гл. 18 содержатся нормы, устанавливающие административную

ответственность за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Для организации расследования нарушений ПДД особое значение имеют ст. 18.12–18.25, так как именно они устанавливают ответственность за нарушение ПДД его участниками;

5) постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 апреля 2011 г. № 497 «Об утверждении Положения о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ», содержание которого можно определить исходя из его названия;

6) постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 23 марта 2004 г. № 66 «О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий». Оно определило перечень технических средств организации дорожного движения, используемых при осмотрах мест ДТП, Инструкцию о мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортного происшествия.

Особый интерес для практики расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств представляет постановление Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 1 октября 2008 г. № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.ст. 317–318, 321 УК)». Постановление содержит основные подходы судебной практики к квалификации при производстве по уголовным делам рассматриваемого вида. Следует отметить, что его содержание несколько устарело и не соответствует современным требованиям правоприменительной практики.

Уголовно-правовая характеристика является одним из элементов теоретических основ организации расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, так как ее знание позволяет правильно квалифицировать допущенные нарушения ПДД, конкретизировать обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании.

Остановимся на уголовно-правовой характеристике преступлений, ответственность за совершение которых наступает согласно ст. 317 УК Республики Беларусь, так как в общем массиве дорожно-транспортных преступлений они являются самыми распространенными.

Характер преступных действий, предусмотренных ст. 317 УК Республики Беларусь, свидетельствует о том, что рассматриваемая нор-

ма направлена на охрану безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Это и обуславливает специфику этих преступлений. Нарушение же правил безопасности технического обслуживания транспортных средств, правил безопасности труда во время ремонта, заправки горючим транспортных средств или производства погрузо-разгрузочных работ не может быть квалифицировано по ст. 317 УК Республики Беларусь, так как в упомянутых случаях отсутствует посягательство на безопасность дорожного движения. Так, если лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения транспортного средства, то действия виновного подлежат квалификации по ст. 303–306 УК Республики Беларусь, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан.

Отсюда следует, что непосредственным объектом преступлений, предусмотренных ст. 317 УК Республики Беларусь, является безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Согласно ПДД Республики Беларусь **«безопасность дорожного движения»** – состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия». Вместе с тем при совершении рассматриваемых преступлений вред причиняется и другим правоохраняемым объектам: людям, имуществу.

Говоря об объекте рассматриваемого преступления, необходимо обсудить также вопрос, о каких видах транспорта идет речь в ст. 317 УК Республики Беларусь.

Предметом преступления согласно ст. 317 является механическое транспортное средство, на что указано в примечании к статье. **Под транспортным средством**, указанным в ст. 214, 317–318 УК Республики Беларусь, понимаются механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования, а также шасси транспортного средства и самоходная машина.

Из ст. 317 УК Республики Беларусь прямо вытекает, что ею охватываются преступные нарушения правил безопасности движения или эксплуатации тракторов и иных самоходных машин (тракторы всех категорий и любого назначения, грейдеры, бульдозеры, скреперы, комбайны, сельскохозяйственные уборочные механизмы и другие самоходные машины). Закон исходит из того, что, во-первых, водители всех средств механического транспорта обязаны соблюдать установленные правила

технической эксплуатации и безопасности движения и что нарушение этих правил во время движения по дорогам страны водителем любого вида механических транспортных средств создает такого же рода опасную дорожную обстановку, как и при совершении указанных действий водителем легкового автомобиля.

При привлечении лица к уголовной ответственности по ст. 317 УК Республики Беларусь необходимо установить следующие признаки состава преступления, характеризующие объективную сторону этих преступных деяний: нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств; наступление соответствующих последствий; причинную связь между деянием и наступившими вредными последствиями.

Для состава преступления, предусмотренного ст. 317 УК Республики Беларусь, необходимо, чтобы общественно опасные действия (или бездействие) лица выражались в нарушении ПДД или правил эксплуатации транспортных средств.

При привлечении виновных к уголовной ответственности по ст. 317 УК Республики Беларусь в первую очередь должен быть установлен сам факт нарушения ПДД. Правила устанавливают определенный порядок дорожного движения, т. е. определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения. **Под дорожным движением** понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам.

При определении объективной стороны дорожно-транспортного преступления необходимо сопоставить, в какой степени противоречило поведение участников ДТП нормам должного поведения для данной категории лиц в рассматриваемой ситуации. Для решения этого вопроса необходимо обратиться прежде всего к соответствующим нормативным правовым актам, в первую очередь к Правилам дорожного движения, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г.

Оценивая допущенные нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств, необходимо иметь в виду, что далеко не все виды нарушений этих правил, повлекшие соответствующие последствия, перечислены в ст. 317 УК Республики Беларусь. Диспозиция данной статьи предусматривает ответственность только за такие нарушения правил эксплуатации транспортных средств, которые непосредственно связаны с безопасностью его движения. Определенные колебания в судебной практике по рассматриваемому вопросу объясняются тем, что диспозиция ст. 317 УК Республики Беларусь охватывает случаи нарушения не только ПДД, но и правил эксплуатации транспортных средств. Возника-

ет вопрос: о нарушении каких именно правил эксплуатации транспортных средств идет речь в статье?

Правила эксплуатации механических транспортных средств весьма разнообразны. В самой общей форме их можно было бы подразделить на две группы. *Первую группу* составляют правила эксплуатации, непосредственно связанные с безопасностью движения транспорта (требование эксплуатации только транспортных средств, имеющих исправные тормозную систему и рулевое управление, шины, отвечающие определенным стандартам; перевозка пассажиров в кузовах только таких грузовых машин, которые оборудованы специальными приспособлениями, и т. д.). *Ко второй группе* относятся правила эксплуатации, непосредственно не влияющие на безопасность движения. Например, в ПДД указано, что груз должен быть размещен и при необходимости закреплен на транспортном средстве так, чтобы он не закрывал регистрационные знаки, не создавал шума и т. д.

Состав преступления, предусмотренный ст. 317 УК Республики Беларусь, налицо только в том случае, если нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств повлекло определенные вредные последствия.

Нарушение ПДД, не повлекшее соответствующих последствий, налагает административную ответственность, так как степень общественной опасности таких нарушений меньше.

Вместе с тем нельзя не учитывать и того, что практически очень трудно, а подчас и невозможно установить, могли ли реально наступить вредные последствия и какие именно в результате нарушения ПДД. Нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств в принципе всегда таит в себе угрозу возникновения вредных последствий. Так, если водитель транспортного средства выехал на перекресток при красном сигнале светофора, то это нарушение ПДД может повлечь самые разнообразные вредные последствия – от незначительных до самых тяжких. Однако в данной конкретной обстановке (на перекрестке не было пешеходов, не было автомобилей) указанное нарушение не повлекло и не могло повлечь за собой наступление вредных последствий. К тому же в результате такого нарушения вредные последствия могли не наступить и в силу того, что водитель сам смог предотвратить их наступление. Водитель в данном случае должен нести ответственность за совершение административного правонарушения.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 317 УК Республики Беларусь необходимо также установить, что вредные последствия находятся в причинной связи с нарушением ПДД или эксплуатации транспортных средств. Причинная связь существует реально и незави-

симо от сознания людей. При этом причинная связь, как и любой иной признак состава преступления, предусмотренного ст. 317 УК Республики Беларусь, не может предполагаться, а должна быть доказана при производстве по материалам и уголовным делам.

По уголовным делам о нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств и выяснения объема и характера наступивших вредных последствий. До этого момента вопрос о причинной связи не может быть рассмотрен.

Установление причинной связи при совершении дорожно-транспортных преступлений необходимо в случае причинения вреда как путем активных действий, так и при преступном бездействии.

Нарушение ПДД, неправомерное поведение лица должно предшествовать наступлению вредных последствий. При этом они могут быть значительно отдалены во времени от факта нарушения, но могут и непосредственно сопутствовать нарушению, т. е. наступить сразу же после неправомерных действий (бездействия) субъекта. Естественно, отсутствует причинная связь, если неправомерные действия лица были совершены после наступления вредных последствий.

Однако одной лишь последовательности во времени еще недостаточно для того, чтобы признать наличие причинной связи между фактом неправомерных действий и наступившими вредными последствиями. Во всех случаях следствие и суд, установив факт нарушения, вредные последствия и внешнюю (во времени) последовательность событий, не должны считать, что вопрос о наличии причинной связи уже решен. Необходимо точно определить роль и значение факта нарушения соответствующих правил в общей цепи развития событий.

Невозможно заранее установить какой-то шаблон, с помощью которого оценивались бы те или иные факторы и определялась их роль в возникновении происшествия. Так, было бы совершенно неправильно считать, что при грубой неосторожности пешехода или неправильных действиях других водителей лицо, допустившее наезд на гражданина и причинившее ему смерть, во всех случаях не должно привлекаться к уголовной ответственности. Ошибочным такой вывод был бы потому, что водитель во время управления транспортным средством всегда должен проявлять максимум внимания и предусмотрительности. В частности, он должен не только учитывать нормальную, ординарную обстановку и условия движения, но и быть готовым к различного рода случайностям, обязан своевременно реагировать на изменения дорожной обстановки: вовремя тормозить, умело объезжать возникшие препятствия и т. д.

Правильное установление субъективной стороны имеет важное значение и для определения объективной стороны преступления. Это обусловлено в первую очередь тем, что преступным действием (бездействием) признается лишь такое поведение лица, которое находится под контролем его воли и сознания. В объективную сторону включаются только те вредные последствия, которые виновный предвидел или в отдельных случаях должен был и мог предвидеть.

Важное значение при рассмотрении субъективной стороны дорожно-транспортных преступлений имеет вопрос, относительно каких обстоятельств совершенного деяния необходимо выяснять психическое отношение виновного. Психическая деятельность человека представляет собой сочетание интеллектуального и волевого моментов.

Объективная сторона анализируемых преступлений заключается в нарушении ПДД или правил эксплуатации транспортных средств и факте наступления определенных вредных последствий. Следует также иметь в виду, что в каждом отдельном случае преступное поведение виновного может слагаться не из одного, а из целого ряда нарушений. Вредные последствия могут быть многочисленны и весьма разнообразны. Субъективное (психическое) отношение виновного к каждому из допущенных им нарушений и наступившим вредным последствиям также может быть различным. В психике виновного должны найти отражение все эти обстоятельства. Если же не будет установлено определенного психического отношения лица к действию (бездействию) и к вредным последствиям, то лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности, так как в этом случае фактически не будет установлена субъективная сторона преступления.

Выяснение психического отношения виновного к действию (бездействию) и к наступившим вредным последствиям имеет важное правовое значение. Во-первых, это означает установление признаков, относящихся к составу дорожно-транспортного преступления, что необходимо для правильной квалификации; во-вторых, способствует отграничению одних преступлений от других, смежных преступлений; в-третьих, помогает выяснить степень общественной опасности виновного и совершенного им преступления и тем самым способствует назначению справедливой меры уголовного наказания. Установление характера психического отношения лица к обстоятельствам, входящим в объективную сторону преступления (такими обстоятельствами являются не только вредные последствия, но и само общественно опасное действие (бездействие)), всегда имеет важное значение для правильной квалификации преступления.

Преступное легкомыслие по отношению к вредным последствиям не может иметь места в случае, если по отношению к факту совершен-

ного нарушения у виновного имела преступная небрежность, так как он не предвидел самого факта нарушения, а следовательно, не осознавал и возможность наступления вредных последствий.

Так, если водитель по рассеянности не увидел дорожный знак, на котором были указаны особенности дороги (извилистая, кривая, опасный поворот, железнодорожный переезд и т. д.), и поэтому не принял необходимых мер предосторожности, в результате чего наступили соответствующие последствия, то в данном случае и по отношению к факту нарушения ПДД, и по отношению к наступившим вредным последствиям имеет место преступная небрежность: виновный не предвидел факта нарушения, не предвидел возникновения вредных последствий, но должен был и мог предвидеть как сам факт нарушения, так и наступление вредных последствий.

При преступном легкомыслии по отношению к наступившим вредным последствиям при совершении рассматриваемых преступлений лицо осознает возможность их наступления, но надеется, что в данных конкретных условиях вредные последствия не наступят. Виновный считает возможным предотвратить наступление вредных последствий своими собственными силами. Он может также рассчитывать на то, что пешеход успеет перейти дорогу и несчастный случай не произойдет, может надеяться на действия других водителей и т. д. Однако такая надежда на предотвращение результата является легкомысленной, недостаточно обоснованной и нереальной. Поэтому и рассматривается уголовным законом как преступное легкомыслие.

Легкомысленный расчет – расчет, сделанный без учета особенностей дорожной обстановки, технической возможности управляемого транспортного средства, состояния водителя, действия окружающих лиц. Легкомысленным он признается потому, что в данной ситуации при правильном расчете наступления вредных последствий можно было бы избежать. Если окажется, что вредные последствия наступили бы и при правильном расчете, то в действиях водителя вины нет.

Говоря о том, что виновный предвидит возможность наступления вредных последствий, необходимо отметить, что предвидение наступления вредных последствий должно относиться к тому периоду поведения лица, когда он еще может принять меры для предотвращения этих последствий. Указанное обстоятельство особенно важно отметить потому, что в момент контактной фазы механизма ДТП водитель, как правило, осознает неизбежность наступления последствий, однако предотвратить их уже не в состоянии.

Преступная небрежность в отношении вредных последствий может сочетаться и с преступно-небрежным нарушением ПДД или экс-

плуатации транспортных средств. Данная ситуация усматривается в тех случаях, когда виновный не сознавал, но должен был и мог сознавать, что он нарушает какие-либо конкретные ПДД или эксплуатации транспортных средств. При этом следует подчеркнуть: небрежность предполагает, что субъект мог и должен был предвидеть в общих чертах все возможные вредные последствия своего нарушения, несмотря на то, что в конкретной ситуации они могли развиваться несколько необычно.

При привлечении к уголовной ответственности за преступление, совершенное по преступной небрежности, необходимо иметь в виду, что закон требует в каждом конкретном случае устанавливать не только обязанность, но и реальную возможность лица предвидеть наступившие вредные последствия. Такая возможность, как известно, может быть ограничена и объективными условиями, и субъективными особенностями человека. Чаще всего это происходит в тех случаях, когда виновный не сознавал сам факт нарушения им ПДД или эксплуатации транспортных средств.

В современном транспортном потоке действия водителей, пешеходов, пассажиров и других участников движения теснейшим образом взаимосвязаны. Каждый участник движения рассчитывает на строго определенное поведение другого лица, управляющего транспортным средством или пересекающего улицу, соответственно координирует свое поведение. Поэтому, если тот или иной участник движения вопреки ПДД неожиданно и резко меняет характер своего поведения на дороге, водитель, совершивший в связи с этим наезд на пешехода или допустивший столкновение с другим транспортным средством, возможно, и не мог предвидеть такого развития событий. В этом случае имеет место **невиновное причинение вредного результата**. Невозможность предвидения в данном случае вытекала из того, что сам водитель никаких нарушений ПДД не допускал, а если они и были им допущены, то не эти нарушения обусловили наступление вредных последствий.

Динамика статистики ДТП в конечном счете зависит от участников движения и в первую очередь от лиц, управляющих транспортными средствами. Поэтому вопросы отбора, профессиональной подготовки и воспитания водителей являются главным звеном в профилактике и предупреждении ДТП. Международная статистика показывает, что 70–80 % ДТП происходит по вине водителей либо из-за физической, психической и психологической неспособности водителей к управлению транспортными средствами, либо из-за пониженной способности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовленности к вождению, либо, наконец, из-за простой недисциплинированности и невнимательности.

Пригодность к вождению механическим транспортным средством определяется медицинской комиссией. Однако, как отмечается в целом ряде специальных исследований, такая комиссия не может полностью выявить способности проверяемого: качество его внимания и оперативного мышления, эмоциональную устойчивость, скорость психомоторной реакции. Ведь почти половина всех наездов на препятствия и пешеходов происходит из-за упущенной десятой доли секунды (так называемая трагедия нескольких метров). В связи с этим чрезвычайно важны специальные медицинские исследования, которые определяли бы уровень психомоторной реакции водителя транспортного средства. Знание водителем его потенциальных возможностей к управлению транспортом и обеспечению безопасности движения во многих случаях поможет ему избрать наиболее оптимальный образ действий за рулем, повысит его внимательность, бдительность, а иногда даже может заставить человека отказаться от самостоятельного управления транспортным средством. Зарубежный опыт проведения специальных обследований на предмет определения психофизиологической пригодности человека к управлению транспортным средством показывает, что отбор лиц на работу в качестве водителей с применением указанных методов дает весьма положительные результаты. В условиях непрерывно повышающейся интенсивности дорожного движения к управлению транспортным средством должны допускаться лишь те лица, которые по возрасту (к управлению автотранспортом и городским электротранспортом допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста) и медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. ПДД в достаточно категорической форме закрепили это положение.

Требования, предъявляемые к водителям с точки зрения возраста и здоровья, общеизвестны. Следовательно, их несоблюдение является нарушением ПДД и при соответствующих обстоятельствах влечет различные виды ответственности, в том числе уголовную.

Индивидуализация ответственности предполагает также учет состояния здоровья и других личных качеств лица, совершившего ДТП. Это вытекает из общих принципов уголовного права. Некоторые особенности личности водителя могут иметь решающее значение не только при назначении наказания, но и при установлении оснований уголовной ответственности, т. е. при выяснении признаков состава преступления. Управление механическими транспортными средствами имеет свою специфику. Человек, обладающий определенными дефектами здоровья, не в состоянии обеспечить необходимую безопасность при вождении транспортного средства (ПДД запрещают управлять транспортным

средством в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения). Наличие у водителя в момент дорожного происшествия болезненного или утомленного состояния может существенно повлиять на пределы его ответственности.

Согласно ст. 27 УК Республики Беларусь уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения преступления 16-летнего возраста. В ч. 2 этой статьи указаны преступления, за которые уголовная ответственность наступает с 14 лет, при этом ст. 317 не упоминается, следовательно, субъект по данному преступлению общий – лицо, достигшее 16-летнего возраста.

УК Республики Беларусь основным отличительным признаком субъекта данного преступления считает управление перечисленными в примечании к ст. 317 УК Республики Беларусь видами транспортных средств. Лицо должно считаться управляющим транспортным средством независимо от того, работает ли оно в государственной или общественной организации или управляет собственным транспортным средством, в рабочее или нерабочее время, на законном основании или самовольно.

Главное внимание закон обращает на характер фактической деятельности лица в момент совершения им преступления. Лицо должно считаться управляющим транспортным средством, когда оно само ведет транспортное средство, или когда осуществляет управление параллельно с лицом, которого оно обучает вождению транспортным средством, или дает ученику-водителю указания по поводу управления транспортным средством, сидя рядом с этим учеником в машине во время ее движения.

Также по законодательству для квалификации преступления не имеет значения, было ли у виновного водительское удостоверение в момент управления транспортом, либо он был лишен его, либо вовсе не имел.

УК Республики Беларусь предусмотрел в ст. 317 следующие виды вредных последствий при нарушении ПДД или эксплуатации транспорта: причинение менее тяжкого (ч. 1), тяжкого телесного повреждения (ч. 2), смерть одного (ч. 2) или нескольких лиц (ч. 3).

Особую опасность представляют нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств, допущенные лицом, управляющим транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ (далее – опьянения), повлекшие по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения (ч. 4 ст. 317 УК), смерть двух или более лиц (ч. 5 ст. 317 УК). Указанные нормы были введены в действие 12.07.2013 г.

Рассмотрев уголовно-правовую характеристику, остановимся на основных элементах криминалистической характеристики анализируемых преступлений.

Говоря о причинах нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, следует отметить, что по причинам возникновения ДТП можно подразделить:

1) на происшествия, возникшие по вине людей (водителей, пассажиров, лиц, ответственных за техническое состояние транспортных средств и дорог, и др.);

2) происшествия, которые обусловлены непреодолимой силой природы (наводнение, обвал, землетрясения и т. п.), а также случайным стечением обстоятельств.

В подавляющем большинстве случаев ДТП происходят в результате нарушения ПДД водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, а также вследствие грубых нарушений работниками транспортных хозяйств правил технической эксплуатации и плохого контроля за состоянием дорог и организации регулирования уличного движения.

Нарушение ПДД со стороны водителей чаще всего заключаются:

в превышении безопасной скорости при маневрах (повороте, необходимости уклониться от столкновения или наезда, объехать препятствие или неровность дороги), попадании на участок дороги с худшими характеристиками;

обострении дорожной обстановки;

несоблюдении очередности проезда перекрестков;

неподаче или неправильной подаче предупредительного сигнала;

неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия;

нарушении требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, дорожной разметки;

несоблюдении безопасной дистанции;

неожиданном выезде из своего ряда движения и ослеплении светом фар;

стоянке на проезжей части без освещения;

нарушении правил перевозки пассажиров;

нахождении водителя в нетрезвом состоянии, его работе по времени, превышающем допустимые пределы.

Нарушения ПДД со стороны пешеходов обычно состоят:

в неожиданном появлении пешехода из-за препятствия (например, из-за стоящего на остановке автобуса, автомобиля у тротуара или обочины);

внезапном выходе пешехода из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении;

непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом (например, пешеход, явно пережидаящий проезд автомобиля, вдруг перебегает наперерез);

выходе пешехода на проезжую часть в месте, где это запрещено;

внезапном выходе пешехода из неосвещенной зоны дороги.

Огромную опасность представляет управление механическими транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Специальные медико-психологические и психофизиологические исследования неопровержимо подтверждают, что даже незначительное количество алкоголя в организме человека существенно снижает его способность к управлению механическим транспортным средством.

Для ДТП характерно наличие многочисленных следов и изменений в материальной обстановке. Это следы движения, скольжения по дороге; следы повреждений на самих транспортных средствах, наземных сооружениях; повреждения и травмы, полученные водителем, пассажирами, пешеходами, и т. п.

Последствием ДТП, как правило, является материальный ущерб, связанный с повреждением (уничтожением) транспортного средства, наземных сооружений и т. д. Наиболее тяжкие последствия – гибель людей, телесные повреждения, психические травмы. В результате ДТП возможны и вредные воздействия на окружающую среду (ДТП с участием транспортных средств, перевозящих взрывоопасные, токсичные и радиоактивные вещества).

Криминалистическая характеристика ДТП включает в себя также совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, проявляющихся преимущественно в механизме преступления, некоторых особенностях способа его совершения, обстановки и средств совершения преступления, а также особенностях личностного характера участников¹.

В криминалистической характеристике данного преступления ведущим элементом является именно механизм преступления, а не способ его совершения, как это нередко наблюдается в криминалистических характеристиках других преступлений. Способ совершения ДТП, имеющий своеобразные черты, чаще играет подчиненную роль по отношению к механизму и другим элементам криминалистической характеристики дорожно-транспортного преступления. При этом под механизмом ДТП понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в мате-

¹ См.: Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособие. – М. : Щит-М, 2010. – С. 93–97.

риализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития ДТП.

Способ совершения ДТП как самостоятельный элемент криминалистической характеристики в силу своеобразия этого вида преступлений чаще всего рассматривается с позиций особенностей поведения в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. Способ сокрытия факта ДТП или своего участия в нем, а иногда и способ маскировки его под другое преступление являются самостоятельными элементами указанной характеристики.

Обстановка преступных нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств включает в себя такие элементы, как место, время и другие обстоятельства. Дорожно-транспортная обстановка, например, представляет собой сложную, исключительную динамичную совокупность объективных и субъективных обстоятельств, которые должны учитываться водителем при управлении транспортным средством. Она включает в себя планировку дорог, освещенность проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, средств автоматического и иного регулирования дорожного движения, интенсивность и скорость движения транспортных средств, поведение пешеходов и водителей и т. д. Чем сложнее дорожная обстановка, тем больше оснований ожидать возникновения аварийных ситуаций. Так, чаще всего ДТП имеют место в часы наиболее интенсивного движения транспортных средств, при неблагоприятных погодных условиях, в ночное время и т. п.

Важное значение имеют особенности личности нарушителей ПДД или эксплуатации транспортных средств. Как правило, этой категории преступников свойственны: излишняя самоуверенность, эгоизм, нечестность; пренебрежительное отношение к правилам безопасности; недостаточная профессиональная подготовка; отсутствие необходимого опыта, практических навыков; недостаточная требовательность к себе и подчиненным в части соблюдения требований безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

ДТП, как правило, результат многих обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных причин нарушения правил безопасности, которые привели к происшествию, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия преступления, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Наиболее типичными обстоятельствами, способствующими дорожно-транспортным преступлениям в обобщенном виде, являются: недостатки

в организации движения транспортных средств и пешеходов, в контроле за техническим состоянием транспортных средств, дорог; отсутствие надлежащего надзора за движением со стороны органов ГАИ, ответственности; недостатки в подготовке водителей транспортных средств (как профессионалов, так и любителей), в пропаганде ПДД среди участников дорожного движения.

Согласно Инструкции о порядке учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденной приказом Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 21 марта 2013 г. № 97, все ДТП, совершаемые на территории Республики Беларусь, для удобства учета и последующего анализа подразделяются на следующие категории:

1) ДТП с участием механического транспортного средства и пешехода. К ним относятся ДТП, в которых участвует одно или несколько транспортных средств и один или несколько пешеходов, независимо от того, участвовал пешеход в первой или последней фазе ДТП, а также от того, на дороге или за ее пределами погиб или был ранен пешеход;

2) ДТП с участием одного транспортного средства (не включенные в категорию 1). Это ДТП, не связанные со столкновением транспортного средства с другими участниками движения, даже если они могли участвовать в этом происшествии (например, транспортное средство пытается избежать столкновения и съезжает с дороги), или ДТП, обусловленные столкновением с препятствиями или животными на дороге. Столкновения с транспортными средствами, находящимися на стоянке, сюда не включаются;

3) ДТП – столкновения между транспортными средствами (не включенные в категории 1 и 2);

4) ДТП – столкновение между транспортным средством и подвижным составом железной дороги;

5) прочие ДТП – происшествия, не относящиеся к перечисленным выше категориям. К этим происшествиям относятся сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо), падения пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

При определении разновидности вышеуказанных категорий ДТП определяющим фактором является первое столкновение в пределах полотна дороги или первый механический удар по транспортному средству.

Говоря о видах ДТП, следует отметить, что ДТП категорий 1, 4, 5 на виды не подразделяются.

Виды ДТП категории 2:

1) опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этой разновидности не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды или категории происшествий;

2) наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, строительные материалы, ограждение и т. д.);

3) наезд на животное – происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

Виды ДТП категории 3:

1) столкновение с ударом сзади – столкновение с другим транспортным средством, находящимся на той же полосе проезжей части или обочине и движущимся в том же направлении или временно остановившимся ввиду условий движения. Столкновения с ударом сзади с транспортными средствами, находящимися на стоянке, не входят в этот вид;

2) столкновение на пересечении дорог или поворотах в плане – столкновение с другим транспортным средством, движущимся в поперечном направлении, в связи с выездом с прилегающих участков или въездом на них. Столкновения с ударом сзади или лобовые столкновения с транспортными средствами, ожидающими поворота, входят соответственно либо в 1-й, либо в 3-й вид данной категории ДТП;

3) лобовое столкновение – лобовое столкновение с другим транспортным средством, находящимся на той же полосе проезжей части и движущимся в противоположном направлении или временно остановившимся ввиду условий движения. Лобовые столкновения с транспортными средствами, находящимися на стоянке, входят в 5-й вид данной категории ДТП;

4) попутное столкновение – ДТП при движении в параллельном направлении (при обгоне или смене полос движения);

5) столкновение со стоящим транспортным средством – столкновение с неподвижным транспортным средством, которое останавливается или находится на стоянке преднамеренно (а не в результате условий дорожного движения), у края проезжей части, на обочинах, на специальных размеченных местах для стоянок или стояночных площадках;

6) наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

7) наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

Продолжая рассмотрение настоящей темы учебного пособия, следует отметить, что особенности возбуждения уголовных дел, типичные следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, особенности построения версий и планирования предварительного расследования, комплекс следственных действий, оперативно-розыскных и иных мероприятий на первоначальном этапе предварительного расследования, особенности взаимодействия следователя с работниками служб и подразделений ОВД, использования возможностей средств массовой информации при расследовании нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств будут рассмотрены более подробно в последующих главах пособия.

Использование возможностей автоматизированных информационных систем (АИС) позволяет осуществлять эффективное производство по материалам и уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств. К ним необходимо отнести АИС «Паспорт», Единую государственную систему регистрации и учета правонарушений (ЕГСРУП), АСУ «ГАИ-ЦЕНТР».

АИС «Паспорт» используется для получения анкетных данных лица, управлявшего транспортным средством, других участников и свидетелей ДТП.

При помощи ЕГСРУП можно получить информацию о ранее совершенных преступлениях, правонарушениях в области безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управлявшим транспортным средством.

В случае получения в ходе первоначальных следственных и иных процессуальных действий информации о марке, модели автомобиля, участвовавшего в ДТП, регистрационном знаке транспортного средства либо о его части из АСУ «ГАИ-ЦЕНТР», Единой системы программно-технических комплексов выдачи водительских удостоверений и свидетельств о регистрации транспортных средств (далее – ЕС ПТК) полу-

чают информацию о подозреваемых транспортных средствах и их владельцах с целью установления их возможного местонахождения.

При производстве по материалам и уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств могут быть также использованы отдельные возможности таких АИС и автоматизированных информационно-поисковых систем (АИПС), как:

АС «Пассажиропоток» – для установления факта пересечения границы лицом, подозреваемым в совершении ДТП, воздушным либо железнодорожным транспортом;

система электронного сбора платы за проезд в Республике Беларусь BelToll – для установления предполагаемого маршрута движения грузового транспортного средства до и после совершения ДТП;

АИПС «ФР-оповещение» – для обнаружения и задержания установленного лица, подозреваемого в совершении ДТП, при приобретении последним проездных билетов.

Глава 2

ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛЕДСТВЕННО-ОПЕРАТИВНОЙ ГРУППЫ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Осмотр места происшествия – первоначальное и неотложное следственное действие, состоящее в обнаружении, восприятии, изучении и фиксации состояния, свойств и признаков материальных объектов, находящихся на месте происшествия, в целях выяснения характера произошедшего события, личности преступника, мотивов преступления и иных обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании. Осуществляется он в соответствии с требованиями ст. 203–205 УПК Республики Беларусь.

При производстве по материалам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств осмотр места происшествия необходимо проводить незамедлительно, так как оно подвергается различным воздействиям (поток транспорта, пешеходов, атмосферные условия и т. п.), что может привести к уничтожению или повреждению следов и изменению обстановки, а в случаях, когда необходим розыск водителя и транспортного средства, от быстроты осмотра во многом зависит успех розыска.

Качество осмотра места происшествия на прямую зависит:

от своевременности прибытия следственно-оперативной группы (СОГ) на место происшествия;

проведения осмотра в строгом соответствии с нормами уголовно-процессуального закона;

организации охраны места происшествия и обеспечения безопасности движения в его районе;

оснащения СОГ научно-техническими средствами и радиосвязью;

планомерности проведения осмотра с учетом функциональных обязанностей его участников, а также привлечения к осмотру водителей, причастных к происшествию, свидетелей, потерпевших;

применения в ходе осмотра правильных тактических и технических приемов;

опыта следователя проведения осмотров мест ДТП.

В соответствии со ст. 204 УПК Республики Беларусь в осмотре места происшествия участие понятых не предусмотрено, однако в силу ст. 202 УПК Республики Беларусь по усмотрению органа уголовного

преследования понятые могут участвовать в производстве следственных действий и в случаях, не предусмотренных кодексом.

Учитывая резонансный характер преступлений, связанных с нарушением ПДД или эксплуатации транспортных средств, наличие противодействия при производстве по материалам и уголовным делам о преступлениях рассматриваемого вида, устоявшуюся практику, к осмотру места ДТП понятые привлекаются в обязательном порядке.

Наиболее целесообразно в качестве понятых приглашать опытных водителей, не имеющих отношения к происшествию. Во время осмотра понятые должны находиться рядом со следователем и внимательно наблюдать за производством следственного действия, видеть все те объекты, которые исследуются и фиксируются, участвовать в проведении необходимых измерений, удостоверить их точность.

Следует отметить, что следователь осуществляет руководство СОГ, определяет порядок ее работы, обеспечивает согласованную деятельность всех ее членов, направленную на установление очевидцев, пострадавших и лиц, совершивших преступление, обнаружение, фиксацию и изъятие следов преступления, формирование доказательственной базы. Следователь несет персональную ответственность за качество, полноту и результативность осмотра, применения криминалистических средств и методов, сбор, упаковку и сохранность изъятых следов и иных вещественных доказательств.

В состав СОГ должны входить сотрудники ГАИ, уголовного розыска, эксперт (при возможности эксперт-автотехник) Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь, при необходимости эксперт судебный медик. Рассмотрим более подробно обязанности каждого из участников СОГ на месте ДТП.

Сотрудники ГАИ на месте происшествия:

1) осуществляют охрану места ДТП с целью обеспечения неизменной обстановки происшествия, сохранности материальных объектов и следов, имеющих значение для установления обстоятельств дела;

2) обеспечивают безопасность движения транспортных средств и пешеходов на участке места происшествия до окончания осмотра, в темное время суток обеспечивают всех участников осмотра места происшествия световозвращающими жилетами;

3) оказывают содействие следователю при осуществлении измерений в ходе осмотра места происшествия;

4) в случае получения в ходе первоначальных следственных действий информации о марке, модели автомобиля, совершившего ДТП, регистрационном знаке транспортного средства либо о его части, истре-

буют из АСУ «ГАИ-ЦЕНТР», ЕС ПТК информацию о подозреваемых транспортных средствах и их владельцах с целью установления их возможного местонахождения.

Сотрудники уголовного розыска:

1) оказывают содействие следователю и выполняют его поручения;

2) в процессе проведения осмотра места ДТП осуществляют комплекс мероприятий оперативно-розыскного характера:

организуют поиск транспортного средства на прилегающих к месту происшествия улицах, переулках, во дворах, лесопосадках, на дорогах, отходящих от основной магистрали, в лесных массивах, расположенных вблизи места совершения ДТП;

с целью установления возможного места нахождения транспортного средства, участника ДТП осуществляют обработку предприятий различных форм собственности, транспортные средства которых двигались по автодороге, где было совершено ДТП, при возникновении необходимости осматривают транспортные средства, изымают носители с показаниями тахометров;

осуществляют обработку гаражно-строительных кооперативов (ГСК), гаражей-самостроев, стоянок, частных ремонтных мастерских и лиц, занимающихся незарегистрированным ремонтом автотранспорта в ГСК и частном секторе, с целью установления возможного местонахождения разыскиваемого транспортного средства и его водителя;

получают объяснения у очевидцев и лиц, которым известна какая-либо информация об обстоятельствах ДТП, приметах транспортного средства, его водителе;

истребуют от операторов сотовой связи информацию о телефонных соединениях абонентов в установленный промежуток времени, в зоне покрытия вышек, где расположено место совершения ДТП;

с учетом установленного времени совершения ДТП анализируют полученную от операторов сотовой связи информацию, по результатам анализа допрашивают абонентов с целью проверки причастности к совершенному ДТП, получения значимой для раскрытия и расследования преступления информации;

проверяют места возможного появления скрывшегося транспортного средства (АЗС, автомойки и т. п.), при наличии на указанных объектах средств видеofиксации изымают видеозапись для последующего анализа;

проверяют организации здравоохранения с целью получения информации о лицах, обращавшихся за помощью после времени совершения ДТП;

Эксперт-криминалист на месте происшествия оказывает помощь следователю:

в обнаружении, фиксации, изъятии, упаковке, транспортировке следов и других вещественных доказательств, которые впоследствии становятся объектами экспертного исследования;

применении технических средств при работе со следами, а также в фиксации хода и результатов осмотра места происшествия;

производстве предварительного исследования обнаруженных объектов;

составлении протокола осмотра места происшествия (специалист помогает описать следы и объекты, а также приемы и средства, используемые для обнаружения, фиксации и изъятия следов преступления);

составлении планов, схем, чертежей;

Специалист-автотехник оказывает помощь следователю:

в воспроизведении механизма происшествия;

установлении его причин и следов, позволяющих идентифицировать транспортное средство;

определении длины тормозного пути и установлении иных признаков, указывающих на направление, скорость движения автотранспорта и иные обстоятельства происшествия.

Судебный медик (врач) производит первоначальный наружный осмотр трупа на месте его обнаружения, сведения о котором следователь заносит в протокол осмотра места ДТП.

Качество осмотра места происшествия во многом зависит от готовности и технико-криминалистической оснащенности следователя (лица, производящего дознание). Если в распоряжении следователя нет специально разработанного унифицированного чемодана для осмотра мест ДТП (рис. 1, 2), то осмотр будет иметь положительный результат в том случае, если у следователя имеются в распоряжении следующие принадлежности:

1. Планшет для удобства ведения записей в полевых условиях.
2. Чертежные принадлежности (офицерская линейка, цветные карандаши, циркуль, ластик и т. д.) для подготовки планов, схем к протоколу осмотра места ДТП.
3. Две-три тесмяные рулетки длиной не менее 20 м для проведения измерений на месте ДТП. В случаях если асфальтированное покрытие ровное и не имеет искажений, то целесообразно использовать дорожный курвиметр, который также следует применять для измерения расстояний на закругленных и протяженных участках дороги.



Рис. 1. Унифицированный криминалистический чемодан для осмотра места ДТП «Инспектор»



Рис. 2. Унифицированный криминалистический чемодан для осмотра места ДТП «ВД-1»

В практике осмотра места происшествия по рассматриваемой категории дел чаще всего используются при проведении измерений механическая либо тесмяная рулетки. Однако их применение иногда затрудняется складывающейся дорожно-транспортной обстановкой, которая нередко препятствует точному измерению. Кроме того, осуществление измерений посредством рулетки требует немало времени, которое могло быть использовано для решения иных задач осмотра.

Наука не стоит на месте. Сегодня разработано большое число современных приборов измерений расстояний, успешно используемых в различных сферах деятельности человека (например, в строительстве, сельском хозяйстве).

Одним из таких инструментов является лазерный дальномер, позволяющий значительно повысить результативность и быстроту осуществления замеров. В литературе, посвященной вопросам расследования дорожно-транспортных преступлений, имеются предложения о возможном его использовании, однако не рассмотрены преимущества, которые предоставляет следователю (сотруднику ГАИ) его применение:

использование лазерного дальномера при осуществлении измерений на месте ДТП позволяет в 1,5 раза сократить время, необходимое для проведения осмотра места происшествия, тем самым освободить проезжую часть от поврежденных транспортных средств и следов аварии; является особо актуальным в условиях большого города, так как именно исследования, проводимые на месте ДТП, – одна из основных причин дорожных заторов, которые иногда влекут за собой дополнительные жертвы (смерть большого по причине несвоевременного прибытия скорой медицинской помощи и др.);

измерения, получаемые при использовании лазерного дальномера, отличаются повышенной точностью, чего нельзя сказать о результатах

использования обычной рулетки (лазерный луч, посредством которого определяется расстояние до объекта, прямолинеен и не зависит от особенностей рельефа и среды его использования (туман, дождь, снег и т. п.); для точности проводимого измерения достаточно лишь расположить прибор горизонтально, чему способствует вмонтированный в его корпус жидкостный уровень).

Наряду с достоинствами применение лазерного дальномера может сопровождаться некоторыми неудобствами, легко устранимыми и не умаляющими преимуществ данного устройства. Например, при измерении расстояния до следов, расположенных на горизонтальной поверхности и не имеющих объема, необходимо расположить перпендикулярно какой-либо предмет (линейка, строительный уровень и т. п.). Для улучшения видимости точки отображения лазерного луча на объекте целесообразно использовать очки с красными стеклами.

4. Строительный уровень (длина 1–1,5 м), используемый для измерения уклона профиля дороги.

5. Фонарь для работы в темное время суток и отыскания следов в затемненных местах.

6. Листы миллиметровой бумаги для составления планов и схем к протоколу осмотра.

7. Упаковочный материал (конверты, картонные коробки и т. п.).

8. Мелки (лучше фрагменты силикатных блоков) для нанесения на асфальтированном покрытии отметок о расположенных объектах осмотра для удобства проведения измерений.

9. Бечевка (веревка) для построения базовых линий.

Все другие средства, используемые при осмотре места ДТП, входят в комплект базового унифицированного криминалистического чемодана «Эксперт-криминалист», используемого при осмотре мест происшествий различного вида (рис. 3).



Рис. 3. Унифицированный криминалистический чемодан для осмотра места ДТП «Эксперт-криминалист»

Из существующих в криминалистике способов измерений наиболее целесообразно при проведении осмотра места ДТП использовать привязку при помощи системы прямоугольных координат, относительно осей которой проводится измерение до соответствующих точек объектов на месте происшествия. В качестве одной из осей условно могут быть выбраны прямолинейные бордюрные камни, асфальтированный край проезжей части (без повреждений), фасад примыкающего здания и другие объекты, прямолинейные по плоскости (рис. 4).

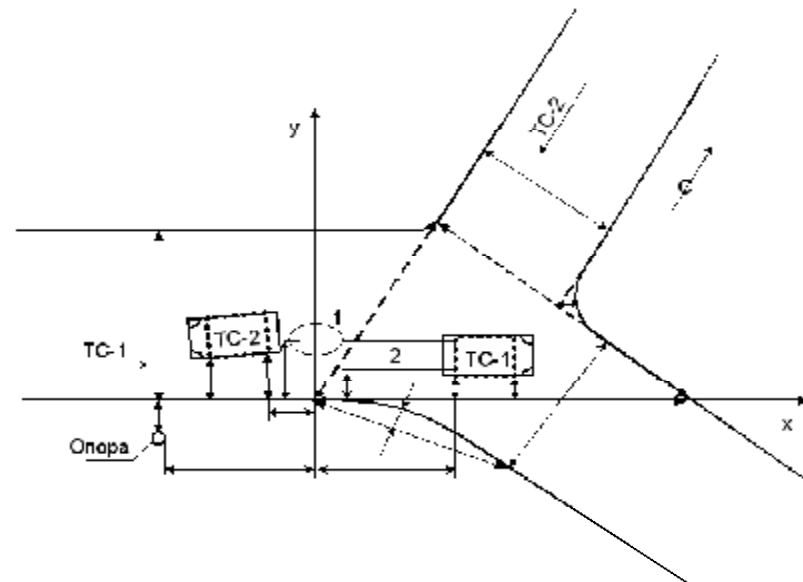


Рис. 4. Графическое отражение привязки при помощи прямоугольных координат

Но в практике при осмотре места ДТП не всегда имеется прямолинейный объект перпендикулярной привязки. В таких случаях используется способ измерений при помощи построения базовой линии. Базовая линия выступает в качестве объекта привязки, линии построения перпендикуляров от осматриваемых объектов на месте ДТП. Она проводится между двумя хорошо заметными статичными объектами, месторасположение которых длительное время будет неизменным. Для построения последней обычно используется хорошо натянутые бечевка (веревка) либо полотно тесняной рулетки (рис. 5).

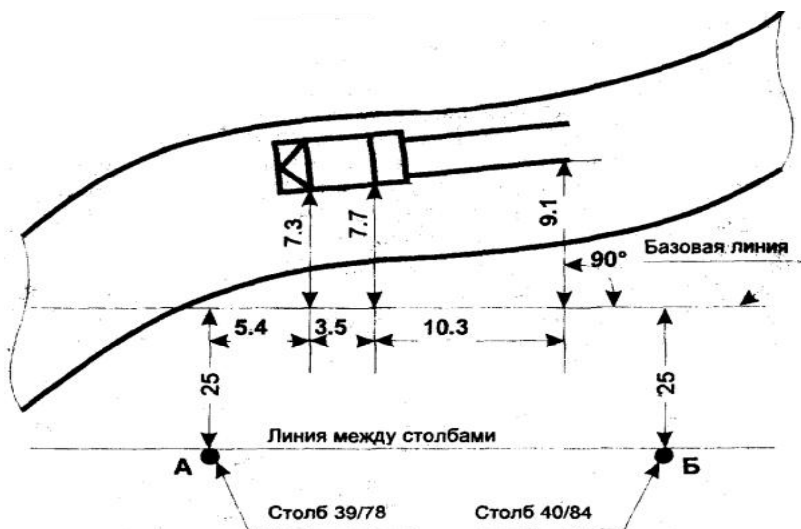


Рис. 5. Один из вариантов построения базовой линии при осмотре места ДТП

Тщательное и квалифицированное проведение измерений является одним из ключевых обстоятельств, способствующих успешному проведению расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств.

Далее рассмотрим комплекс организационных мероприятий на подготовительном этапе осмотра места ДТП.

При поступлении сообщения о ДТП следователь обязан:

зафиксировать время получения сообщения;

выяснить у сообщившего либо у лица, принявшего сообщение, вид ДТП, место происшествия и кто из сотрудников ГАИ или других сотрудников ОВД находится на месте происшествия;

поручить сотрудникам ГАИ принять меры к охране места происшествия до прибытия СОГ;

с учетом информации о событии ДТП определить круг лиц, которых необходимо привлечь к осмотру;

если место происшествия находится на значительном удалении от населенных пунктов, заранее обеспечить возможность участия понятых.

По прибытии на место ДТП следователь должен:

зафиксировать время прибытия;

принять меры для обеспечения безопасности проведения осмотра места происшествия, комплекс которых отражен в постановлении МВД

Республики Беларусь от 23 марта 2004 г. № 66 «О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий»;

выяснить, не нуждаются ли пострадавшие в неотложной медицинской помощи, принять меры к ее оказанию;

содействовать принятию мер к ликвидации последствий происшествия (тушение загоревшегося при аварии транспортного средства, обесточивание оборванных электропроводов, эвакуация раненых и т. д.);

проверить, охраняется ли место происшествия; если нет, то дать указание об организации охраны с учетом обнаруженной обстановки;

установить личность водителей, причастных к происшествию, изъять у них документы (водительское удостоверение, путевой лист, технический талон, технический паспорт автомобиля, накладные на груз и т. п.);

путем краткого опроса участников и очевидцев происшествия выяснить, при каких обстоятельствах произошло ДТП, каковы его последствия, а также какие изменения обстановки произошли на месте происшествия с момента его обнаружения до прибытия СОГ;

в случае крайней необходимости убрать с проезжей части транспортные средства и другие объекты, которые препятствуют движению; все эти объекты должны быть предварительно зафиксированы (их расположение отмечено с помощью мела или другим способом) и сфотографированы;

при обнаружении у водителя признаков опьянения направить его в сопровождении сотрудников ГАИ на медицинское освидетельствование;

для проведения мероприятий оперативно-розыскного характера дать соответствующие поручение оперативным сотрудникам, входящим в состав СОГ;

передать в дежурную часть ОВД информацию о скрывшемся водителе и транспортном средстве (приметы, направление движения и т. д.);

удалить с места происшествия всех посторонних (остаются только понятые, участники ДТП, члены СОГ);

разъяснить понятым и участникам осмотра места ДТП процессуальный порядок осмотра, их права и обязанности.

Осмотр места ДТП производится после общей оценки материальной обстановки, обнаруженной по прибытии на место происшествия. В связи с этим следователь сначала должен определить:

границы участка, подлежащего осмотру;

последовательность осмотра;

необходимость привлечения к осмотру определенного числа сотрудников ГАИ и других подразделений ОВД;

необходимость привлечения к осмотру представителей дорожной, коммунальной и других служб.

Границы осмотра места происшествия, как правило, включают в себя участок дороги, где непосредственно произошло ДТП, а также прилегающую зону. Эта зона может быть определена в зависимости от элементов дороги. Так, могут быть рекомендованы следующие зоны осмотра:

прямой перегон улицы в населенном пункте – до границ ближайших перекрестков, но не менее 150 м от точки первичного контакта участников ДТП;

вне населенного пункта – не менее 300 м от точки первичного контакта участников ДТП.

Естественно, что, если объекты и следы расположены за рамками рекомендуемых границ, последние должны быть расширены. Они могут быть расширены в еще большей степени, если водитель на транспортном средстве скрылся с места происшествия, поскольку в таких случаях объекты, отделившиеся от транспортного средства, могут быть обнаружены на значительном удалении.

Протяженность границ осмотра места ДТП может также определяться удалением от него километровых указателей, особенностями дорожной разметки, дислокацией некоторых дорожных знаков и другими обстоятельствами.

Осмотр, как правило, начинается с того места, где сосредоточено наибольшее количество объектов и следов, имеющих значение для расследования (труп, столкнувшиеся транспортные средства и т. д.). Можно начинать его и с периферии. Подобные ситуации возникают в случаях:

когда не установлен центр места происшествия (значительная площадь участка дороги равномерно покрыта осколками стекла, частицами осыпавшегося грунта, поврежденными деталями транспортных средств);

когда существует угроза утраты следов (например, периферийные следы торможения могут быть заезжены колесами проезжающих транспортных средств);

когда периферийные следы на месте происшествия препятствуют движению транспорта.

Как уже было отмечено, обязательно следует установить, не были ли внесены в обстановку места происшествия какие-либо изменения до прибытия СОГ. Смена обстановки может быть обусловлена объективными причинами (например, в связи с необходимостью быстрого восстановления движения на дороге, оказанием помощи потерпевшему, тушением пожара на месте происшествия, в результате воздействия атмосферных факторов (дождя, ветра, снега) и т. д.). Это может быть как неосторожное изменение обстановки посторонними лицами, так и

умышленное изменение, вызванное стремлением скрыть следы преступления и избежать ответственности. Изменения могут внести: водители транспортных средств, причастные к происшествию, сотрудники оперативных служб (милиции, скорой помощи, пожарной службы и др.), работники дорожных служб, владельцы транспортных средств, которые участвовали в происшествии.

Деятельность следователя при осмотре места происшествия не должна исчерпываться простой фиксацией выявленных обстоятельств. Это творческий процесс, в ходе которого, всесторонне оценивая полученную информацию, нужно стремиться мысленно смоделировать механизм происшествия, а значит, решить задачи, связанные с отысканием всех возможных доказательств.

При всей первоначальной очевидности механизма ДТП должна быть установка на обнаружение данных, которые не соответствуют закономерностям возникновения того или иного события (например, отсутствие следов крови на месте нахождения трупа с множественными открытыми повреждениями и вблизи него). Наличие такого рода обстоятельств дает основания полагать, что здесь может иметь место инсценировка ДТП, а это, в свою очередь, обязывает следователя более целенаправленно проводить осмотр. Иногда в ходе дальнейшего расследования возникает необходимость более полно исследовать те или иные объекты на месте происшествия или произвести более детальный осмотр места происшествия ввиду того, что при первичном осмотре не все объекты были подвергнуты всестороннему исследованию либо осмотр по каким-либо причинам был некачественным.

В таких ситуациях производят дополнительный следственный осмотр определенных объектов либо повторный (в полном объеме) осмотр места происшествия. В практике расследования ДТП чаще прибегают к первому виду осмотра, который позволяет получить дополнительные доказательства.

Важная роль при осмотре мест ДТП отводится вопросам, связанным с особенностями измерения и фиксирования обстановки ДТП, включая дорожные условия, следы транспортных средств, следы на месте происшествия и т. п. С учетом этих обстоятельств положения, связанные с деятельностью следователя по фиксации и оценке результатов осмотра места ДТП, будут рассмотрены несколько позже.

Каждый вид ДТП согласно правилам их учета (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств, опрокидывание транспортного средства, выпадение пассажиров из движущегося транспортного средства и т. д.) определяет специфику осмотра места происшествия.

Изучение практики проведения осмотров мест происшествия, связанных с наездами на пешеходов, позволило выделить ряд специфических черт, характерных для обстановки места ДТП указанного вида:

1) относительно небольшая протяженность границ участка по сравнению с местами происшествий иных видов (столкновение, опрокидывание и т. д.);

2) отсутствие в большинстве случаев на месте происшествия к моменту начала осмотра пострадавшего пешехода (в связи с этим информацию о его местонахождении получают от лиц, прибывших первыми на место происшествия, оказывавших первую медицинскую помощь);

3) нахождение транспортного средства, которым совершен наезд, на момент осмотра в исправном состоянии, не исключающем возможности его тщательного детального осмотра, а также проведения с его помощью необходимых экспериментальных действий;

4) включение в систему объектов следовой информации о механизме наезда дорожного полотна на участке, расположенном от места принятия мер экстренного торможения (если такое применялось) до конечного местоположения объектов контактной фазы механизма ДТП, транспортного средства, места его предполагаемого контакта с пешеходом, тела, одежды, обуви пострадавшего и предметов обихода, находящихся при нем (сумка, зонт, трость и т. п.);

5) высокая вероятность изменения обстановки места происшествия к моменту начала осмотра, что обусловлено воздействием негативных факторов (оказание помощи пострадавшему, атмосферные осадки).

Указанные выше специфические черты, характеризующие обстановку места ДТП рассматриваемого вида, должны учитываться следователем при проведении осмотра места совершения наезда на пешехода.

При осмотре мест происшествий, связанных с наездом на пешехода, особое значение имеют следы торможения, начало которых обычно совпадает с местом возникновения опасной ситуации. По этим следам можно судить о скорости и направлении движения транспортного средства, взаимном расположении транспортных средств в момент столкновения, действиях водителя транспортного средства по предотвращению аварийной ситуации и др. Длину тормозного пути измеряют от начала видимого отпечатка протектора (а при его отсутствии – от начального видимого следа скольжения) до окончания четко видимого следа протектора (следа скольжения). Нельзя оставить без внимания внешний вид (отражение) тормозного пути, на котором бывают: отпечатки четко выраженного рисунка протектора; следы скольжения колес по асфальтовому покрытию (след юза колес); признаки смещения, когда отпечаток рисунка протектора переходит в след скольжения, и наоборот. Если

следы правых и левых колес различны по длине, то измеряют отдельно длину каждого следа. Тормозной след может быть не сплошным, а прерывистым. В таком случае следует фиксировать и длину каждого следа, и расстояние между ними. Изучение следов протекторов шин на дороге необходимо и для сравнения имеющихся следов с рисунками протекторов колес автомашин, находящихся на месте происшествия. Если машина скрылась с места происшествия и видны ее следы на дороге, то осмотр дорожного участка надо начинать в том направлении, в котором машина уехала. В некоторых случаях можно обнаружить место остановки автомашины, утерянные детали этой автомашины, что позволяет организовать преследование по горячим следам.

Важное криминалистическое значение имеют и другие следы: осколки лобовых стекол и осветительных приборов, отслоившаяся краска, тормозная жидкость, горюче-смазочные вещества, осыпавшийся с колес и крыльев автомашины грунт, детали поврежденных в результате столкновения транспортных средств, а также следы ног пешеходов, следы их волочения, кровь, мозговое вещество, принадлежащие водителю и пешеходам отдельные предметы, расположение которых на проезжей части дороги указывает на место столкновения транспортного средства с препятствием, помогает восстановлению механизма ДТП. Данные следы тщательным образом фиксируются в протоколе следственного действия и с помощью средств криминалистической техники (фотосъемки, видеозаписи), а также посредством составления различных планов и схем.

При осмотре мест происшествий при опрокидывании и столкновении транспортных средств, наезде на препятствия, отделении от автомобиля в результате соударения колес каких-либо агрегатов и механизмов и в результате деформации кузовных деталей, направленной вниз, на проезжей части неизбежно возникают повреждения в виде царапин, сколов и других дефектов покрытия дороги, которые нередко скрыты осыпавшейся с транспортного средства грязью, выпавшим грузом, снегом и т. п. Они остаются незамеченными или незафиксированными. Здесь же следует отметить, что большая часть ДТП происходит в темное время суток, что также способствует невыявлению указанных следов, а поэтому в некоторых случаях возникает острая необходимость повторного осмотра места происшествия уже в светлое время суток.

В процессе осмотра мест ДТП, связанных с выпадением пассажиров из движущихся транспортных средств, особое внимание следует уделять осмотру участка проезжей части, где произошло падение человека, обнаружению на нем всяческих следов, указывающих на траекторию его перемещения после падения относительно границ проезжей части, и предполагаемой траектории движения транспортного средства. В слу-

чаях когда на месте ДТП обнаружен труп выпавшего пассажира, следует придерживаться тактики его осмотра, изложенной в последующей части рассматриваемой главы. Осматривая транспортное средство, из которого выпал пассажир, с особой тщательностью необходимо осмотреть дверь салона, ее запорное устройство, при возможности проверить исправность. В случае визуального обнаружения неисправности замка двери вопрос о его техническом состоянии следует поставить в последующем на разрешение эксперта-автотехника.

В ходе ДТП на месте происшествия остаются следы колес, осыпи стекла, частицы лакокрасочных покрытий, почвы, накопившейся на брызговиках, крыльях и пр., следы перевозимого груза или его остатков, отделившихся жидких веществ (топлива, охлаждающих, смазывающих и тормозных жидкостей и т. п.).

В результате контакта с преградой на автомобиле остаются следы разрушений: выбитые стекла, деформированные детали и узлы, наслоения материала преграды (лакокрасочных покрытий, волокон одежды и т. п.).

Объектами осмотра на месте ДТП являются транспортное средство, участок дороги, труп и различные объекты, относящиеся к механизму ДТП. Но труп и транспортное средство не всегда находятся на месте происшествия к прибытию СОГ, так как место ДТП невозможно сохранять в статичном виде длительное время. Кроме того, водитель может скрыться с места происшествия на транспортном средстве.

В тех случаях, когда обстановку места происшествия сохранить в неизменном виде не представляется возможным в связи с наличием объективных факторов (необходимость оказания помощи пострадавшему, сокрытие водителя с места ДТП и т. д.), следует обозначить на асфальтированном покрытии при помощи мела (фрагмента силикатного блока) местоположение транспортного средства, контуры расположения пострадавшего (трупа), места нахождения различных вещественных доказательств (отделившихся деталей и частей транспортного средства, выпавшего груза, следов горюче-смазочных материалов, следов биологического происхождения и т. д.).

Не будем останавливаться на особенностях детального осмотра транспортного средства на месте ДТП, так как данные аспекты будут рассмотрены в последующих главах пособия. Рассмотрим основные тактические особенности осмотра трупа на месте ДТП.

Осмотр трупа на месте ДТП в ряде случаев позволяет следователю собрать важную информацию, характеризующую механизм происшествия в целом и отдельные его обстоятельства. Следует подчеркнуть, что осмотр трупа на месте ДТП должен осуществляться по общим пра-

вилам осмотра трупа на месте происшествия. Вместе с тем существуют и определенные особенности, которые необходимо учитывать.

Прежде всего необходимо точно зафиксировать положение трупа не только по отношению к частям дороги (обочине, тротуару, осевой линии) и к окружающим предметам (дорожным сооружениям, опорам ЛЭП, зданиям), но и по отношению к транспортному средству и его следам. Если труп расположен на следах колес транспортного средства, надо выяснить, прерываются ли эти следы под трупом.

После описания позы трупа производится тщательный осмотр одежды и обуви. При ДТП на одежде пострадавших образуются следы, различные по характеру и локализации повреждения. Одни возникают при прямом контакте одежды с частями транспортного средства или дорожным покрытием, другие (неспецифические) следы могут наблюдаться и при других видах травмы. Причем для каждого вида дорожно-транспортной травмы характерны определенные сочетания специфических и неспецифических повреждений и следов.

При наезде транспортного средства на пешехода обращают внимание на наличие на одежде следов (пыли, грязи, вдавлений и т. п.) и отпечатков, отображающих на одежде форму и рисунок отдельных частей транспортного средства (бампера, зеркала заднего вида и т. д.), а также на неспецифические признаки: следы скольжения на подошвах обуви (трассы), повреждения и следы скольжения в результате трения одежды о части транспортного средства, дорожное покрытие или другие предметы, механические повреждения одежды (разрывы, разрезы, раздавливания), следы краски, смазочных масел, металлизации и т. д.

При осмотре одежды необходимо принять меры к обнаружению разного рода вдавлений и повреждений материала одежды. Они, как правило, отображают форму и размер, а иногда и особенности строения отдельных частей транспортного средства. Повреждения (следы) зависят от угла соприкосновения частей транспортного средства с одеждой, вида этих частей, силы удара и свойств материалов одежды и тканей тела человека.

Высота расположения следов соответствует расположению частей транспортного средства над дорожным покрытием. Поэтому при описании локализации повреждений и следов на одежде необходимо указать их высоту от нижнего края конкретного предмета одежды.

Отдельное внимание необходимо обратить на обнаружение следов скольжения на обуви (трассы), которые возникают чаще от трения подошвы о покрытие дороги при движении пострадавшего после удара транспортным средством. Эти следы представляют собой бороздки и валики в виде линейных или дугообразных царапин, направление которых относительно оси подошвы может быть разнообразным (попереч-

ные, косые, продольные). Следует отметить, что выраженность зависит от материала подошвы, покрытия проезжей части, места приложения силы. Наиболее рельефные возникают на подошвах обуви из кожи или синтетического материала при скольжении по асфальтному или бетонному покрытию проезжей части дороги, покрытой слоем гравия. При ударах по телу выше центра тяжести или на уровне верхней трети голени на подошвах обуви образуются более четкие следы, чем при приложении силы в других точках. Следы скольжения на подошвах обуви не всегда обнаруживаются, и к тому же они не являются достоверным признаком транспортной травмы. В то же время они могут свидетельствовать о направлении движения стоп по дорожному покрытию и о положении в момент начала смещения.

Для моделирования механизма ДТП важно выявить следы скольжения на одежде пострадавшего в виде наслоений грязи, краски, металла, смазочных веществ, структурной деформации ткани в форме устойчивых складок, заглаживания ворса, уплотнения и изгиба нитей при их переплетении, стирании и разрывах тканей. Перечисленные виды следов скольжения нередко сочетаются между собой. На хлопчатобумажных, шерстяных, синтетических и кожаных изделиях, а также металлических и пластмассовых деталях одежды различные виды скольжения могут иметь свои особенности. Так, на одежде следы скольжения бывают в виде загрязненных параллельных полосок, чередующихся с загрязненными участками ткани, в зоне которых наблюдается смещение нитей пряжи и поврежденных волокон в определенном направлении. Нередко при волочении (трении) на одежде образуются складки за счет ее смещения. Они располагаются в основном поперечно к направлению движения.

При длительном скольжении тела пострадавшего по поверхности дороги на его одежде, в особенности кожаной, и на отдельных ее деталях (пуговицах, пряжках), а также на поясных ремнях и отдельных поверхностях обуви возникают обширные участки стертости материала, ориентированные в направлении движения. Иногда в результате скольжения по дорожному покрытию происходит как бы спиливание поверхности металлических пуговиц, пряжек и т. п. Следы в этих случаях имеют те же признаки, что и следы скольжения на подошвах обуви. По ним можно определить направление, в котором перемещалось тело по покрытию дороги.

В момент удара частями транспортного средства и при падении пострадавшего на транспортное средство образуются повреждения одежды, которые могут иметь различную форму. Чаще всего они бывают в виде разрывов преимущественно углообразной формы. Причем место соединения сторон этого повреждения обычно соответствует точке при-

ложения силы, средняя ее линия, проведенная из этой точки по направлению к основанию лоскута материала одежды, соответствует направлению действия силы. Разрезы материалов одежды чаще всего образуются осколками фар и режее – поврежденными металлическими частями транспортных средств.

В случаях переезда тела пострадавшего колесом транспортного средства наибольшее значение имеют отпечатки протектора. На поверхности одежды, обращенной в момент переезда к поверхности дороги, могут быть обнаружены следы скольжения, внедрившихся отдельных частиц с поверхности дорожного покрытия, а также повреждения от трения одежды о покрытие.

В случаях предполагаемого переезда тела колесом транспортного средства следует обратить внимание на следы, возникающие на одежде от воздействия отдельных деталей, расположенных на нижней части транспортного средства. При наличии у транспортного средства небольшого клиренса тело пострадавшего и находящаяся на нем одежда придавливаются частями днища к дорожному покрытию, а при определенной скорости движения транспортного средства протаскиваются по дороге. В момент придавливания и возникают указанные следы, а также повреждения, повторяющие в отдельных случаях форму, размеры и строение деталей ходовой части.

Разрывы от перерастяжения тканей одежды, как правило, имеют линейную форму, их обнаруживают либо в местах, соответствующих переезду колесом, либо на противоположной стороне. Причем эти разрывы преимущественно располагаются в направлении, перпендикулярном колесу. Края повреждения неровные, разволокненные с множеством нитей. На ткани (вокруг повреждения) иногда выявляют отпечатки протектора, а также загрязнения горюче-смазочными веществами. Наиболее часто загрязнения возникают в результате действия деталей переднего моста (переезд передним колесом). В отдельных случаях загрязнения горюче-смазочными веществами (в виде широких полос) располагаются по краю отпечатка беговой поверхности протектора покрышек.

При переезде колесом транспортного средства обувь деформируется (сдавливается). В месте соприкосновения с колесом иногда обнаруживается отпечаток протектора, наблюдаются разнообразные повреждения материала обуви, а также следы скольжения, частицы грунта.

При различных видах ДТП на одежде пострадавших в отдельных случаях обнаруживаются осколки стекла, следы краски, масляных веществ. Эти вещества, в том числе и в виде микрочастиц, подлежат изъятию, тщательной упаковке и направлению для производства экспертизы.

На одежде водителей и пассажиров, находившихся в кабине транспортного средства при различных ДТП, выявляют повреждения и следы от воздействия деталей салона транспортного средства (зеркала заднего вида, рулевого колеса). На подошвах обуви у водителей иногда отмечается рельефный рисунок резинового коврика и следы от воздействия педалей управления (следы скольжения). Кроме того, наблюдается образование повреждений в виде разрывов на передней поверхности предметов одежды осколками разбитых ветровых и боковых стекол. В области повреждений также могут обнаруживаться мелкие осколки этих стекол.

Далее в протоколе осмотра отмечаются общие сведения о трупe и трупные изменения. Описание повреждений, обнаруженных на трупe, производится по общим правилам. Измеряется расстояние от верхнего и нижнего краев повреждений до подошв обуви. При описании краев и дна ссадин и ран, а также окружающей их кожи обращается внимание на наличие внедрившихся инородных частиц (краски, стекла, металла, дерева). При обнаружении следов волочения – обширных осаднений, множественных параллельных царапин, иногда так называемого спиливания мягких тканей и даже костей – отмечаются их локализация, направление ссадин и царапин (по отслоению подкожицы), наличие внедрившихся частиц (песка, гравия, земли).

Во всех случаях следует добиться, чтобы труп пострадавшего был опознан. Для этого прежде всего необходимо проверить, нет ли при нем документов, удостоверяющих личность. С этой целью исследуются все карманы на одежде потерпевшего. В случае обнаружения документов, снабженных фотокарточками, необходимо сличить лицо потерпевшего с имеющимися на документах фотоснимками во избежание возможных ошибок (при потерпевшем в силу разных причин могут оказаться не принадлежащие ему документы).

Если документов при потерпевшем не окажется, следует организовать опознание его на месте происшествия или в морге. Если труп не опознан, его необходимо при осмотре дактилоскопировать с целью последующего установления личности, оформив при этом все необходимые процессуальные документы, которые составляются при получении образцов для сравнительного исследования.

Основными методами фиксации из числа общих методов познания, применяемых в доказывании при производстве по материалам и уголовным делам о ДТП, являются измерение, описание в процессуальных документах. Техническими приемами реализации этих методов служат:

- а) при вербальной форме фиксации – протоколирование, звукозапись;
- б) при графической форме фиксации – графическое отображение (схематические и масштабные планы, чертежи;

в) при предметной форме фиксации – изъятие предмета в натуре и его консервация, изготовление материальных моделей (реконструкция), в том числе макетирование, копирование, получение слепков и оттисков;

г) при наглядно-образной форме – фотографирование (в видимых и невидимых лучах) и видеозапись.

Использование любой формы фиксации, применение методов и технических приемов фиксации обусловлены определенными процессуальными требованиями. Процессуальный порядок фиксации, как правило, жестко регламентирован уголовно-процессуальным законом, предусматривающим процессуальную форму, в которую должны быть облечены результаты фиксации, ее реквизиты, последовательность фиксации, способ приобщения к делу результатов фиксации, способы их удостоверения, порядок последующего использования их в процессе фиксации.

Согласно ст. 193 УПК Республики Беларусь протокол следственного действия составляется в ходе производства следственного действия или непосредственно после его окончания и может быть написан от руки или изготовлен с помощью технических средств.

В протоколе указываются место и дата производства следственного действия, время его начала и окончания с точностью до минуты, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, а также фамилия, имя, отчество каждого лица, участвовавшего в производстве следственного действия, а в необходимых случаях его адрес и другие данные о личности. В протоколе излагаются действия в том порядке, в каком они имели место, выявленные и имеющие значение для дела обстоятельства, а также заявления лиц, участвовавших в производстве следственного действия.

Если при производстве следственного действия применялись научно-технические средства обнаружения и закрепления следов преступления (фотографирование, звуко- и видеозапись, изготовление слепков и оттисков следов и т. д.), составлялись чертежи, схемы, планы, то в протоколе указываются также примененные технические средства, условия и порядок их использования, объекты, к которым эти средства были применены, и полученные результаты. Кроме того, в протоколе отмечается, что перед применением технических средств об этом были уведомлены лица, участвовавшие в производстве следственного действия.

Протокол предъявляется для ознакомления всем лицам, участвовавшим в проведении осмотра места ДТП. Им разъясняется право делать замечания, подлежащие внесению в протокол. Все внесенные в протокол замечания, дополнения и исправления должны быть оговорены и удостоверены подписями этих лиц.

Протокол подписывается всеми участниками осмотра места ДТП. К протоколу прилагаются таблица фотоснимков, видеозаписи, чертежи, планы, схемы, слепки и оттиски следов, выполненные при проведении осмотра, а также изъятые при этом предметы.

Протокол осмотра места ДТП должен предельно полно отражать все, что обнаружено на месте. Неслучайно иногда протокол называют зеркалом осмотра, так как он должен объективно отражать осматриваемую обстановку. Добиваясь полноты протокола осмотра, нельзя впадать в крайность, поэтому неправильной будет точка зрения, которая ведет к неограниченному расширению описываемых объектов и по существу может принести больше вреда, чем пользы. Такой протокол окажется настолько загроможден, что в истинном характере событий и обстановке происшествия разобраться будет невозможно. Протокол осмотра составляется полно настолько, чтобы по любому вопросу, касающемуся места ДТП, из него можно было получить справку и в то же время в нем не должно быть ничего лишнего.

Помимо протоколирования фиксация результатов осмотра места ДТП может осуществляться посредством фотосъемки и видеозаписи, вычерчивания планов и схем места ДТП.

Самым первым с точки зрения последовательности применяется такой способ закрепления обстоятельств происшествия, как фотосъемка. В ходе осмотра обычно производится серия снимков определенных видов.

При ориентирующей фотосъемке запечатлевается общая картина места ДТП на фоне окружающей обстановки (поворот дороги, железнодорожный переезд, подъем, спуск, на каком километре шоссе, название улицы, дома и т. д.)

Обзорная фотосъемка фиксирует место происшествия более крупным планом вне окружающей обстановки. Она закрепляет все то, что непосредственно относится к происшествию (транспортные средства, трупы, следы биологического происхождения, поврежденные предметы и т. д.). Такую съемку необходимо производить с разных точек, придерживаясь одного масштаба.

Узловая фотосъемка запечатлевает отдельные узлы – наиболее важные места происшествия (труп, место контакта транспортных средств, объекты, образовавшиеся в результате контактной фазы ДТП, и т. д.). Она производится с нескольких точек в максимальном масштабе в зависимости от условий.

Детальная фотосъемка производится для фиксации отдельных мелких деталей происшествия (протектора, пятен биологического происхождения, следов пальцев рук, отдельных предметов и т. д.).

При фиксации места происшествия применяется и такой способ, как *масштабная фотосъемка*. Им обычно закрепляются следы, мелкие предметы или их части.

Применение в ходе осмотров средств видеосъемки позволяет значительно полнее и качественнее провести фиксацию следовой информации, содержащейся на месте ДТП, а также намного сократить время, необходимое для ознакомления с условиями места происшествия и их изучения лицами, непосредственно не принимавшими участия в осмотре.

С помощью видеосъемки можно с максимальной полнотой и оперативностью отснять участок дороги, где произошло ДТП, а также зафиксировать все следы и объекты на месте происшествия, их характер и взаимное расположение с одновременным словесным описанием.

Изначально место ДТП целесообразно снимать общим планом, используя при этом различные способы видеосъемки. Способ выбирается в зависимости от размеров участка места ДТП. Если участок незначителен по размеру, то производить съемку можно с двух диаметрально противоположных (относительно места происшествия) точек. Цель данного способа – запечатлеть весь участок, на котором произошло ДТП.

Для запечатления участка местности, имеющего большую протяженность, используется способ круговой либо линейной панорамы. Точка съемки выбирается таким образом, чтобы при повороте видеокамеры вокруг оси весь участок ДТП был отснят общим планом. Скорость поворота видеокамеры выбирается такая, чтобы впоследствии можно было хорошо рассмотреть участок. Для получения линейной панорамы камеру в момент съемки плавно перемещают параллельно переднему фронту снимаемого участка.

Видеосъемку целесообразно сопровождать словесным описанием. В нем указывается: расположение участка и основные его характеристики, кратко описываются объекты и их расположение относительно элементов дороги.

При видеосъемке объектов и следов на дороге вначале общим или средним планом делаются кадры, позволяющие зафиксировать их положение относительно элементов дороги и других объектов, а затем крупным планом показывается сам след со всеми особенностями.

Наиболее распространенный прием графической формы фиксации доказательственной информации – составление схем (графических отображений, исполненных в определенном масштабе) и планов (внемасштабных отображений с цифровым обозначением размеров некоторых объектов и расстояний между ними). Составление схем обстановки на месте происшествия требует большого внимания и определенных навыков. Схема к протоколу осмотра места происшествия составляется,

как правило, на месте происшествия, однако если на месте ДТП подготовить ее не представляется возможным, то необходимо подготовить черновой вариант, скрепленный подписями все участников осмотра. Черновик прилагается к протоколу осмотра и на его основе готовится чистовой вариант схемы, скрепленный подписями участников осмотра места ДТП. Выполнять схему желательно на миллиметровой бумаге с соблюдением масштаба.

При составлении схемы необходимо соблюдать следующие рекомендации: применять специальные чертежные принадлежности (линейки, лекала и т. п.); выполнять схему аккуратно, без исправлений (особенно чистовой вариант); пользоваться общепринятыми графическими изображениями объектов и условными обозначениями; не нарушать масштабности изображения; если необходимо детализировать тот или иной участок схемы, использовать вынесение фрагментов; применяя цветные красители, избегать излишней пестроты, если это затрудняет чтение схемы (рис. 6).

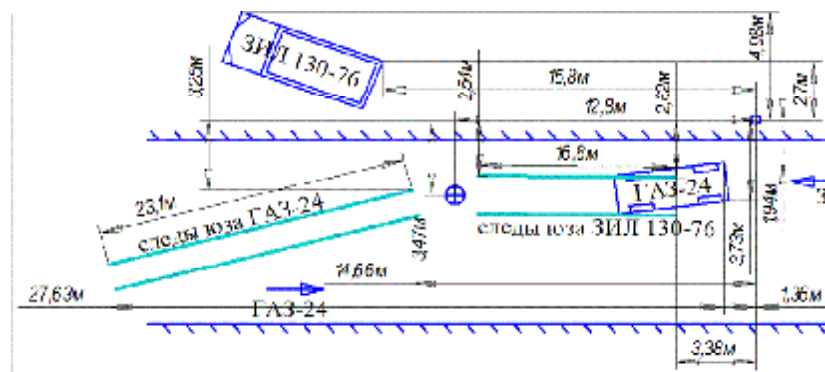


Рис. 6. Схема места ДТП

Наносить на схему объекты сложной конфигурации удобнее посредством их условных обозначений с использованием специальных трафаретов. При обозначении транспортного средства на схеме измерения целесообразно производить от кромки проезжей части и до шин колес в местах, расположенных строго под осями этих колес.

Анализ практики расследования дорожно-транспортных преступлений, показал, что в 96,07 % случаев чистовой вариант плана-схемы места ДТП составляется на основе черновых вариантов, изготовленных на месте происшествия. При этом их неудовлетворительное исполнение (отсутствие масштаба, неправильная привязка и т. п.) явились причиной

последующей постановки задания эксперту-автотехнику о построении масштабного плана-схемы места ДТП, при исследовании которого сам эксперт не присутствовал, что порождает дополнительные затраты времени и средств при проведении автотехнических исследований.

С целью разрешения указанных выше проблем целесообразно использовать для составления планов-схем к протоколу осмотра места происшествия графический редактор Visio, интерфейс которого сходен с текстовым редактором Microsoft Word.

Применение указанного программного продукта дает следующие преимущества:

- 1) интерфейс графического редактора, а также имеющиеся в нем инструменты позволяют построить план-схему в масштабе, что способствует последующему моделированию обстановки места происшествия;
- 2) электронный вариант плана-схемы места происшествия может быть использован для иллюстрации и разъяснения показаний участников и очевидцев ДТП, подготовки и проведения следственного эксперимента, при проведении профилактических мероприятий по результатам расследования дорожно-транспортных преступлений;

3) более быстрому составлению планов-схем с помощью графического редактора Visio способствует надлежащий уровень владения им, а также использование при составлении новых планов-схем электронных вариантов, ранее составленных при сходных условиях совершения ДТП.

Все следы и объекты, обнаруженные на месте ДТП и зафиксированные по правилам криминалистики, должны быть изъяты и упакованы соответствующим образом. Объекты, содержащие следы биологического происхождения, упаковываются так, чтобы была исключена возможность последующего их гнилостного изменения, исключающего последующее экспертное исследование (картонные коробки, бумажная упаковка). При невозможности обеспечения такой упаковки следует обеспечить последующее просушивание таких объектов.

Говоря о упаковке и транспортировке транспортных средств, участвовавших в ДТП, следует отметить, что после их детального осмотра целесообразно опечатать двери транспортного средства, закрыть и опечатать полимерным материалом разбитые стекла, тем самым исключив возможность внесения изменений в состояние транспортных средств. Транспортировку транспортного средства к месту хранения следует осуществлять при помощи эвакуатора с погрузочной платформой, в случае отсутствия такой возможности (например, крупногабаритное транспортное средство) – на жесткой сцепке.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

При изучении особенностей возбуждения уголовных дел о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств следует изначально рассмотреть поводы и основания, необходимые для принятия подобного процессуального решения. Поводы служат юридическими фактами для возникновения правоотношений, влекущих начало проверки достаточности наличия или отсутствия оснований к возбуждению уголовного дела и проведению с этой целью комплекса процессуальных действий, предусмотренных ч. 2 ст. 173 УПК. К наиболее распространенным поводам относится непосредственное обнаружение органом уголовного преследования сведений, указывающих на признаки преступления. Заявление граждан, пострадавших от нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, это, пожалуй, единственный повод, по которому может быть возбуждено уголовное дело о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 317 УК Республики Беларусь. Следующим поводом по частоте встречаемости является непосредственное обнаружение органом уголовного преследования сведений, указывающих на признаки преступления, который характерен для ч. 2–5 ст. 317 УК Республики Беларусь.

Дела о преступлениях, указанных в ч. 1 ст. 317 УК, являются делами частного обвинения. Поэтому в случае, когда при проведении процессуальных действий по заявлению лица, пострадавшего от преступления, будут получены достаточные данные, указывающие на признаки деяния, предусмотренного данной нормой, принимается решение о прекращении проверки и разъяснении заявителю права возбудить в суде уголовное дело частного обвинения. Такие дела возбуждаются лицом, пострадавшим от уголовного деяния, его законным представителем или представителем юридического лица путем подачи в районный (городской) суд заявления о совершении в отношении его преступления. Заявление должно содержать помимо всего прочего изложение обстоятельств преступления и сведения о лице, его совершившем (ч. 2 ст. 426 УПК). В этом случае лицо, управлявшее транспортным средством, допрашивается судьей в качестве обвиняемого.

По делам данной категории, как правило, возникает необходимость в получении объяснений и заключений специалистов, для чего суд на-

правляет заявление в орган дознания для проведения проверки, которая должна быть закончена в срок *до 10 суток*.

Если такие преступления затрагивают существенные интересы государства и общества или совершены в отношении лица, находящегося в служебной или иной зависимости от обвиняемого либо по другим причинам не способного самостоятельно защищать свои права и законные интересы, уголовные дела возбуждаются прокурором, который определяет их подследственность. При проведении предварительного расследования этих деяний по поручению прокурора лицо, управлявшее транспортным средством, обычно допрашивается в качестве подозреваемого, а при наличии достаточных данных, свидетельствующих о его вине, – обвиняемого.

По преступлениям, предусмотренным ч. 2–5 ст. 317 УК Республики Беларусь, уголовные дела возбуждаются после обнаружения оснований, которые могут быть получены при проведении процессуальных действий, указанных в ч. 2 ст. 173 УПК Республики Беларусь. По таким делам осуществляется предварительное следствие следователем Следственного комитета Республики Беларусь.

Теоретико-прикладной интерес представляют основания к возбуждению уголовного дела, так как именно здесь в большей мере реализуется правоприменительный характер криминалистической деятельности. Кроме того, они имеют закономерную связь с обстоятельствами, подлежащими доказыванию, и складывающейся следственной ситуацией.

Перечень данных, составляющих основания к возбуждению уголовного дела о нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств, вытекает из содержания ст. 317 УК Республики Беларусь и ст. 167 УПК Республики Беларусь и включает в себя следующие положения:

специфический субъект преступления – лицо, управляющее транспортным средством;

нарушение им соответствующих правил, регулирующих дорожное движение или эксплуатацию транспортных средств;

неосторожная форма вины в отношении наступивших последствий;

причинение менее тяжкого, тяжкого телесного повреждения, смерти человека, двух или более лиц;

отсутствие обстоятельств, исключающих производство по уголовному делу (ст. 29 УПК).

Все эти основания еще на стадии возбуждения уголовного дела требуют установления некоторых обстоятельств, предусмотренных ч. 1 ст. 89 УПК и подлежащих доказыванию. К ним, в частности, относятся:

наличие общественно опасного деяния (время, место, способ, обстановка и т. д.);

виновность лица, управлявшего транспортным средством; характер и размер вреда, причиненного преступлением.

В зависимости от складывающейся следственной ситуации некоторые обстоятельства могут быть установлены, а основания к возбуждению уголовного дела получены уже при проведении осмотра места происшествия. Однако собрать доказательства, указывающие на наличие всего комплекса оснований к возбуждению уголовного дела, при проведении этого следственного действия не представляется возможным. Вместе с тем практика расследования дорожно-транспортных преступлений выбрала устойчивый вектор на принятие процессуального решения о возбуждении уголовного дела сразу после проведения осмотра места происшествия и получения сведений о степени тяжести телесных повреждений.

Разумеется, при такой установке, когда уголовное дело возбуждается по факту ДТП, сформировать внутреннее убеждение о виновности лица, управлявшего транспортным средством, практически невозможно, видимо, поэтому оно допрашивается в качестве свидетеля, а не подозреваемого в совершении преступления. Судя по всему, при определении процессуального положения лица, допустившего ДТП, у следователя на уровне подсознания срабатывает принцип презумпции невиновности, который позволяет его допросить только лишь в статусе свидетеля.

Если принять во внимание изложенную выше правовую регламентацию и содержание оснований к возбуждению уголовных дел о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств, то становится очевидным, что субъектом преступления является лицо, управлявшее транспортным средством, нарушившее конкретное правило дорожного движения либо эксплуатации транспортных средств и причинившее по неосторожности физический вред. Следовательно, возбуждать уголовное дело необходимо не по факту ДТП, а в отношении лица, совершившего общественно опасное деяние.

Исключение могут составлять случаи, когда лицо, управлявшее транспортным средством, скрылось с места преступления, что часто свидетельствует о его виновности; такие случаи должны иметь дополнительную квалификацию содеянного им (по ст. 159 УК Республики Беларусь).

Следственным ситуациям первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений свойственны следующие черты:

- 1) следственные ситуации складываются на стадии предварительного расследования, после принятия решения о возбуждении уголовного дела;
- 2) лицо, допустившее нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств, установлено, что является логическим следствием возбуждения уголовного дела только в отношении конкретного лица, управлявшего транспортным средством;

3) следственные ситуации определяют комплекс следственных действий и иных мероприятий, проведение которых необходимо для установления всех обстоятельств, входящих в предмет доказывания при расследовании нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств.

Изучение уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, личный опыт расследования подобных уголовно наказуемых деяний, а также анализ теоретических источников, посвященных рассматриваемой проблеме в практике расследования, позволяют выделить три типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений:

- 1) водитель и транспортное средство находятся на месте происшествия;
- 2) на месте происшествия остались лишь следы преступления, а водитель скрылся на транспортном средстве;
- 3) транспортное средство находится на месте происшествия, а водитель скрылся.

В ситуации 1 следователь проводит осмотр места происшествия, организует освидетельствование водителя и потерпевших, чтобы установить, не находятся ли они в состоянии опьянения; получает объяснение (допрашивает) у водителя, по вине которого предположительно произошла авария, получает объяснения (допрашивает) у свидетелей-очевидцев, потерпевшего, назначает судебно-медицинскую экспертизу потерпевшего.

В ситуации 2 и 3 он проводит осмотр места происшествия, получает объяснения (допрашивает) у свидетелей-очевидцев, допрашивает потерпевшего, свидетелей-очевидцев, назначает судебно-медицинскую экспертизу потерпевшего.

Одновременно следователь принимает срочные меры по розыску транспортного средства и скрывшегося водителя. Информацию, полученную при даче объяснений свидетелями-очевидцами и осмотре места происшествия относительно типа транспортного средства, его марки, номера или относительных цифр номера, повреждений, других внешних признаков транспортного средства, пассажиров и т. д., он передает дежурному ОВД, а тот, в свою очередь, сообщает ее нарядам ГАИ. В необходимых случаях вводятся необходимые планы, организуется проведение оперативно-розыскных мероприятий. Более подробно последовательность действий следователя, особенности его взаимодействия с необходимыми подразделениями МВД Республики Беларусь, Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь будут рассмотрены в гл. 6.

Проведя осмотр места ДТП, выполнив вышеуказанные важнейшие процессуальные действия и приняв решение о возбуждении уголовного дела, следователь должен составить план дальнейшего расследования. С этой целью намечаются вероятные версии ДТП с учетом причин уже наступивших последствий.

Практика расследования ДТП показывает, что наиболее общими являются следующие версии:

- 1) нарушение ПДД водителем либо другим участником дорожного движения;
- 2) нарушение им (ими), а равно другими ответственными лицами правил эксплуатации транспортных средств;
- 3) грубая неосторожность самого пострадавшего;
- 4) самоубийство пострадавшего (очень редко, но имеют место случаи, когда потерпевший сам бросается под колеса транспортного средства);
- 5) случайное стечение обстоятельств, не охватываемое предвидением водителя и других участников дорожного движения;
- 6) умышленное убийство с использованием механического транспортного средства в качестве орудия убийства;
- 7) инсценировка ДТП с целью сокрытия другого, как правило, более тяжкого преступления.

Из каждой вышеобозначенной версии вытекают так называемые частные версии. Так, при проверке того обстоятельства, что преступление стало возможным вследствие нарушения водителем ПДД, выдвигаются такие версии:

- а) сознательно и грубо нарушены ПДД;
- б) водитель своевременно воспринял опасность продолжения движения, но легкомысленно рассчитывал ее предотвратить;
- в) водитель неправильно оценил дорожную ситуацию либо не предвидел возникающую (возникшую) опасность, хотя, исходя из конкретных обстоятельств дела, не был обязан, но мог ее предвидеть;
- г) неправомерные (неправильные) действия водителя стали ответной реакцией на нарушение ПДД другими лицами и т. д.

Возможности использования специальных знаний как на первоначальном, так и на последующих этапах расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств будут освещены при рассмотрении гл. 8.

ОСОБЕННОСТИ ДОПРОСОВ ПОТЕРПЕВШИХ (СВИДЕТЕЛЕЙ) ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Допросы потерпевших (свидетелей) по уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств представляются чрезвычайно важными, их результаты позволяют проверить следственные версии, имеющие определенную доказательную силу как во время предварительного расследования, так и в суде.

Следователь правомочен допрашивать потерпевшего (свидетеля) как по месту производства предварительного расследования, так и по месту его нахождения. Допрос не может длиться непрерывно более 4 ч. Продолжение допроса допускается после перерыва не менее чем на 1 ч, причем общая продолжительность допроса в течение дня не может превышать 8 ч. При наличии медицинских показаний продолжительность допроса устанавливается на основании заключения врача. Таковы общие процессуальные правила проведения допроса.

Потерпевший (свидетель) вызывается на допрос повесткой, в которой указывается, кто и в каком качестве вызывается, к кому и по какому адресу, дата и время явки на допрос, а также последствия неявки без уважительных причин. Повестка вручается лицу, вызываемому на допрос, под расписку либо передается с помощью средств связи. В случае временного отсутствия лица, вызываемого на допрос, повестка вручается совершеннолетнему члену его семьи либо передается администрации по месту его работы или по поручению следователя иным лицам и организациям, которые обязаны передать повестку лицу, вызываемому на допрос.

Лицо, вызываемое на допрос, обязано явиться в назначенный срок либо заранее уведомить следователя о причинах неявки. В случае неявки без уважительных причин лицо, вызываемое на допрос, может быть подвергнуто приводу либо к нему могут быть применены иные меры процессуального принуждения, предусмотренные уголовно-процессуальным законом.

Некоторыми особенностями обладает процессуальный порядок допроса несовершеннолетних потерпевших (свидетелей). Он отлича-

ется кругом участников (законный представитель, педагог-психолог), временными рамками.

Требования к оформлению протокола стандартные для всех видов следственных действий. Протокол допроса ведется от первого лица и должен содержать указание на место и время его составления, сведения о том, кто, в каком помещении, в какой период времени проводил следственное действие, кто присутствовал либо участвовал кроме следователя в допросе (прокурор, педагог, защитник, переводчик и др.), кто допрашиваемый, его анкетные данные, отношение к потерпевшему (свидетелю), обвиняемому. Обязательна отметка о разъяснении допрашиваемому лицу его прав и обязанностей, предупреждении об уголовной ответственности за дачу заведомо ложных показаний, уклонение от дачи показаний. В необходимых случаях отдельно разъясняется конституционное право не свидетельствовать против себя и своих близких родственников. После окончания допроса допрашиваемому лицу предлагается прочитать текст протокола и удостоверить правильность его составления своей подписью, а при наличии оснований – сделать дополнения и замечания к протоколу.

К протоколу допроса целесообразно приложить схему с указанием места нахождения потерпевшего (свидетеля) и расположения объектов, о которых они дает показания. При том желательно, чтобы потерпевший (свидетель) подготовил ее собственноручно. За основу можно взять схему к протоколу осмотра места ДТП, имеющуюся в материалах уголовного дела.

Перед непосредственным проведением допроса потерпевшего (свидетеля) целесообразно спланировать его тактику:

а) определить очередность вопросов, выделить вопросы, которые следует задать в первую очередь;

б) учитывать обстоятельство заинтересованности свидетеля-очевидца в исходе дела (родственник, приятель или знакомый обвиняемого водителя, возможно, ехавший с ним в одном автомобиле);

в) важно знать, объективно ли представляет свидетель обстановку происшествия, кто, по его мнению, является виновником ДТП и почему;

г) является ли очевидец сам водителем и каковы его знания ПДД.

План допроса может быть не соблюден, если свидетель – опытный, добропорядочный участник дорожного движения и сам даст все необходимые показания о механизме ДТП, который он наблюдал. Между тем комплекс вопросов, которые следует обязательно выяснить у свидетеля, должен сводиться к выяснению обстоятельств:

о местонахождении свидетеля во время происшествия (откуда именно он наблюдал событие);

расстоянии от свидетеля до конкретной точки на месте происшествия;

условиях освещения и видимости;

состоянии зрения свидетеля.

Заблаговременно до проведения допроса следователь должен ознакомиться с материалами уголовного дела, в том числе и характеризующими допрашиваемого. Эта процедура позволит успешно установить психологический контакт с допрашиваемым, определить последовательность и перечень вопросов, подлежащих выяснению, сформировать в сознании следователя необходимые представления о личности допрашиваемого, предопределить сценарий допроса.

До начала допроса как свидетеля, так и потерпевшего следует установить психологический контакт с допрашиваемым. К основным тактическим приемам установления такого контакта относятся приветствие, создание эффекта первого впечатления. Независимо от процессуального положения допрашиваемого уместно проявить доброжелательное и объективное отношение к нему и к его позиции. Эффект первого впечатления формирует ситуативную установку допрашиваемого не только на предстоящий допрос, но и на возможно длительный период взаимодействия. Это и сообщение информации о следователе. Суть приема состоит в передаче некоторых сведений о себе, формируя при этом композицию «мы». Допрашиваемый разделяет себя и следователя разностью интересов. Следователь должен разрушить этот барьер. В композицию «мы» могут включаться: мы – рыбаки, автолюбители, садоводы, родители, нумизматы, филателисты, меломаны и др. Для этого целесообразно поместить в кабинете атрибуты композиции «мы» (в углу поставить спиннинг).

Психологическое «поглаживание». Следователь при заполнении формальной части протокола с анкетными данными может позитивно отозваться о месте, где родился и вырос допрашиваемый, похвалить его трудовую деятельность, успокоить его. Самое главное – снять напряженность, которая может значительно деформировать весь процесс позитивного взаимодействия.

В методологическом плане вопросы при допросах свидетелей, наблюдавших механизм ДТП, условно принято разграничивать на четыре группы¹.

Первая группа вопросов: как и при каких обстоятельствах наблюдалось ДТП? Для установления фактической обстановки в момент про-

¹ См.: Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособие. – С. 134.

исшествия нужно выяснить путем допросов свидетелей расположение других транспортных средств на различных этапах механизма ДТП, скорость их движения и примерное количество рядов (полос) движения, наличие помех, ограничивающих видимость (для водителя) тех или иных объектов, и т. п.

Вторая – каково было поведение и состояние потерпевшего? Чтобы это выяснить, поведения пострадавшего пешехода необходимо установить: в каком направлении и откуда двигался пострадавший; как он двигался (медленно, бегом, ускоренным шагом и т. п.); было ли его движение равномерным или какую-то часть пути он шел, а затем бежал; не выскочил ли он из-за движущегося транспорта, не обходил ли стоявшие транспортные средства; в каком месте произошел наезд; где упал пострадавший после удара; был ли он протаснен капотом, бампером, рамой, кузовом, колесами и на какое расстояние?

Третья – каковы были действия водителя и характер движения управляемого им транспортного средства? В целях выяснения этого необходимо установить: какова, по мнению свидетеля, была скорость движения транспортного средства; как оно двигалось (прямо, с отклонением вправо, влево, под углом и т. п.); был ли в салоне кто-либо кроме водителя; чем и как было загружено транспортное средство; что делал водитель после происшествия (сдавал назад, двигался вперед), оказывал ли он помощь пострадавшему и т. п.?

Четвертая – как выглядела окружающая обстановка именно в момент происшествия, которую следователь не может выявить в процессе осмотра самого места происшествия: расположение транспортных средств в момент аварии, направление и характер их движения, условия видимости и т. п.?

Опыт показывает, что выяснить указанные вопросы легче, если свидетели допрашиваются непосредственно на месте происшествия. Однако в силу загруженности следователя на месте ДТП очень редко представляется возможным допросить свидетеля-очевидца на месте восприятия события.

Постановка основного вопроса, рассчитанного на монологический свободный рассказ. Вопрос должен быть сформулирован нейтрально, ненавязчиво: «Расскажите об обстоятельствах ДТП, которое Вы наблюдали?».

При этом изначально выслушивание свободного рассказа уместно производить без попутного протоколирования, чтобы наблюдать процесс воспроизведения показаний, не пропуская мелочей содержания и формы изложения.

В процессе активного слушания допрашиваемого целесообразно производить анализ содержания и формы показаний: выделить главную и второстепенную информацию; выяснить субъективное отношение допрашиваемого к случившемуся ДТП, его оценку действий участников дорожного движения и отношение к последствиям; определить интонационную направленность речи (сожаление, раскаяние, пренебрежение, ненависть и т. д.); оценить словесное оформление речи, свидетельствующее о степени образованности и развития допрашиваемого (лексические, синтаксические и стилистические признаки, наличие в речи технических терминов и жаргона); обратить внимание на речемоторные признаки (особенности речевого дыхания, темпа, тембра, громкость речи); оценить мимику и пантомимику, которые отражают отношение человека к произносимому тексту, особенно когда он молчит; обратить внимание на вегетативные проявления, сопровождающие речь (покраснение, побледнение, выступление пота на лице, появление пятен на лице и шее, что свидетельствует о внутренних, скрытых переживаниях допрашиваемого).

Свободный рассказ неуместно и некорректно прерывать. Следователь должен поощрять развитие темы, допуская вариации, развитие второстепенных направлений свободного рассказа, одобрительными репликами: «согласен с Вами», «могу это себе представить», «в этом Вы совершенно правы».

После получения информации в результате свободного рассказа следователь фиксирует ее в протоколе допроса, при этом он должен прибегать к максимальной детализации показаний относительно трех этапов развития механизма ДТП.

Допрос потерпевших не рекомендуется откладывать, ибо это может привести к сглаживанию в их памяти отдельных деталей происшествия. В большинстве случаев потерпевшие с места происшествия немедленно отправляются в организации здравоохранения и допрос проводится там с разрешения врача. При этом при общении с врачом в случаях, когда потерпевший находится в критическом состоянии, необходимо дать последнему установку на получение от потерпевшего необходимой информации о механизме ДТП. В случае летального исхода медицинский персонал, оказывающий помощь, может быть допрошен в качестве свидетелей, получивших информацию непосредственно от потерпевшего в результате ДТП.

В некоторых случаях на потерпевшего могут воздействовать заинтересованные лица.

В ходе допроса выясняют:

не страдает ли допрашиваемый физическими недостатками, затрудняющими восприятие происшествия;

где находился допрашиваемый в момент происшествия; в каком направлении и откуда он двигался;
 каким был темп его движения;
 в каком месте произошел наезд (пешеходный переход, какой свет светофора);
 каковы были действия водителя;
 помнит ли он транспортное средство (его тип, модель, цвет, номер и т. п.);
 какова была примерная скорость транспортного средства;
 кто сидел за рулем, имелись ли пассажиры и т. д.

При допросе потерпевших из числа пассажиров следует также выяснить:

- не отвлекался ли водитель от управления транспортным средством разговорами;
- не жаловался ли на усталость, болезненное состояние;
- не говорил ли о технических неисправностях;
- не проявлял ли лихачества;
- каковы были действия водителя непосредственно перед ДТП.

Очень важно при проведении допроса потерпевших (свидетелей) принять меры во избежание дачи ложных показаний допрашиваемым. Разрушение установки допрашиваемого на ложные показания может производиться путем создания тактической напряженности на допросе, для чего можно:

- усилить конкуренцию (борьбу) мотивов допрашиваемого, продемонстрировав результаты и перспективы ложных и правдивых показаний;
- продемонстрировать альтернативные пути выхода из напряженной ситуации;
- усилить или ослабить преобладающую отрицательную эмоцию;
- выделить, проанализировать и усилить доминирующий элемент психической деятельности;
- акцентировать внимание на противоречиях в показаниях;
- продемонстрировать несоответствия и противоречия интересов различных допрашиваемых;
- обратить внимание допрашиваемого на неполные показания о каком-либо этапе механизма ДТП, выяснить причину показаний, данных не в полном объеме;
- апеллировать к чувствам сожаления по поводу горя пострадавшего и (или) его родственников;
- формировать у допрашиваемого цели, аналогичные имеющимся у следователя;

усилить желание допрашиваемого воспользоваться негодными тактическими средствами, чтобы довести ложные показания до абсурда.

Более сложно обстоит дело, если допрашиваемый дал ложные показания, которые уже содержатся в материалах уголовного дела и искажают общие представления о механизме ДТП. Следователь в данном случае должен выполнить следующий алгоритм:

- собрать доказательства, разрушающие ложные показания, привести их в систему: сильные/слабые; обращенные на исследуемый механизм ДТП/обращенные на качество личности допрашиваемого; избрать тактически оправданный метод использования;

- продемонстрировать собранные доказательства при дополнительных допросах по нарастающей силе, одно за другим, нейтрализуя желание противостоять следователю;

- предъявить доказательства все сразу, создав количественный и качественный перевес в тактическом наступлении на позицию допрашиваемого.

Указанные направления использования доказательств рассчитаны на эмоциональное воздействие, которое сразу в разрезе текущего тактического момента действует острее, вызывая речевую разрядку.

Ложные показания могут преодолеваются и рациональными формами. Следователь спокойно, не допуская эмоциональных колебаний, рационализирует все показания допрашиваемого, объясняя их содержание и влияние (в рамках допустимого) на положение допрашиваемого в ходе следствия. Честная тактическая позиция следователя позволяет надеяться на отказ от углубления ложных показаний, которые в данной доказательственной ситуации уже не имеют смысла.

Одним из эффективных приемов получения необходимой информации о механизме ДТП является **допущение легенды**. Прием применяется в том случае, если у следователя недостаточно информации о механизме ДТП и он позволяет допрашиваемому фантазировать в рамках его личностного видения проблемы. Допрашиваемый при этом, не чувствуя противодействия следователя, раскрепощается, допускает оговорки, уходит в рассуждения, которые могут содержать факты, противоречащие основной мысли допрашиваемого.

Достоинства приема: допрашиваемый без прерывания излагает то, что он считает нужным для себя, выполняет то, что, по его мнению, украшает его личностную характеристику, воспроизводит объем информации, который считает достаточным. Прием способствует формированию психологического контакта, так как в этом случае воздействие следователя не ощущается допрашиваемым, его деятельность смоделирована им самим, что демонстрирует его желаемое лицо.

Показания потерпевших (свидетелей) подлежат оценке с точки зрения относимости, допустимости, достоверности.

Относящимися к уголовному делу признаются доказательства, посредством которых устанавливаются обстоятельства нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств. Не являются относящимися к уголовному делу показания, не содержащие в себе информацию об обстоятельствах допущенных нарушений ПДД.

Допустимыми признаются показания, полученные органом, ведущим уголовный процесс, в установленном уголовно-процессуальным законом порядке. Показания признаются недопустимыми, если они получены с нарушениями конституционных прав и свобод потерпевшего (свидетеля) или требований уголовно-процессуального закона, связанными с лишением или ограничением прав участников уголовного процесса или нарушением иных правил уголовного процесса.

Доказательства, полученные с нарушением закона, не имеют юридической силы и не могут быть положены в основу обвинения, а также использоваться для доказывания любого обстоятельства, входящего в предмет доказывания по уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств.

Достоверными признаются показания, если они соответствуют действительности и подтверждаются из других источников (протокол осмотра места ДТП, заключение эксперта и др.). В основу процессуальных решений, принимаемых органом уголовного преследования или судом, могут быть положены только достоверные доказательства.

Одним из важных направлений деятельности при производстве по уголовному делу о нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств является работа следователя по установлению и возмещению вреда, причиненного в результате нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств (физическим и юридическим лицам, в том числе и медицинским учреждениям), что будет рассмотрено при рассмотрении гл. 10.

Глава 5

ОСМОТР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, УЧАСТВОВАВШЕГО В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Осмотр транспортного средства, участвовавшего в ДТП, производится с целью:

- выявить следы, образовавшиеся во время аварии;
- восстановить механизм ДТП;
- установить техническое состояние транспортного средства.

К вопросу организации проведения осмотра транспортного средства сложился единый подход, согласно которому осмотр транспортного средства осуществляется в рамках осмотра места ДТП. Исследование транспортного средства является элементом детального осмотра места происшествия, поэтому многие авторы предлагают этот объект подвергать тщательному предварительному исследованию на месте его обнаружения. Такой подход характерен для проведения осмотров мест ДТП любого вида (наезд, столкновение, опрокидывание и т. д.). Однако анализ уголовных дел о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств, связанных с причинением физического вреда пешеходам, показал, что вариант осмотра, устоявшийся на практике, является неэффективным и не позволяет качественно обследовать транспортное средство на месте происшествия, на что влияет ряд негативных обстоятельств: неблагоприятные погодные условия (снег, дождь и т. д.); отсутствие оборудованного для этого места (смотровая яма, эстакада); дефицит времени, обусловленный интенсивностью дорожного движения; недостаточный уровень специальных знаний лица, проводящего осмотр, в области технико-эксплуатационного состояния транспортного средства. Устранению указанных отрицательных обстоятельств будет способствовать следующий подход к осмотру транспортного средства, которым был совершен наезд на пешехода.

В 95,1 % случаев транспортное средство на месте происшествия остается без значительных повреждений, что предпрещает возможность проведения его качественного визуального исследования. С этой целью рекомендуется в формализованном бланке осмотра места ДТП помимо индивидуализирующих признаков фиксировать лишь информацию о координатах нахождения транспортного средства относительно объектов привязки, а также о положении переключателей различных устройств в момент его обнаружения, расположенных в салоне транспортного средства (переключение передач, освещения, стеклоочистителя и др.).

Когда по прибытии на место происшествия поступила информация о том, что в салоне автомобиля помимо водителя находились пассажиры и не исключено в последующем возникновение затруднений по установлению лица, реально управлявшего транспортным средством, следует тщательно осмотреть водительское место с целью обнаружения в салоне (на рулевом колесе, рычаге переключения передач, щитке приборов, ручках двери и т. п.) и изъятия следов (пальцев рук, потожирового вещества, запаха и т. п.), представляющих возможность идентифицировать лицо, находившееся за рулем. Результаты указанных действий должны быть внесены в формализованный бланк протокола осмотра места ДТП.

Для эффективного решения задач по осмотру транспортного средства и обследованию его технико-эксплуатационного состояния целесообразно проводить отдельное следственное действие – осмотр транспортного средства – на специально оборудованных диагностических станциях УП «Белтехосмотр» с участием специалистов данной организации. Результаты такого осмотра следует фиксировать в бланке протокола осмотра транспортного средства, который по содержанию сходен с актом проверки технического состояния, составляемым в административном порядке (см. приложение). Осмотр систем и устройств, состояние которых влияет на безопасность управления транспортным средством, в обязательном порядке должен сопровождаться фото- либо видеофиксацией. К указанному протоколу следует также прилагать карту результатов диагностики, заполняемую на станциях УП «Белтехосмотр».

Если же сразу после осмотра места ДТП осмотреть транспортное средство на станции технической диагностики не представляется возможным (нерабочее время), то его следует доставить на стоянку, на которой будет обеспечена надлежащим образом его сохранность. При этом транспортировку с места происшествия к месту хранения необходимо осуществлять с помощью эвакуатора или на жесткой сцепке, что позволит не допустить дополнительных повреждений транспортного средства.

Предложенный подход к осмотру транспортного средства, которым был совершен наезд на пешехода, позволяет:

1) повысить качество проведения детального осмотра транспортного средства, что связано с участием специалистов-диагностов УП «Белтехосмотр», а также с применением специального оборудования для обнаружения дефектов технико-эксплуатационного состояния транспортного средства;

2) освободить эксперта-автотехника от задач, решение которых изначально не дает новых данных для расследования преступления (в ходе осмотра не выявлено неисправностей систем и устройств);

3) сократить время проведения осмотра места ДТП, что дает возможность избежать многочисленных дорожных заторов, особенно в условиях города;

4) сократить сроки проведения автотехнических экспертных исследований, что, в свою очередь, сократит сроки предварительного следствия;

5) уменьшить расходы по проведению автотехнических экспертиз на предмет технической исправности транспортного средства (например, оплата командировок экспертов к местонахождению транспортных средств), поскольку после такого осмотра нет необходимости в их проведении.

Следует отметить, что при осмотре мест ДТП других видов, когда транспортные средства находятся на месте происшествия, транспортное средство осматривается, как правило, после фиксации и изъятия следов и предметов, подверженных быстрому изменению и уничтожению, одновременно с трупом или сразу после его осмотра. Несколько иной порядок осмотра транспортного средства, на котором водитель скрылся с места ДТП и которое было обнаружено позже при производстве по уголовному делу. Он будет освещен более подробно при рассмотрении гл. 6.

Осмотр транспортного средства начинается с выяснения его положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определенным в процессе общего осмотра (дорожным знакам, перекресткам, сооружениям), другим транспортным средствам и трупу. Осмотр транспортных средств на месте происшествия осуществляется двумя методами: *статическим* и *динамическим*. При статическом осмотре транспортное средство воспринимается как элемент обстановки места происшествия, занимающий определенное положение по отношению к окружающим его объектам. Оно фотографируется, наносится на схему, прилагаемую к протоколу осмотра места ДТП¹.

В протоколе осмотра указывается:

какое это транспортное средство, его тип (вид), модель, регистрационный знак, цвет, характер груза, его количество, масса и т. д.;

где находится транспортное средство (на проезжей части, тротуаре, в кювете, на пешеходной дорожке, пешеходном переходе и т. д.);

как расположено на месте его обнаружения, на каком расстоянии находятся задняя и передняя части (бамперы), правая и левая стороны (шины, борта кузова) от элементов дороги, других транспортных средств, трупа, а также объектов, избранных следователем для привязки.

Объекты-ориентиры избираются в процессе общего осмотра места ДТП.

¹ См.: Кутафин В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий : практ. рук. – Ростов н/Д : Феникс, 2010. – С. 28.

Определяя положение транспортного средства по отношению к элементам дороги (бордюр, обочина, линия разметки), указывается, куда обращена передняя часть транспортного средства. Осмотр транспортного средства рекомендуется начинать с его *передней части*. При этом обращается внимание на целостность фар, подфарников, лобового стекла, на наличие вмятин, царапин, волос, частиц кожи и мышц человека, крови, обрывков тканей одежды на частях автомобиля. Отыскиваются следы рук человека, фиксируется их форма, положение на частях автомобиля, размеры и высота от нижнего края кузова. Так же тщательно осматривается и *задняя часть*. Важное значение имеет обнаружение и фиксация динамических следов, образующихся на транспортном средстве в момент столкновения с другим транспортным средством или какой-либо преградой. Динамические следы имеют вид вмятин, разрезов, царапин, соскобов, задигов, наслоений.

Вмятина – углубление, образованное из-за остаточной деформации воспринимающей поверхности от удара. **Царапина** – линейное повреждение от скользящего соприкосновения с элементами кузова другого транспортного средства. **Разрез** – линейное нарушение целостности материала, образуемое от скольжения твердой, острой детали по более мягкому следовоспринимающему материалу. **Задиры** – мелкие разрывы металла или покрытия, глубина которых больше их ширины. Образуются при контакте примерно равных по жесткости поверхностей. **Соскобы (отслоения)** – удаление верхнего слоя поверхности детали или части транспортного средства. **Наслоение** – наложение вещества с поверхности слеодообразующего объекта.

Осмотр следов столкновения позволяет определить направление силы, вызвавшей повреждения, что, в свою очередь, способствует установлению места первичного контакта транспортных средств и угла их столкновения.

По форме вмятины представляется возможным судить о том, какой частью (деталью) образовано повреждение. Поверхность вмятины и характер ее краев позволяет установить направление движения объекта, оставившего след.

При осмотре царапин обращают внимание на их направление. Определение начала и конца царапины производится обследованием грунтовки в зоне царапины. Отслоившаяся грунтовка имеет каплеобразную форму, ее широкий конец направлен в сторону действия силы, вызвавшей отслоение. Трещины, идущие по сторонам каплеобразного отслоения грунтовки, также направлены в сторону приложения силы. Изучение посторонних включений в царапинах (краска, резина, стекло, грязь и т. п.) помогает в установлении детали, оставившей след.

Царапина, идущая параллельно оси автомобиля, указывает на боковой (скользящий) удар. Если она направлена вниз, значит другой автомобиль, деталь которого образовала царапину, резко сбавил скорость и просел; если царапина направлена вверх, это означает резкое снижение скорости (торможение) автомобиля, на котором имеется царапина.

При изучении разреза определяют, какой острой жесткой частью он мог быть оставлен, не имеется ли на гранях разреза наслоений краски, грунтовки и других частиц от детали, сделавшей разрез.

Для определения линии столкновения на обоих транспортных средствах сопоставляют парные следы, совпадающие по своему расстоянию от поверхности грунта, локализации, механизму образования, форме, размерам. Определив следы первичного контакта, устанавливают линию столкновения для каждого транспортного средства в отдельности, а затем, сопоставив обе линии столкновения так, чтобы одна из них являлась продолжением другой, выясняют взаимное расположение транспортных средств в момент столкновения.

При осмотре нижней части транспортного средства могут быть обнаружены следы крови, иного вещества биологического происхождения, фрагменты одежды и т. п. Они находятся чаще всего на выступающих частях переднего и заднего моста, передней оси, защите днища, картере двигателя. Нижнюю часть транспортного средства лучше осматривать из смотровой ямы, поэтому его доставляют в какой-либо гараж, ремонтную мастерскую или на станцию технического обслуживания. Перемещение транспортного средства возможно лишь в хорошую, сухую погоду. При плохих погодных условиях нижняя его часть будет забрызгана грязью и имевшиеся пятна крови, мозгового вещества, волосы, волокна одежды потерпевшего могут быть утрачены.

В ходе осмотра необходимо изъять и упаковать следы, вещества, предметы: осколки разбитых фар, подфарника или ветрового стекла. Влажными марлевыми тампонами снимаются пятна крови, после чего марля высушивается.

Осмотр транспортного средства обычно заканчивается проверкой технического состояния тормозной системы, рулевого управления, шин, световых приборов.

При выяснении состояния рулевого управления измеряется величина люфта колеса, если такой имеется.

Давление в шинах проверяется с помощью манометра, о чем делается отметка в протоколе осмотра места происшествия. В нем же фиксируется и состояние протектора каждого колеса с указанием остаточной высоты рисунка протектора.

В случае если транспортное средство осматривается не на месте ДТП, то описывается, а также фотографируется рисунок протектора, его особенности. Это важно тогда, когда водитель скрылся с места происшествия (для идентификации транспортного средства).

Следы и повреждения, имеющиеся на транспортном средстве, описываются по общим правилам фиксации результатов следственного осмотра с указанием точного места их расположения и наименования узла и детали транспортного средства.

Обнаружение, фиксацию и изъятие следов с целью восстановления механизма ДТП целесообразно проводить с участием эксперта-криминалиста либо эксперта-автотехника. После окончания осмотра иногда целесообразно на месте происшествия вынести постановление о назначении автотехнической экспертизы, чтобы выяснить механизм образования следов по взаимному расположению объектов на местности и повреждений на транспортном средстве, установить техническое состояние транспортных средств.

Описание повреждений аварийного происхождения должно быть конкретным и доступным для понимания его всеми участниками процесса, с указанием механизмов и деталей, влияющих на безопасность движения, с приложением фотоснимков общего вида разрушений и серии снимков узлов, в том числе и снимков отдельных агрегатов.

Если водитель, совершив ДТП, скрылся с места аварии, то в процессе осмотра приходится решать дополнительные задачи:

1) обнаружить и зафиксировать доказательства, которые, возможно, придется использовать при розыске транспортного средства, а именно: данные о ширине шин колес, характере рисунка протектора, структуре масла, капли которого были обнаружены на месте ДТП, виде вещества, являющегося частью груза, перевозимого на транспортном средстве (при помощи экспертного исследования указанных объектов можно будет получить данные о предполагаемой модели транспортного средства);

2) получить сведения о круге лиц, среди которых следует искать водителя-преступника;

3) обнаружить и закрепить следы, изъять предметы, позволяющие провести идентификацию человека (следы рук, ног, части одежды и т. п.) и транспортного средства.

Осмотренное транспортное средство опечатывается с соблюдением правил криминалистики, исключающих возможность проникновения в салон, внесения изменений в его состояние, после чего доставляется на специальную стоянку. Если техническое состояние транспортного средства не позволяет его транспортировать при помощи жесткой сцепки, то это необходимо сделать при помощи эвакуатора с платформой погрузочного типа.

ОРГАНИЗАЦИЯ РОЗЫСКА ВОДИТЕЛЯ И СОБИРАНИЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ЕГО ПРИЧАСТНОСТИ К СОВЕРШЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Особенности розыска водителей, скрывшихся с мест ДТП, в значительной мере зависят от различных ситуационных факторов: места совершения ДТП, времени суток, поры года, удаленности от населенных пунктов и т. д. Большинство нераскрытых преступлений этого вида, как правило, совершены вечером или ночью. Организация следственных и оперативно-розыскных мероприятий должна проводиться сразу же, как только ОВД станет известно о происшедшем.

Эффективность розыска скрывшихся водителей во многом определяется четкостью взаимодействия и оперативностью сотрудников различных служб при проведении следственных действий и поисковых мероприятий. При этом особенно важно, чтобы при необходимости сотрудник ОВД, первым прибывший на место происшествия, сумел организовать охрану, оказание помощи пострадавшим, преследование скрывшегося водителя, не дожидаясь прибытия СОГ на место совершения ДТП.

Следует принимать во внимание, что ДТП может быть совершено как местным, так и «транзитным» водителем. В таких случаях необходимо задействовать план «Перехват» и организовать тесное взаимодействие с ОВД прилегающих районов и областей и органами пограничной службы, таможенными органами.

Первоначальные следственные действия и розыскные мероприятия при поступлении сообщения о ДТП, с мест совершения которых водители скрылись. Эффективность розыска водителя и транспортного средства в значительной мере зависят от места и времени совершения преступления, а также от времени, прошедшего с момента ДТП до момента сообщения о случившемся в ближайший ОВД, и времени приезда СОГ.

Следственные действия и розыскные мероприятия по обнаружению скрывшихся водителей – это комплекс мероприятий:

- организация охраны места ДТП;
- обеспечение немедленного выезда на место происшествия СОГ;
- выявление очевидцев и других свидетелей происшествия;
- выявление примет скрывшегося водителя и его транспортного средства;

составление композиционного портрета и ориентирование личного состава и соседних РУ-ГО-РОВД о приметах водителя, транспортного средства и направлении его движения;

преследование скрывшегося водителя, проведение заградительных и поисковых мероприятий;

оперативная отработка населенных пунктов, автохозяйств, стоянок автотранспорта и т. д., прилегающих к маршруту направления движения транспортного средства.

Успех розыска скрывшихся водителей во многом зависит от своевременности и быстроты осуществления указанных мероприятий, четкого взаимодействия служб, участвующих в розыске, максимального использования средств связи, возможностей учетов, имеющих в подразделениях ОВД, научно-технических средств, возможностей СМИ, а также помощи общественности.

До рассмотрения вопроса о роли сотрудников ОВД в установлении и розыске водителей, скрывшихся с мест ДТП, необходимо рассмотреть последовательность действий следователей Следственного комитета Республики Беларусь в указанном направлении.

Следователь (лицо, производящее дознание) по прибытии на место происшествия:

1) осуществляет руководство деятельностью СОГ, координирует работу всех ее участников, направленную на установление водителя и транспортного средства, обеспечивает выполнение требований, предъявляемых ведомственными нормативными актами к работе СОГ на месте происшествия;

2) определяет границы осмотра места происшествия, в пределах установленных границ поручает сотрудникам ОВД охрану места происшествия;

3) проводит осмотр места происшествия, фиксирует его результаты в протоколе осмотра места происшествия, в плане-схеме к протоколу. Эффективность мероприятий по установлению водителей (транспортных средств) в большинстве своем зависит от качества осмотра места происшествия.

Задачами осмотра являются:

обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств, имеющих значение для дела;

отыскание следов, определяющих направление движения скрывшегося транспортного средства, а также установление примет водителя и транспортного средства;

выдвижение розыскных версий.

Объекты, которые необходимо осмотреть:

участок проезжей части дороги, где произошло происшествие;

окружающая или близлежащая территория, на которой сохранились следы и предметы, имеющие значение для дела;

труп и одежда пострадавшего (если на месте не представляется возможным провести осмотр, то это нужно сделать в морге);

следы транспортных средств;

различные предметы, относящиеся к происшествию (осколки стекол, фар, частицы краски, горюче-смазочные материалы, обломки деталей автомобилей, предметы, выпавшие из кузова в момент происшествия, и т. п.).

При осмотре трупа нужно осторожно обращаться с его одеждой, чтобы не нарушить топографию следов крови и различных наслоений. Детальное изучение всех повреждений на одежде позволяет установить, какие из них могли быть причинены при наезде действием определенных частей транспортного средства. При ударе выступающими частями транспортного средства почти всегда на одежде потерпевшего возникают разрывы, на краях которых могут быть обнаружены посторонние следы (краска, горюче-смазочные вещества) или даже отпечатки каких-либо деталей. Следы краски позволяют установить марку скрывшегося транспортного средства. Если сопоставить расстояние от разрыва до каблуков обуви с высотой расположения выступающих частей на кузове транспортного средства, то можно установить его тип или даже модель. Повреждения на теле потерпевшего бывают как характерные, так и не характерные для автотравмы. В некоторых случаях на одежде потерпевшего могут быть обнаружены отпечатки колес транспортного средства, отображающие рисунок протектора. В протоколе осмотра указываются признаки, позволяющие определить направление движения транспортного средства.

Результаты осмотра места ДТП заносятся в протокол, в котором отображается состояние и размеры участка дороги, где было совершено ДТП, перечисляются объекты и следы, находящиеся на этом участке и вблизи него, и фиксируется их положение. На схему наносятся все объекты, имеющие отношение к ДТП, которые следователь (лицо, производящее дознание) имеет возможность наблюдать сам. Схема должна содержать такое количество размеров и обозначений, которое позволяло бы при необходимости полностью смоделировать дорожную обстановку, наблюдавшуюся при осмотре;

4) после принятия решения о возбуждении уголовного дела с помощью эксперта-криминалиста производит отбор образцов, которые могут быть использованы для сравнительного исследования, при экспертизе следов и вещественных доказательств, обнаруженных на подозреваемом транспортном средстве. К их числу относятся образцы крови, волос и одежды погибшего. Кровь и волосы изымают судебные медики или дру-

гой медперсонал во время вскрытия трупа, одежду и ее образцы – следователь (лицо, производящее дознание). Берутся также образцы меха и головных уборов. Нередко наличие обрывков и волокон ткани на дороге или на одежде потерпевшего дает основание полагать, что они могут иметься и на транспортном средстве, причастном к происшествию. Обнаруженные кровь, волосы, обрывки и волокна ткани изымаются для последующего направления на экспертизу;

5) информирует о результатах первоначальных следственных действий руководство, ОВД, членов СОГ с целью доведения информации, имеющей значение для установления личности скрывшегося водителя, транспортного средства;

6) допрашивает очевидцев и лиц, которым известна какая-либо информация об обстоятельствах ДТП, приметах транспортного средства;

7) в случаях неблагоприятных погодных условий проводит дополнительный осмотр места происшествия;

8) с учетом следов, изъятых с места происшествия, назначает экспертизы, результаты которых могут быть использованы в целях розыска скрывшегося водителя, установления марки и модели транспортного средства.

Чаще всего назначаются следующие экспертизы:

судебно-медицинская, которая позволяет установить, каков механизм образования телесных повреждений, каким видом транспортного средства причинены травмы, повлекшие смерть, в каком положении относительно транспортного средства находился погибший в момент совершения ДТП;

судебно-автотехническая, которая назначается в случаях установления транспортного средства и служит для исследования технического состояния транспортного средства, исследования обстоятельств, характеризующих механизм ДТП, оценки действий водителя транспортного средства, причастного к ДТП, исследования участка дороги, на котором произошло ДТП;

судебно-трасологическая, возможности которой позволяют установить групповую принадлежность объекта (осколки стекла, куски пластмассы и т. д.), отождествить определенный объект, установить механизм образования следов и повреждений на представленных на исследование объектах (следы повреждения на обуви, одежде погибшего);

экспертиза материалов, веществ и изделий, которая подразделяется на следующие виды:

– криминалистическая экспертиза лакокрасочных материалов и покрытий, позволяющая в случаях обнаружения при осмотре места происшествия частиц лакокрасочных покрытий деталей, механизмов,

агрегатов транспортного средства установить их принадлежность, назначение, область применения, механизм образования следов наслоений лакокрасочных материалов;

– экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, позволяющая в случае обнаружения на дорожном покрытии, одежде и теле погибшего следов горюче-смазочных материалов, топлива, технической жидкости, используемых в транспортном средстве, установить вид, марку и назначение нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, что способствует определению типа двигателя (дизель или бензин), возможных повреждений узлов и агрегатов в разыскиваемом транспортном средстве;

– криминалистическая экспертиза стекла и изделий из него, возможности которой позволяют в случае обнаружения в ходе осмотра места ДТП осколков и микрочастиц стеклянных изделий (рассеивателей фар, подфарников и подсветок, колб электроламп и т. д.) установить, какому типу стеклянного изделия они принадлежат, на каких транспортных средствах такие изделия устанавливаются;

– экспертиза полимерных материалов, пластмасс и изделий из них, позволяющая в случае обнаружения в ходе осмотра места происшествия объектов, представляемых на исследование, установить род полимерных изделий и пластмасс, отождествить конкретный предмет по отделившимся фрагментам и частицам, установить принадлежность пластмассовых элементов конкретному экземпляру;

– экспертиза волокнистых материалов и изделий из них, возможности которой используются в случае установления транспортного средства при обнаружении в ходе осмотра повреждений одежды трупа;

судебно-почвоведческая экспертиза, основными задачами которой являются: обнаружение почвенных веществ на поверхностях одежды и обуви погибшего; установление природы обнаруженного вещества; определение локализации следов-наслоений; установление пригодности обнаруженных почвенных наслоений для идентификации по ним транспортного средства, участвовавшего в происшествии;

судебно-биологическая экспертиза объектов растительного и животного происхождения, классификационные, идентификационные, диагностические и реконструкционные возможности которой используются в случаях обнаружения в ходе осмотра места происшествия следов растительного и животного происхождения;

судебно-генотипоскопическая экспертиза назначается по биологическим следам человеческого происхождения и способствует решению задач по доказыванию факта:

контактного взаимодействия погибшего и конкретного транспортного средства;

- совершения ДТП на конкретном участке территории;
совершения ДТП конкретным транспортным средством;
нахождения в салоне транспортного средства конкретного лица;
- 9) поручает проведение конкретных следственных действий, розыскных мероприятий, направленных на розыск водителя, транспортного средства;
- 10) в случаях совершения ДТП на автодорогах, прилегающих к государственной границе Республики Беларусь, информирует посты таможенного и пограничного контроля о необходимости проверки предполагаемых транспортных средств с целью установления их причастности к совершенному ДТП;
- 11) составляет согласованный план следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий по раскрытию и расследованию преступления.

Сотрудники ГАИ на месте происшествия:

- 1) осуществляют охрану места ДТП с целью обеспечения неизменной обстановки происшествия, сохранности материальных объектов и следов, имеющих значение для расследования обстоятельств дела;
- 2) обеспечивают безопасность движения транспорта и пешеходов на участке места происшествия до окончания осмотра, в темное время суток обеспечивают всех участников осмотра места происшествия световозвращающими жилетами;
- 3) оказывают содействие следователю при осуществлении измерений в ходе осмотра места происшествия;
- 4) в случае получения в ходе первоначальных следственных действий информации о марке, модели, регистрационном знаке транспортного средства, совершившего ДТП, либо о его части истребует из АСУ «ГАИ-ЦЕНТР», ЕС ПТК информацию о подозреваемых транспортных средствах и их владельцах с целью установления их возможного местонахождения.

Действия сотрудников уголовного розыска. Отправным началом для проведения оперативно-розыскных мероприятий служит информация о происшествии. Значение имеет скорость прохождения информации. На территории района при наличии средств связи выполнение этих условий не вызывает особых трудностей. Однако розыск скрывшихся водителей всегда выходит за пределы одного района и проводится в масштабе нескольких районов города, а также области и республики в целом. При этом путь прохождения оперативной информации значительно усложняется. Поэтому в целях быстрого ориентирования сотрудников милиции на территории города, района, области, республики во всех РУ-ГО-РОВД разработаны планы оперативно-заградительных мероприятий под кодовым названием «Перехват».

Оперуполномоченный уголовного розыска помимо оказания следователю (лицу, производящему дознание) содействия и выполнения его поручений в процессе проведения осмотра места ДТП осуществляет комплекс мероприятий оперативно-розыскного характера:

1) организуют поиск транспортного средства на прилегающих к месту происшествия улицах, переулках, дворах, лесопосадках, дорогах, отходящих от основной магистрали в лесных массивах, расположенных вблизи места совершения ДТП;

2) с целью установления возможного места нахождения транспортного средства, участника ДТП осуществляют отработку предприятий различных форм собственности, транспортные средства которых двигались по автодороге, где было совершено ДТП, при возникновении необходимости осматривают транспортные средства, изымают носители с показаниями тахометров;

3) осуществляют отработку ГСК, гаражей-самостроев, стоянок, частных ремонтных мастерских и лиц, занимающихся незарегистрированным ремонтом автотранспорта в ГСК и частном секторе с целью установления возможного местонахождения разыскиваемого транспортного средства и его водителя;

4) допрашивают очевидцев и лиц, которым известна какая-либо информация об обстоятельствах ДТП, приметах транспортного средства, его водителе;

5) истребуют от операторов сотовой связи информацию о телефонных соединениях абонентов в установленный промежуток времени, в зоне покрытия вышек, в месте совершения ДТП;

6) с учетом установленного времени совершения ДТП анализируют полученную от операторов сотовой связи информацию, по результатам анализа допрашивают абонентов с целью проверки причастности к совершенному ДТП, получения значимой для раскрытия и расследования преступления информации;

7) проверяют места возможного появления скрывшегося транспортного средства (АЗС, автомойки и т. п.), при наличии на указанных объектах средств видеофиксации изымают видеозапись для последующего анализа;

8) проверяют медицинские учреждения с целью получения информации о лицах, обращавшихся за помощью после времени совершения ДТП.

Эксперт-криминалист на месте происшествия:

- 1) оказывает помощь следователю (лицу, производящему дознание): в обнаружении, фиксации, изъятии, упаковке, транспортировке следов и других вещественных доказательств, которые впоследствии становятся объектами экспертного исследования;

применении технических средств при работе со следами, а также фиксации хода и результатов осмотра места происшествия;

производстве предварительного исследования обнаруженных объектов;

составлении протокола осмотра места происшествия (специалист помогает описать следы и объекты, а также приемы и средства, используемые для обнаружения, фиксации и изъятия следов преступления);

составлении планов, схем, чертежей;

2) участвует в оценке полученных в ходе осмотра результатов, в установлении обстоятельств совершения ДТП.

Специалист-автотехник оказывает помощь следователю (лицу, производящему дознание) в воспроизведении механизма происшествия, в установлении его причин и следов, позволяющих идентифицировать транспортное средство, в определении длины тормозного пути и установлении иных признаков, указывающих на направление, скорость движения автотранспорта и иные обстоятельства происшествия.

Судебный медик (врач) производит первоначальный наружный осмотр трупа на месте его обнаружения, сведения о котором следователь (лицо, производящее дознание) заносит в протокол осмотра места ДТП.

В случаях когда комплекс проведенных следственных и иных процессуальных действий не дал положительного результата, не было установлено транспортное средство и лицо, им управлявшее, существует возможность при необходимости обратиться к помощи СМИ за оказанием содействия в розыске транспортного средства и водителя, допустившего ДТП. К наиболее эффективным приемам такого содействия является сообщение информации о ДТП и необходимости отыскания его свидетелей последнего по радио, в телеэфире, на информационных ресурсах сети Интернет.

Далее рассмотрим более детально особенности проведения следственных действий и розыскных мероприятий в случаях неустановления водителя и транспортного средства на первоначальном этапе расследования.

В тех случаях, когда собранные фактические данные содержат прямое указание на конкретного водителя или транспортное средство (например, были установлены очевидцы, которые записали регистрационный знак), дальнейший ход расследования направлен на установление местонахождения известного транспортного средства, его водителя, а также на доказывание причастности водителя к совершенному ДТП.

Как показывает практика, совершив наезд, водитель стремится как можно быстрее уехать с места происшествия, чтобы осмотреть свое

транспортное средство и уничтожить на нем следы наезда или устранить возникшие повреждения (замыть следы крови, сменить шины, исправить или заменить отдельные детали и т. п.) в безопасном месте. Однако часто скрывшийся водитель вынужден остановиться в непосредственной близости от места происшествия, так как он не способен управлять транспортным средством (сильно пьян) или транспортное средство получило значительные повреждения, препятствующие его движению. Указанные обстоятельства могут быть использованы для выдвижения и проверки версии о месте вероятного нахождения скрывшегося водителя. Такая версия обязательно должна быть выдвинута, если имеются соответствующие данные (характерные следы движения транспорта, значительные разрушения предметов на месте происшествия, показания очевидцев, по мнению которых, водитель находился в нетрезвом состоянии, и т. д.).

Для того чтобы сузить круг водителей, среди которых следует искать преступника, а также ограничить территорию, необходимо исходить из данных о месте и времени совершения ДТП.

Действия при обнаружении брошенного транспортного средства:

1) немедленно устанавливается владелец транспортного средства, для чего используются возможности АСУ «ГАИ-ЦЕНТР»;

2) проводится осмотр обнаруженного транспортного средства.

Осмотр транспортного средства, подозреваемого в совершении ДТП, подразделяется на общий и детальный. При *общем осмотре* проводится осмотр прилегающей территории с целью обнаружения следов обуви, шин транспортных средств, определяются модель, цвет, регистрационный номерной знак, характер груза, а также производится фото- или видеосъемка в четырех ракурсах. Если водитель скрылся, бросив автомобиль, необходимо тщательно провести *детальный осмотр* транспортного средства. В стадии детального осмотра устанавливаются и фиксируются индивидуальные особенности транспортного средства, отыскиваются и изымаются следы и предметы, могущие стать вещественными доказательствами, определяется техническое состояние транспорта. На деталях транспортного средства могут быть обнаружены следы крови, частицы мозгового вещества, волосы, части или волокна одежды потерпевшего, следы краски и некоторые иные следы, которые могут иметь силу вещественных доказательств. Следы, похожие на кровь, соскабливают (каждый отдельно) или снимают стерильным тампоном из марли, высушивают на воздухе при комнатной температуре и помещают в бумажный пакет. Одновременно берут контрольную пробу с расположенного рядом участка, свободного от этих следов. Волосы и обрывки одежды собирают пинцетом, на концы которого надевают резиновые

наконечники. Волосы, волокна, частицы одежды укладывают в отдельные пакеты, на которых, как и при изъятии следов, похожих на кровь, указывают точное место их обнаружения. Частицы кожи, мягких тканей осторожно снимают скальпелем и помещают в чистую пробирку.

Важное доказательственное значение имеют осколки стекол транспортного средства. К ним относятся в первую очередь осколки рассеивателей фар, подфарников и лобового стекла. Сравнительное исследование таких осколков, обнаруженных на транспортном средстве и на одежде потерпевшего, а также на одежде и теле подозреваемого водителя, помогает идентифицировать транспортное средство и подтвердить причастность водителя к происшествию. На гладких поверхностях транспортного средства в ряде случаев остаются следы пальцев рук. Их следует искать прежде всего на хромированных ручках дверей, стеклах дверей, зеркале заднего вида, стеклах панели приборов, рычагах переключения передач и ручного тормоза, рулевом колесе, кнопках прикуривателя, ручного переключателя света фар, противосолнечных козырьках, ручках управления магнитолой и т. п. В салоне автомобиля могут быть найдены вещи, документы водителя и пассажиров. На резиновых ковриках пола можно обнаружить следы ног и грунта, перенесенного на обуви с места происшествия. По некоторым следам можно судить о том, что водитель при происшествии получил телесные повреждения. В случаях когда задержанный водитель отрицает факт поездки на транспортном средстве, при осмотре транспортного средства следует обратить особое внимание на признаки, свидетельствующие о недавней езде. Особое значение необходимо уделить изъятию биологических следов человека с мест, указанных выше.

В ходе осмотра также необходимо уделить внимание изъятию запаховых следов с чехла и подголовника водительского сидения для последующего назначения одорологической экспертизы.

Алгоритм следователя при установлении водителя, скрывшегося с места ДТП, будет зависеть от качества и полноты собранных материалов уголовного дела, изобличающих подозреваемого в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств, а также от степени информативной осведомленности последнего о ходе и результатах производства по материалам уголовного дела.

В случаях когда по уголовному делу собрано достаточное количество доказательств, изобличающих подозреваемого в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств (заключения экспертов, показания свидетелей, результаты осмотра места ДТП), следователь после задержания подозреваемого проводит допрос последнего, при этом выясняет

все обстоятельства механизма ДТП, затем при необходимости проводит освидетельствование подозреваемого с целью обнаружения на его теле травм, характерных для указанного вида происшествия, производит комплекс необходимых следственных и иных процессуальных действий с его участием (следственный эксперимент, очная ставка, проверка показаний на месте и т. д.), необходимых для предъявления обвинения.

Допрос подозреваемого проводится с соблюдением требований уголовно-процессуального закона, при этом выясняются вопросы относительно механизма ДТП по схеме «до – в момент – после», т. е. в ходе допроса следователь должен установить, какой информацией об особенностях различных стадий механизма ДТП обладает подозреваемый.

Часто при допросе подозреваемый дает заведомо ложные показания об обстоятельствах совершенного ДТП. В таких случаях для нейтрализации противодействия целесообразно использовать собранные материалы уголовного дела, объективно опровергающие показания подозреваемого. Однако более целесообразно воспользоваться этим приемом при предъявлении обвинения.

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Следственный эксперимент – следственное действие, заключающееся в проведении специальных опытов с целью проверки собранных по делу доказательств, получения новых доказательств и проверки следственных версий о возможности существования тех или иных фактов, имеющих значение для дела. Сущность следственного эксперимента – проведение специальных опытов, направленных на исследование обстоятельств, подлежащих доказыванию по расследуемому делу.

Обозначим *основные процессуальные особенности проведения следственного эксперимента*:

проведение следственного эксперимента допускается, если при этом не унижается достоинство и честь участвующих в нем лиц и окружающих;

проведение следственного эксперимента допускается, если не создается опасности для здоровья указанных лиц;

недопустимо воспроизведение всех обстоятельств преступного события в том виде, в каком они происходили (реконструкция);

при проведении следственного действия участвуют понятые (несмотря на то обстоятельство, что уголовно-процессуальный закон этого не требует);

допускается участие в следственном эксперименте подозреваемого, обвиняемого, свидетеля, потерпевшего;

следователь вправе пригласить для участия в следственном эксперименте специалиста.

Участники следственного эксперимента – следователь, понятые, сотрудники милиции, специалисты, подозреваемый, обвиняемый, свидетель, потерпевший, технические помощники (в том числе и дублиеры обвиняемого, потерпевшего или свидетелей), защитник, представитель администрации организации.

Основными тактическими особенностями проведения следственного эксперимента являются:

обеспечение максимально возможного подобия условий (обстановки, содержания) следственного эксперимента тем условиям, в которых происходило действительное событие:

проведение следственного эксперимента в том же месте, в сходное время суток, при таком же освещении, как и при действительном событии;

обеспечение схождения климатических условий;

использование подлинных или максимально сходных с ними предметов (транспортных средств, демонстраторов);

выполнение опытных действий в темпе, максимально сходном с темпами действительного события;

использование тех же приспособлений, инструментов, механизмов, материалов или же соответствующих аналогов (муляжей, макетов);

проведение повторных опытных действий с другими исполнителями;

изменение места нахождения участников;

многократное проведение однородных по содержанию опытов в условиях, измененных для достижения более убедительного результата (не менее трех раз).

Структура, содержание и динамика механизма ДТП предопределяют тот факт, что многие его обстоятельства, влияющие на оценку действий водителя, могут быть проверены либо уточнены лишь при помощи опытов в рамках следственного эксперимента.

Многообразие видов ДТП, отличающихся спецификой механизма совершения, предопределяют большое количество следственных экспериментов, проведение которых необходимо для установления всех обстоятельств дорожно-транспортного преступления.

В связи с тем, что наиболее распространенным является такой вид ДТП, как наезд на пешехода (около 50 % всех совершенных преступлений), остановимся на отдельных организационных особенностях проведения указанного следственного действия при производстве по уголовным делам рассматриваемого вида.

Результаты изучения практики проведения следственных экспериментов при расследовании дорожно-транспортных преступлений, связанных с причинением физического вреда пешеходам, а также анализ литературы позволяют предложить авторскую классификацию следственных экспериментов и за ее основу принять элементный состав механизма ДТП, связанного с наездом на пешехода, «водитель – автомобиль – дорога – среда – пешеход» (далее – ВАДСП) (рис. 7).

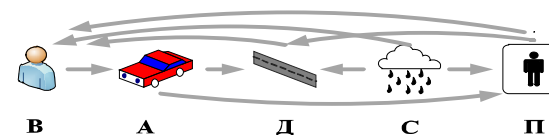


Рис. 7. Схема ВАДСП

При этом элементы «дорога» и «среда» не вызывают необходимости получения опытным путем касающейся их информации. Они служат для воссоздания условий, нужных для получения достоверных экспериментальных результатов. Элементы «водитель», «автомобиль», «пешеход» позволяют в зависимости от задач, на решение которых направлено проведение следственного эксперимента, классифицировать следственные эксперименты следующим образом:

1) эксперименты, направленные на проверку возможности водителя воспринимать изменения дорожной обстановки, предшествовавшей ДТП, а также на проверку либо уточнение избранной скорости или совершенного маневра:

проверка расстояния общей видимости элементов дорожной обстановки (знаки, разметка, край дорожного полотна и т. д.) (проводится в случаях, когда при оценке действий водителя используется подход, при котором обязанность водителя реагировать на изменения дорожной обстановки возникает именно с момента обнаружения указанных выше элементов);

проверка (уточнение) расстояния конкретной (силуэтной) видимости пешехода в направлении движения (проводится в случаях, когда дорожно-транспортная ситуация в момент обнаружения водителем пешехода осложнена плохими условиями видимости (осадки, туман, отсутствие освещения и т. п.);

проверка обзорности с места водителя, т. е. возможности наблюдать пешехода в ситуации, предшествовавшей ДТП, в зависимости от дорожной обстановки, условий и расположения пешехода относительно самого транспортного средства (необходима при установлении всех обстоятельств происшествия при движении задним ходом, а также в случаях совершения наездов при маневрировании в зоне, предназначенной для передвижения пешеходов, например при повороте на пешеходном переходе);

проверка скорости, с которой двигалось транспортное средство до момента принятия водителем мер во избежание ДТП (проводится в случаях, когда наезд совершен без торможения либо в процессе осмотра места происшествия не обнаружены следы торможения. Достоверно установленная длина следов торможения транспортного средства позволяет определить скорость его движения до начала торможения путем автотехнических расчетов. К проведению такого вида экспериментов на практике устоялись два основных подхода. В случаях когда имеются свидетели (очевидцы), наблюдавшие ДТП, скорость транспортного средства определяется путем оценки ими опытных заездов в условиях, сходных с теми, которые были на месте происшествия. Если свидетели отсутствуют, то скорость определяется самим водителем при экспери-

ментальных заездах в условиях, не позволяющих ее наблюдать по спидометру (тахографу));

проверка возможности и характера совершенного водителем маневра;

2) эксперименты, направленные на решение задач по проверке технико-эксплуатационного состояния транспортного средства, влияющего на эффективность принятия мер по предотвращению наезда на пешехода (например, проверка коэффициента сцепления шин транспортного средства с дорожным покрытием);

3) эксперименты, задачами которых является проверка (уточнение) информации о характере поведения пешехода в период, предшествовавший наезду:

проверка (уточнение) расстояния, которое преодолел пешеход до наезда с момента обнаружения его водителем;

проверка (уточнение) траектории движения пешехода с момента возникновения опасности до аварийно-контактного этапа происшествия;

проверка (уточнение) темпа, с которым двигался пешеход с момента должного обнаружения его водителем до наезда. При этом темп движения пешехода в протоколе эксперимента определяется расчетным способом путем деления длины пройденного пути на время, затраченное на его преодоление пешеходом-демонстратором.

В литературе высказано мнение о том, что следственные эксперименты могут производиться как статически (этапно с определением точек), так и динамически (при движении транспортных средств). Статический способ должен применяться только в том случае, когда невозможен эксперимент при движении транспортного средства, поскольку соблюдение именно той скорости, которая имела место во время ДТП, обеспечивает максимальное сходство экспериментальных и подлинных действий и условий. Прерогатива данному способу предоставлена в связи с тем, что в литературе по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения отражены положения о том, что на расстояние видимости объекта (пешехода) с места водителя влияет скорость движения транспортного средства. Однако практика проведения следственного эксперимента не учла указанных выше рекомендаций, во всех случаях он осуществляется статическим способом. Следует полагать, это правильно, так как прежде всего данный способ отвечает всем требованиям обеспечения безопасности при проведении указанного следственного действия и позволяет более точно произвести измерения. Для устранения погрешности в расстоянии видимости, зависящей от скорости транспортного средства, в криминалистике разработана соответствующая формула, которая должна учитываться при проведении автотехнических расчетов.

В практике расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств наблюдается следующая проблема: задачи, которые должны быть решены посредством проведения допроса на месте восприятия события ДТП, разрешаются при помощи проверки показаний на месте либо следственного эксперимента (установление координат места наезда на месте происшествия по словам очевидца). Как представляется, причиной ошибок является не совсем точное понимание практически сотрудниками целей, на достижение которых направлены указанные выше следственные действия. Так, основная цель проверки показаний при расследовании рассматриваемой категории преступлений – проверка достоверности полученной ранее информации об отдельных элементах механизма происшествия путем сопоставления ее с обстановкой на месте ДТП и получение фактических данных, подтверждающих данную обстановку. Например, свидетель при допросе пояснил, что в результате контакта транспортного средства с пешеходом ботинок пострадавшего улетел на обочину, а в результате осмотра ботинок обнаружен не был.

Цель же следственного эксперимента – проверка (уточнение) опытным путем возможности существования конкретного обстоятельства (видимость с водительского места, скорость движения транспортного средства и т. д.). Положительные результаты следственного эксперимента носят вероятностный характер. Если же целью следственного действия является получение показаний о событии ДТП и для наибольшей их достоверности оно проводится на месте восприятия происшествия, то имеет место допрос, к протоколу которого рекомендуется прилагать схему с координатами места наезда.

В практике расследования рассматриваемого уголовно наказуемого деяния очень часто следственный эксперимент проводится для решения комплекса задач – проверки (уточнения) расстояния видимости, скорости транспортного средства, темпа движения пешехода и т. д. В подобных случаях если место наезда указывается очевидцами на месте проведения следственного действия и при этом данная информация будет использована для моделирования обстановки, в которой должны проводиться экспериментальные действия, процедуру получения показаний следует фиксировать в отдельном протоколе допроса. При оформлении результатов следственного эксперимента в процессуальном документе следует указывать источник информации о координатах места наезда либо траектории движения.

Далее рассмотрим вопрос о методах, с помощью которых должно осуществляться воссоздание обстановки и условий, в которых будет проводиться следственный эксперимент, так как именно они определя-

ют достоверность проверки полученных ранее данных. В большинстве работ, посвященных различным аспектам расследования нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, поднимается вопрос о реконструкции обстановки места ДТП, что является неправильным, так как обозначенный метод имеет совсем иные цели независимо от того, в каком аспекте он понимается (воспроизведение либо создание нового). При этом реконструкция заключается в условном обозначении места происшествия, расстановке транспортных средств, объектов, оказывающих влияние на обзорность, расположении манекенов потерпевших на месте происшествия. Отметим, что в указанных выше случаях создание условий, требуемых для проведения экспериментальных действий, осуществляется посредством моделирования, путем создания и расстановки на месте происшествия объектов-аналогов с целью последующего их использования. Невозможно воссоздать, восстановить реальную обстановку случившегося, так как для этого надо повторно задействовать все элементы динамической системы ВАДСП, т. е., по сути, заново совершить ДТП.

Как и любое другое следственное действие, следственный эксперимент включает в себя *подготовительный, рабочий и заключительный этапы*.

Наиболее сложным представляется *подготовительный* этап, поскольку он включает в себя:

- выбор времени проведения эксперимента с учетом соответствия условиям, в которых произошло ДТП (погодные и дорожные условия, освещенность, наличие снежного покрова на обочинах и в окрестностях, наличие либо отсутствие луны, глубина погружения солнца за горизонт и т. д. – эти сведения запрашиваются в подразделениях гидрометеоцентра);

- определение состава участников эксперимента (сотрудники ГАИ, понятые, статисты, родственники погибших, представители дорожных служб и др.);

- выбор участка для проведения эксперимента, а также инструментов, приспособлений, приборов, материалов, которые будут использоваться;

- выбор демонстратора (лица, наиболее похожего на пострадавшего (погибшего)). Прежде всего требуется выяснить возраст пострадавшего, установить, какая на нем была одежда, обувь по фасону и цветовой гамме, уточнить телосложение, рост, имел ли он физические недостатки. Представляется целесообразным к подбору демонстраторов приглашать свидетелей-очевидцев (в отдельных случаях родственников пострадавшего) для того, чтобы они высказали свое мнение о соответствии предполагаемой кандидатуры. Демонстрировать темп и характер движения

может и потерпевший, однако следует учитывать, что он заинтересован в исходе дела, поэтому и в этом случае нельзя отказываться от корректировки темпа движения свидетелями-очевидцами;

выбор транспортного средства (средств). Целесообразно использовать на следственном эксперименте те же транспортные средства, в которых находились участники ДТП в момент его совершения. Однако это не всегда возможно из-за значительности механических повреждений, возникших вследствие аварии. В таких случаях используются исправные транспортные средства аналогичных марок, моделей, модификаций. Следует учитывать цвет, загруженность, состояние внешних осветительных приборов (мощность ламп передних фар должна соответствовать номинальной мощности), состояние кузова (загрязненность, лакокрасочное покрытие, наличие дополнительных опознавательных элементов), стекол и т. п.;

выработка порядка проведения следственного эксперимента, хронологии выполнения опытных действий (сценария). Необходимо четко представлять очередность проведения мероприятий.

Особое внимание при подготовке и проведении следственного эксперимента необходимо уделять вопросам взаимодействия следователя с сотрудниками различных служб ОВД, подразделений Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, работниками дорожных организаций.

Взаимодействие с сотрудниками ГАИ осуществляется по вопросам обеспечения безопасности при проведении эксперимента (блокирования участка дороги, оборудования временными дорожными знаками и т. п.), радиообмена между участниками, использования специальных технических средств фиксации (прибор «ВИЗИР-2М»), использования неповрежденного транспортного средства необходимой марки и модели в следственном эксперименте, оказания содействия в проведении необходимых измерений.

Возможности подразделений Министерства по чрезвычайным ситуациям используются для моделирования обстановки места ДТП (воссоздания мокрого дорожного покрытия, атмосферных изменений (туман, дождь) и т. п.

Силы и средства обеспечения безопасности дорожного движения и участников следственного эксперимента аналогичны тем, которые указаны в постановлении Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 23 марта 2004 г. № 66 «О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий».

Для моделирования обстановки места ДТП, касающейся геометрических параметров дороги и ее обустройства также привлекают дорожные службы.

По прибытии на место предварительного сбора участников проводятся следующие подготовительные мероприятия:

удаление с места проведения следственного эксперимента посторонних лиц. Часто к началу проведения эксперимента прибывают многочисленные родственники и знакомые погибшего, пострадавшего, подозреваемого (обвиняемого) и др. На место проведения эксперимента допускаются только те, кого привлекает следователь (лицо, производящее дознание) для участия в следственном действии. Остальных необходимо удалить на значительное расстояние;

разъяснение всем участникам цели и методики проведения следственного эксперимента, действий каждого из них;

определение обязанностей и порядка перемещения каждого участника в процессе проведения следственного эксперимента;

установление способов сигнализации и связи между участниками следственного эксперимента;

организация охраны места проведения следственного эксперимента;

моделирование (при необходимости) и разметка места проведения следственного эксперимента;

нанесение маршрута движения пострадавшего пешехода;

размещение участников следственного эксперимента в соответствии с возложенными на них обязанностями¹.

Результаты следственного эксперимента фиксируют в протоколе следственного действия и соответствующих приложениях к нему (на схемах, таблицах фотоснимках и т. п.).

Протокол следственного эксперимента должен включать в себя:

1) *вводную часть*, в которой указываются: дата, место, время начала и окончания следственного эксперимента; должность, звание, фамилия, инициалы лица, производящего следственный эксперимент; сведения о его участниках; цель следственного эксперимента; отметка о разъяснении его участникам их прав и обязанностей; сведения об используемых научно-технических средствах; отметка о факте уведомления участников следственного эксперимента о применении указанных средств;

2) *описательную часть*, содержащую информацию о месте, обстановке и условиях проведения следственного эксперимента; сведения, на

¹ Более подробно о тактических особенностях проведения отдельных видов следственных экспериментов см.: Расследование дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие / В.К. Волков [и др.]; под общ. ред. Э.П. Ленецкого. – Минск: НИИСЭ, 1998. – С. 57–98.

основании которых проводились опыты, т. е. указание на воспроизводимые обстоятельства; факт и содержание действий по моделированию обстановки; сведения об использовании в ходе следственного эксперимента вещественных доказательств и иных предметов; расположение участников и способы организации связи между ними; описание реквизитов; указание на изменение условий проведения опытных действий; описание хода (последовательности, повторяемости) и результатов каждого опыта;

3) *заключительную часть*, включающую в себя заявления и замечания участников следственного действия; описание состояния вещественных доказательств после опытов и места их дальнейшего нахождения; отметки об использовании в процессе следственного эксперимента научно-технических средств, об изготовлении графических изображений и факте приложения их к протоколу; подписи участников следственного эксперимента.

Оценка результатов следственного эксперимента следователем должна основываться на следующих положениях:

1) результаты проведения следственного эксперимента будут являться относительно достоверными, если его условия максимально соответствовали действительным условиям совершения ДТП; при повторении опытных действий их результаты совпали или максимально приближены друг к другу; совпадение неоднократных опытов не может быть объяснено случайными причинами;

2) положительный результат следственного эксперимента (подтверждение выдвинутого предположения) является относительным и означает лишь возможность того факта, о котором идет речь;

3) полученный отрицательный результат всегда имеет категорический характер;

4) если установлено, что исследуемый факт мог произойти только данным образом и никаким другим, то вывод также может быть категорическим.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Специальные знания при расследовании нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств могут использоваться как в процессуальной, так и в непроцессуальной формах.

К непроцессуальным формам использования специальных знаний при расследовании ДТП следует отнести: консультативную и справочную деятельность сведущих лиц (сотрудников дорожно-эксплуатационных служб, автомехаников и др.), их участие сведущих лиц при проведении следственных и иных процессуальных действий (осмотр места ДТП, следственный эксперимент).

К процессуальным (закрепленным в уголовно-процессуальном законе) *формам* использования специальных знаний относят: использование следователем собственных специальных знаний в области автотехники, организации обеспечения безопасности дорожного движения; участие специалиста (эксперта-криминалиста, эксперта-автотехника, судебного медика) при проведении следственных действий (осмотр места ДТП, следственный эксперимент); производство экспертиз (автотехнической, трасологической, автодорожной, судебно-медицинской и др.).

Субъектами использования указанных выше форм и видов специальных знаний при расследовании ДТП соответственно могут выступать: следователь, лицо, производящее дознание, прокурор, судья, сотрудники Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь, лица, обладающие специальными познаниями, но не наделенные правами эксперта.

В настоящее время экспертные учреждения, в которых проводятся экспертные исследования по материалам и уголовным делам о ДТП, представляют собой систему подразделений Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь, а также индивидуальных предпринимателей, имеющих допуск и соответствующую лицензию на осуществление такого рода деятельности. При этом следователю, осуществляющему производство по материалам и уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств, необходимо иметь представление о том, что, как правило, наиболее распространен-

ная автотехническая экспертиза назначается для производства экспертам областного и центрального уровня Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь, а так называемая расчетная автотехническая экспертиза может быть произведена на межрегиональном уровне.

Практика показывает, что установление всех обстоятельств нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств невозможно без использования специальных знаний в той или иной области в форме судебной экспертизы.

Изучение архивных уголовных дел о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств выявило следующее процентное соотношение назначения и проведения различных экспертных исследований:

1) судебно-медицинская экспертиза – 100 % (обусловлено тем, что обязательным признаком состава преступления, предусмотренного ст. 317 УК Республики Беларусь, является наличие установленного законом физического вреда, степень тяжести которого может быть определена лишь при помощи указанной экспертизы);

2) автотехническая – 73,53 %;

3) трасологическая – 10,3 %;

4) медико-криминалистическая – 3,92 %;

5) автодорожная – 2,45 %;

6) комплексная автотехническая – 1,47 %;

7) наркологическая – 1,47 %;

8) психиатрическая – 1,47 %;

9) дактилоскопическая – 0,98 %;

10) химическая – 0,98 %;

11) другие – 3,43 %.

Остановимся более подробно на отдельных аспектах подготовки и назначения некоторых из указанных экспертиз в порядке, определенном выше, обусловленном интенсивностью использования возможностей экспертов Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь.

Судебно-медицинская экспертиза трупа предполагает разрешение следующих вопросов:

не являются ли повреждения, обнаруженные на трупе, транспортной травмой, если да, то каким видом транспортного средства и какими его частями причинены;

какова причина смерти;

каков характер и локализация повреждений;

какова давность происхождения (прижизненное, посмертное);

имел ли место наезд или полный переезд тела колесами;

каков механизм возникновения повреждений (данный вопрос целесообразно решать посредством комплексной экспертизы и участием судебного медика и эксперта-криминалиста);

не могли ли данные повреждения возникнуть при выпадении из движущихся транспортных средств;

не имелись ли на трупе или его одежде следы волочения;

какова последовательность причинения повреждений?

Судебно-медицинская экспертиза живых лиц предполагает выяснение вопросов о степени тяжести, характере и причинах телесных повреждений.

До назначения автотехнической и автодорожной экспертизы следователь проводит обязательную и кропотливую подготовительную работу по устранению противоречий, содержащихся в материалах дела, а также выполняет ряд процессуальных действий, направленных на восполнение недостающих данных.

Следователь должен хорошо разобраться в протоколах и схемах осмотра места ДТП и транспортного средства. Самое главное для следователя – установить все обстоятельства механизма совершения ДТП. Он должен знать все его детали. Допросы свидетелей, лица, управлявшего транспортным средством, и других лиц, причастных к ДТП, все протоколы допросов не должны содержать неясностей и противоречий.

Допрашивая водителя и готовясь выносить постановление о привлечении его в качестве обвиняемого, следователь не только должен, но и обязан иметь полное и глубокое представление о характере самого происшествия.

Когда имеются противоречия в показаниях, которые невозможно устранить допросами и очными ставками, целесообразно на месте происшествия с максимальной точностью воспроизвести все обстоятельства случившегося. Каждый участник и свидетель рассказывают, что они сами видели, слышали, восприняли. После необходимых уточнений и перекрестных вопросов устанавливают действительный механизм происшествия. Эти следственные действия фиксируются в отдельных протоколах и иллюстрируются схемами.

Подготовка к назначению экспертизы заканчивается вынесением постановления. В его описательной части излагаются обстоятельства и механизм происшествия с указанием всех необходимых сведений, которые эксперт будет использовать в качестве исходных.

В распоряжение эксперта представляются лишь те фактические данные, в достоверности которых нет никаких сомнений. Исходные данные относительно всех элементов системы «водитель – автомо-

биль – дорога – среда» с момента, предшествовавшего ДТП, до момента его завершения:

1. Водитель: возраст, общий водительский стаж, стаж вождения данного автомобиля, на каком часу работы произошло ДТП, краткое содержание показаний по поводу происшествия.

2. Транспортное средство: марка, модель, его техническое состояние; длина тормозного следа или пути определения скорости; характер движения транспортного средства, его траектория, скорость; было ли применено торможение до контакта с препятствием (если да, то какое состояние преодолело транспортное средство в состоянии торможения до препятствия или после контакта с препятствием до полной остановки).

3. Дорога: тип дороги, характер покрытия проезжей части, состояние на момент ДТП, состояние обочин; ширина проезжей части, обочин, разделительной полосы; наличие и величина продольных и поперечных уклонов; наличие и расположение дорожных знаков и разметки, освещенность места ДТП; общая видимость дороги и конкретная видимость с места водителя.

4. Среда движения: характер перемещения объектов дорожной обстановки и момент возникновения препятствия или опасности для движения.

Момент возникновения опасности для движения – момент, в который водитель должен был принимать меры к предотвращению ДТП в соответствии с требованиями ПДД, определяется следователем и указывается в постановлении о назначении экспертизы.

Вопросы ставятся понятные, непосредственно относящиеся к данному происшествию, их нельзя связать с юридической оценкой обстоятельств и установлением вины участников.

Рассмотрим отдельные группы вопросов, разрешаемых экспертами-автотехниками.

Перечень вопросов, относящихся к исследованию технического состояния транспорта, может быть следующим:

1. Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии? (Этот вопрос нужно ставить, когда эксперт непосредственно осматривал транспортное средство или когда соответствующее заключение инспектора ГАИ вызывает сомнение.)

2. Возможно ли получение транспортным средством повреждений, перечисленных в протоколе осмотра, при каких условиях, каков механизм их образования?

3. Возможно ли определить некоторые элементы механизма происшествия в момент его непосредственного совершения, исходя из обнаруженных повреждений (например, какими именно частями произошло

столкновение, его угол, положение транспортного средства и пешехода на проезжей части и т. д.).

4. Возможно ли произвольное (без вмешательства водителя или другого лица) изменение режима работы рулевого механизма, рулевых приводов, ножного и ручного тормозов, других агрегатов и механизмов, и могло ли это повлиять на безопасность движения?

5. Каковы причины разрушения отдельных деталей (технически неправильная эксплуатация, ремонт и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушение технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачественность деталей, усталость металла и т. д.) и время его возникновения: в момент происшествия, до него или после?

6. Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживающие и эксплуатирующие транспорт, обнаружить неисправность и разрушение деталей, узлов и механизмов во время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию и (или) во время работы?

7. Есть ли причинная связь между неисправностями и разрушениями, с одной стороны, и происшествием – с другой (в частности, какое из этих обстоятельств является непосредственной причиной происшествия)?

8. Какой ремонт – капитальный или текущий – должен быть произведен для устранения полученных повреждений?

Необходимость в исследовании технико-эксплуатационного состояния транспортного средства возникает в следующих случаях:

1) результаты детального осмотра транспортного средства свидетельствуют о наличии на нем дефектов, которые могли способствовать ДТП либо препятствовали его предотвращению (потечи тормозной жидкости, отсутствие необходимой величины протектора на шинах и т. д.);

2) водитель либо лица, находившиеся в салоне, дают показания о возникшей неисправности и ее влиянии на безаварийное управление (например, внезапный отказ тормозов);

3) следы, обнаруженные при осмотре места происшествия, свидетельствуют о наличии неисправности (например, на асфальтированной поверхности дороги обнаружены следы торможения лишь двух колес, тормозной жидкости и т. д.);

4) водитель либо пострадавший настаивает на проведении автотехнического исследования исправности транспортного средства.

Следовательно необходимо знать, что **судебная автотехническая экспертиза компетентна устанавливать:**

1) техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;

- 2) характер неисправности, полученной в результате происшествия;
- 3) причины и время возникновения неисправности транспортных средств;
- 4) возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого обстоятельства на безопасность движения;
- 5) причинную связь между указанными неисправностями и ДТП;
- 7) скорость движения транспортных средств перед происшествием;
- 8) тормозной и остановочный путь при данной скорости, состоянии и профиле дорожного полотна;
- 9) причины заноса и опрокидывания;
- 10) техническую возможность предотвращения происшествия;
- 11) соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям ПДД, правил эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов.

Перечень примерных вопросов, относящихся к установлению механизма происшествия, возможности его предотвращения, будет примерно таким:

1. Определить скорость движения транспортного средства по одному или нескольким перечисленным данным: по следам непосредственного торможения – юза, величине пути движения накатом (движение без торможения при нейтральном положении рычага переключения передач); следам бокового скольжения при заносе; величине радиуса поворота следов или дороги перед опрокидыванием или заносом; по следам бокового скольжения и углам направления их перед столкновением и после него; величине угла опрокидывания и расстоянию перемещения после него; по показаниям водителя о том, на каком расстоянии до непосредственного места происшествия он нажал на педаль тормоза, и т. д.?

2. Соответствует ли скорость транспортного средства, установленная расчетным или следственным путем, требованиям безопасности движения в данных условиях?

3. Есть ли причинная связь между превышением скорости движения и происшествием?

4. Какова будет безопасная скорость движения исходя из видимости и обзорности на том или ином расстоянии?

5. Какова длина пути непосредственного торможения – юза, тормозного пути (с момента нажатия на педаль тормоза до остановки), остановочного пути (с момента начала реакции водителя на опасность до остановки) при установленной скорости движения и конкретных дорожных условиях?

6. На каком расстоянии от транспортного средства появилась опасность (пешеход, транспортное средство и т. д.), и была ли возможность ее обнаружить?

7. На каком расстоянии от появившейся опасности водитель начал реагировать на нее?

8. Принял ли водитель необходимые меры для предотвращения происшествия?

9. Соответствуют ли с технической точки зрения показания участников и свидетелей о появлении опасности механизму происшествия?

10. Сколько метров должна составить дистанция безопасности с учетом скорости движения транспортных средств и дорожных условий?

11. Можно ли производить обгон транспортного средства при данной дорожной обстановке?

12. Находятся ли конкретный участок пути, мост или дорожное сооружение в исправном и пригодном для дорожного движения состоянии, соответствуют ли они требованиям нормативных документов?

13. Отвечают ли требованиям безопасности дорожного движения продольные и поперечные уклоны пути и радиус поворота дороги?

14. Можно ли было предотвратить данное происшествие с учетом возможностей торможения, устойчивости, управляемости, маневренности и других эксплуатационных качеств транспортных средств, а также расстояния, позволяющего обнаружить опасность?

15. Какие пункты ПДД, правил технической эксплуатации, правил техники безопасности и других нормативных документов не выполнены водителями, пешеходами, инженерно-техническими и другими работниками, ответственными за эксплуатацию, обслуживание и ремонт транспортных средств, и др.

Если нельзя устранить противоречия в обстоятельствах происшествия, об этом следует указать в постановлении, а затем, поставив соответствующие вопросы, требовать от эксперта отдельных выводов по ним.

Трасологическая экспертиза установления целого по частям позволяет установить, не составляли ли ранее одно целое представленные на исследование объекты (фрагменты стекла блок-фары, зеркала заднего вида и т. д.).

В определенных случаях возникает необходимость в проведении комплексной криминалистической и автотехнической экспертизы, посредством которой возможно, например, установить взаимное расположение транспортных средств в момент столкновения (по имеющимся повреждениям и следам на месте происшествия), тип, вид, марку, модель транспортного средства, совершившего наезд, по следам шин, осколкам фар, следам определенных частей транспортного средства.

Особый интерес представляет автодорожная экспертиза, которая назначается и проводится в случаях, когда при производстве по материалам и уголовным делам о ДТП возникает необходимость привлечения к уголовной ответственности по ст. 319 УК Республики Беларусь лица, ответственного за безопасность дороги, т. е. в том случае, когда причиной ДТП явилось ненадлежащее состояние обустройства дороги. Подобные экспертизы назначаются и проводятся относительно нечасто, что показывает приведенная выше статистика (см. с. 86).

Автодорожная экспертиза призвана установить причины и условия, способствовавшие ДТП, вызванные некачественной геометрией участка автомобильной дороги.

При производстве *автодорожной экспертизы* решаются следующие задачи:

- исследование состояния дорожного покрытия проезжей части, обочин, участка за пределами дороги;

- определение значений параметров и коэффициентов, характеризующих движение транспортных средств;

- определение соответствия состояния дороги в месте ДТП нормативным требованиям;

- выявление обстоятельств, связанных с состоянием дорожной обстановки, которые способствовали ДТП.

Рассмотрим примерный перечень вопросов, подлежащих разрешению экспертом при производстве рассматриваемой экспертизы:

1. Соответствует ли требованиям проектной документации участок дороги, на котором совершено ДТП?

2. Соответствуют ли нормативным требованиям геометрические параметры участка дороги, на котором имело место ДТП?

3. Каково обустройство средствами, регулирующими дорожное движение, на участке дороги, на котором произошло ДТП?

4. Дать оценку качества содержания участка дороги, на котором произошло ДТП, дорожно-эксплуатационными службами.

Не будем останавливаться на вопросах подготовки и назначения других из указанных в начале освещения темы экспертиз. Безусловно, данными видами экспертиз не исчерпываются возможности судебно-экспертных исследований. При необходимости могут назначаться и другие экспертизы, особенности подготовки и назначения которых были рассмотрены в гл. 6.

Рассматривая вопросы, связанные с оценкой заключения эксперта, следует обратить внимание на структуру заключения эксперта.

Во вводной части заключения отражаются необходимые данные, индивидуализирующие исследование:

- наименование экспертизы, ее номер (особо отмечается, является ли она дополнительной, повторной, комплексной или комиссионной);

- наименование органа, назначившего экспертизу;

- сведения об эксперте (экспертах): фамилия, имя, отчество, должность, квалификация, стаж работы;

- дата поступления материалов на экспертизу в указанное учреждение и дата подписания заключения;

- основание для производства экспертизы (постановление или определение, когда и кем вынесено);

- наименование поступивших на экспертизу материалов, способ доставки и вид упаковки исследуемых объектов;

- ходатайства о предоставлении дополнительных материалов, заявленные экспертом, результаты их рассмотрения;

- обстоятельства дела, имеющие существенное значение для дачи заключения;

- сведения о лицах, присутствовавших при производстве экспертизы (фамилия, инициалы, процессуальное положение);

- вопросы, поставленные на разрешение эксперта.

В *исследовательской части* эксперт описывает ход и результаты проведенных им исследований с изложением:

- характеристики состояния объектов экспертного исследования;

- примененных методов экспертного исследования, условий проведения экспертного эксперимента, получения образцов;

- справочно-нормативных документов, которыми он руководствовался при разрешении поставленных вопросов, данных о литературных источниках, использовавшихся при проведении исследования;

- ссылок на иллюстрации, приложения, фототаблицы (с необходимыми пояснениями к ним);

- экспертной оценки результатов исследования;

- причин, по которым не представилось возможным дать ответы на некоторые из поставленных вопросов.

Выводы представляют собой *итоговую часть* заключения, в которой кратко формулируются ответы на все поставленные вопросы.

Алгоритм оценки заключения эксперта будет следующим:

1. Оценка соблюдения требований процессуального законодательства при назначении и производстве экспертизы:

- оценка заключения эксперта с точки зрения законности включает в себя проверку соблюдения процессуальных норм, относящихся к порядку ее назначения;

обеспечение со стороны следователя (суда) реальных возможностей осуществления прав и интересов обвиняемого, подозреваемого, потерпевшего, истца, ответчика и других участников процесса, проведения экспертизы лицом, обладающим необходимыми специальными познаниями для решения поставленной задачи.

2. Обратить внимание на поставленные перед экспертом вопросы, установление относимости к компетенции эксперта научных положений, методов исследования, использованных им при проведении экспертизы:

выполнение сведущими лицами функций других участников процесса, совершение действий по делу, не связанных с применением специальных знаний эксперта (например, самостоятельный сбор исходного доказательственного материала помимо направленных на исследование объектов и предоставленных для ознакомления материалов дела);

решение экспертом правовых вопросов, являющихся прерогативой следствия и суда.

3. Проверка объективности эксперта. Заключение, данное лицом, заинтересованным в исходе дела, не может рассматриваться как надлежащий источник доказательств (УПК предусматривает целый ряд случаев, когда сведущее лицо не может выступать в качестве эксперта. Предусмотрены возможности его отвода при наличии серьезных оснований для предположений о его личной, прямой или косвенной заинтересованности в деле. Такая оценка производится в процессе следствия и в суде (ст. 85 УПК Республики Беларусь)).

4. Выполнение требований закона о соблюдении при проведении экспертиз прав подозреваемого, обвиняемого и других участников процесса:

проверить соблюдение закона о предупреждении эксперта об уголовной ответственности за отказ или уклонение от дачи заключения либо дачу заведомо ложного заключения;

обратить внимание на то, заявлялись ли экспертом ходатайства, удовлетворены ли они, выяснить причины их неудовлетворения.

5. Анализ соблюдения процессуальных норм включает также установление полноты представленных эксперту материалов, что проверяется путем непосредственного изучения материалов экспертизы, предъявления объектов экспертизы подозреваемому, обвиняемому, потерпевшему, сравнения данных о материалах экспертизы, изложенных в протоколах следственных действий, постановлении (определении) о ее назначении, с материалами, представленными эксперту на исследование.

6. Оценка научной обоснованности заключения эксперта:

установить, имеются ли у данного вида экспертизы научные основы, т. е. теоретические и практические положения, предмет, методика исследования;

какие научные положения и специальные знания использовались экспертом;

соответствуют ли полученные выводы проведенному исследованию и являются ли они его логическим завершением;

применял ли эксперт наиболее эффективные, апробированные и современные методы исследования;

достаточен ли объем исследованного материала для получения результатов, правильно ли эксперт оценил выявленные им свойства, признаки объектов;

насколько правильны научные положения, методы, методики, примененные экспертом при решении поставленных вопросов, насколько всесторонне и полно проведено исследование.

7. Заключение эксперта не может быть признано обоснованным, если вывод экспертизы не имеет научных основ или научные положения, на которых он базируется, вызывают сомнение у следователя (суда), когда результаты получены из усредненных, приблизительных данных без учета реальных обстоятельств дела. Необоснованным считается и заключение эксперта, основанное не на его специальных знаниях, а на результатах изучения обстоятельств дела, оценке доказательств, собранных по делу, привлечении данных юридической науки, т. е. в случае выхода эксперта за пределы своей компетенции.

8. Оценка категорических, вероятных выводов, выводов о невозможности решения вопросов и сообщения о невозможности дачи заключения:

к категорическим относятся выводы, содержащие достоверные знания эксперта об установленном факте независимо от каких-либо условий его существования;

вероятный вывод свидетельствует о том, что экспертом в результате исследования не установлен категорически какой-либо факт, а лишь высказано предположение о нем;

в случае невозможности по каким-либо причинам ответить на поставленный вопрос по существу эксперт воздерживается от дачи заключения в отношении какого-либо факта;

категорические выводы означают полную уверенность эксперта в полученных результатах, основанную на всестороннем и объективном исследовании представленных объектов и материалов.

Следует иметь в виду, что при оценке категорических выводов следователю (суду) необходимо исходить из точного смысла заключения и правильно истолковывать его. Нарушение этого требования может отрицательно сказаться на обоснованности принимаемых решений по делу.

При оценке заключения эксперта следователю нужно различать также форму категорических выводов. В значительной степени это касается категорических выводов экспертов об определении групповой (родовой) принадлежности, нередко трактуемых ими как установление тождества сравниваемых объектов.

В данном случае следует различать классификационные и идентификационные исследования, обусловленные разными целями. Классификационный вывод является конечной целью исследования при отнесении предмета к определенному классу, роду, группе; при идентификации он является промежуточным и формулируется, когда установление индивидуального тождества оказывается невозможным. Такой вывод является лишь этапом, ступенью незавершенного идентификационного исследования.

Вопрос допустимости вероятных выводов эксперта на протяжении многих лет является дискуссионным, так как одни авторы считают, что заключение эксперта всегда должно быть выражено в категорической форме, другие допускают предположительную, вероятную форму выводов, обосновывая это тем, что они приносят пользу, помогая следователю выбрать направление и строить версии расследования.

Вероятное заключение не имеет доказательственного значения, так как из смысла закона следует, что доказательством является не предположение, а фактические данные, однако в ряде случаев оно может играть положительную роль в ходе расследования, судебного разбирательства.

В случаях когда эксперт не может ответить на вопрос по существу, он составляет сообщение о невозможности дачи заключения (ч. 4 ст. 61, ч. 3 ст. 236 УПК Республики Беларусь).

9. Оценка заключения эксперта в совокупности с другими доказательствами по делу:

заключение эксперта оценивается следователем (судом) на основе всестороннего, полного и объективного рассмотрения всех обстоятельств дела в их совокупности (ч. 1 ст. 105 УПК);

заключение эксперта не должно расцениваться следствием (судом) как исключительное доказательство, имеющее особую силу перед другими средствами доказывания;

необходимо уяснить его смысл, место в системе собранных доказательств, всесторонне и критически оценивать его;

оценивая заключение эксперта, следователь (суд) не должны допускать немотивированного его игнорирования (ч. 2 ст. 226 УПК Республики Беларусь) либо переоценки выводов эксперта по отношению к остальным доказательствам по делу.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ В КАЧЕСТВЕ ОБВИНЯЕМОГО ЛИЦА, ДОПУСТИВШЕГО НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Привлечение лица в качестве обвиняемого за совершение преступления, предусмотренного ст. 317 УК Республики Беларусь, предвещает окончание расследования указанного преступления и подразумевает тот факт, что по делу собрано достаточное количество доказательств виновности подозреваемого в совершении преступных нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств.

Значение акта привлечения в качестве обвиняемого состоит главным образом в том, что действиям (бездействию) лица дается официальная уголовно-правовая оценка и ему от имени государства предъявляется обвинение в совершении преступления. С этого момента обвиняемый получает возможность знать, в чем он обвиняется, и приобретает процессуальные права, при помощи которых он может защищать свои интересы.

Привлечение в качестве обвиняемого состоит из следующих уголовно-процессуальных действий:

- 1) составление постановления о привлечении в качестве обвиняемого;
- 2) подготовка к предъявлению обвинения и допросу обвиняемого;
- 3) предъявление обвинения;
- 4) допрос обвиняемого.

Составление постановления о привлечении в качестве обвиняемого имеет важнейшее значение. Аргументами (доводами) в процессе обоснования обвинительного тезиса, формулируемого в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого, могут служить лишь те доказательства, которые обладают свойствами относимости и допустимости.

Содержание постановления о привлечении в качестве обвиняемого регламентируется ст. 241 УПК Республики Беларусь.

Постановление о привлечении в качестве обвиняемого состоит из трех частей.

1. *Вводная часть* постановления содержит следующие реквизиты: наименование постановления, время и место его составления; кем составлено постановление (с указанием должности, звания или классного чина, фамилии и инициалов следователя) и по какому уголовному делу.

2. *Описательно-мотивировочная часть* постановления включает в себя обстоятельства, подлежащие доказыванию:

а) время и место совершения преступления (18.12.2014 г. около 16 ч 40 мин, в темное время суток и при недостаточной видимости дороги Иванов И.И., управляя служебным, закрепленным за ним, технически исправным автомобилем «ВАЗ-2101», регистрационный знак 3831 ВЕ-6, двигался по автодороге Полоцк – Витебск в направлении г. Витебска, где на 32-м км...);

б) кто именно (фамилия, имя и отчество обвиняемого) совершил преступление;

в) действия (бездействие), образующие объективную сторону состава преступления, и другие обстоятельства совершения преступления в том объеме, в котором они известны следователю (...проезжая 32-й км указанной автодороги, в нарушение подп. 7.1.3, 7.1.4, 7.2 п. 7, п. 92, подп. 96.1, 96.5 п. 96 ПДД, действуя некорректно и недобросовестно по отношению к другим участникам движения, проявил невнимательность и неосмотрительность к окружающей дорожной обстановке и ее изменениям, не учел сложные метеорологические и дорожные условия, ухудшающие видимость дороги, не убедился в том, что своими действиями он не создаст угрозу безопасности дорожного движения, выехав на полосу, предназначенную для движения в сторону Полоцка, он, имея реальную возможность видеть, что линия горизонтальной дорожной разметки 1.5 прил. 3 к ПДД, разделяющая встречные транспортные потоки, сменилась линией разметки 1.6, обозначающей приближение к сплошной линии разметки 1.1, а затем и самой сплошной линией дорожной разметки, находясь в зоне действия вышеуказанного дорожного знака, продолжил обгон. Располагая возможностью и будучи обязанным отказаться от дальнейшего выполнения начатого маневра и возвратиться на свою, правую сторону проезжей части, исключив тем самым развитие опасной обстановки на дороге, не сделал этого и совершил наезд на пешехода Петренко А.П., который шел по левой стороне проезжей части);

г) последствия совершения преступления, указанные в соответствующей части статьи УК (в результате наезда пешеход от полученных травм скончался на месте ДТП);

д) уголовно-правовую квалификацию содеянного с указанием точного (буквального) содержания части ст. 317 УК Республики Беларусь (своими действиями водитель Иванов И.И. нарушил требования указанных пунктов ПДД, нарушение которых находится в причинной связи с совершенным ДТП и наступившими последствиями, т. е. совершил преступление по признакам нарушения ПДД лицом, управляющим транспортным средством, повлекшего по неосторожности смерть человека).

Описательно-мотивировочная часть должна излагаться в порядке, соответствующем механизму развития ДТП: что предшествовало, кульминация ДТП, образовавшиеся последствия.

Формулировка обвинения в описательно-мотивировочной части постановления должна отвечать следующим требованиям:

изложение инкриминируемых обвиняемому деяний должно быть предельно конкретизировано;

формулировка обвинения должна быть мотивирована;

формулировка обвинения должна отвечать требованиям юридической четкости, означающей, что фактические обстоятельства дела должны излагаться в строгих юридических формулировках, которые предусмотрены уголовным законом.

3. *В заключительной (резюмирующей) части* постановления формулируется решение следователя о привлечении лица в качестве обвиняемого с указанием его анкетных данных последнего, а также части статьи (статей, если лицо привлекается в качестве обвиняемого за совершение нескольких неоднородных преступлений) УК, предусматривающей ответственность за данное преступление.

Постановление о привлечении в качестве обвиняемого подписывает следователь. С этого момента лицо, в отношении которого вынесено постановление, признается обвиняемым.

С целью уяснения содержания нарушенных пунктов ПДД в материалы уголовного дела (до или после постановления) помещается выписка пунктов действующих ПДД, заверенная подписью следователя.

Подготовка к предъявлению обвинения и допросу обвиняемого, предъявление обвинения, допрос обвиняемого проводятся в соответствии с требованиями УПК. При этом выполнение действий, входящих в процесс предъявления лица в качестве обвиняемого, должно базироваться на составленном постановлении о привлечении лица в качестве обвиняемого. В ходе допроса следователь должен выяснить у обвиняемого все обстоятельства, отраженные в постановлении.

При допросе обвиняемого в условиях бесконфликтной ситуации, когда обвиняемый признает себя виновным, основное внимание должно быть направлено на получение полных, подробных показаний об обстоятельствах совершенного ДТП, отраженных в описательно-мотивировочной части постановления о привлечении в качестве обвиняемого.

В условиях конфликтной ситуации, когда допрашиваемый отрицает полностью либо частично предъявленное ему обвинение и не отказывается от дачи показаний, в ходе допроса целесообразно представлять обвиняемому доказательства, изобличающие его виновность и подтвержда-

дающие содержание предъявленного обвинения. При этом при проведении допроса должны быть учтены следующие основные тактические правила предъявления доказательств:

необходимо обеспечить экономное, разумное использование доказательств, не следует торопиться с их предъявлением, надо предоставить обвиняемому возможность высказать свои доводы в пользу отрицания содержания предъявленного обвинения;

до предъявления доказательств следователю необходимо продемонстрировать свою осведомленность по поводу конкретных обстоятельств допущенных нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств;

полученные показания по конкретному обстоятельству совершенного ДТП необходимо зафиксировать в протоколе, а затем предъявлять содержащиеся в деле доказательства для их опровержения;

перед предъявлением доказательств на допросе следователю нужно предусмотреть такое их сочетание, такую последовательность, которые были бы неожиданными для обвиняемого и ограничили бы его возможности для ложного истолкования обстоятельств совершения ДТП;

важно временно оставлять обвиняемого в неведении об имеющихся в распоряжении следователя доказательствах допущенных нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств;

необходимо учитывать эмоциональную силу отдельных доказательств, объективно изобличающих допрашиваемого;

в распоряжении следователя должен оставаться достаточный резерв доказательств, если предъявление первых не принесло положительного результата, не склонило обвиняемого к даче правдивых показаний;

не следует демонстрировать особую заинтересованность в получении правдивых признательных показаний.

В случаях необходимости изменения и дополнения обвинения тактика рассматриваемого процессуального действия аналогична той, которая изложена выше. Особенностью является лишь то, что при допросе обвиняемого следует детализированно выяснить обстоятельства относительно измененной (дополненной) описательно-мотивировочной части постановления о привлечении лица в качестве обвиняемого.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПОСЛЕДУЮЩЕМ ЭТАПЕ

После предъявления обвинения алгоритм деятельности следователя при производстве по уголовному делу о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств такой же, как и при расследовании иных видов общественно опасных деяний. Он включает в себя:

- 1) систематизацию собранных материалов уголовного дела;
- 2) рассмотрение ходатайств участников уголовного процесса;
- 3) проведение отдельных процессуальных действий, необходимых для удовлетворения (отказа в удовлетворении) ходатайства;
- 4) принятие мер по возмещению вреда, причиненного дорожно-транспортным преступлением (например, наложение ареста на имущество);
- 5) ознакомление участников уголовного процесса с материалами уголовного дела;
- 6) принятие мер по устранению причин и условий, способствовавших совершению дорожно-транспортного преступления;
- 7) вынесение постановления о передаче уголовного дела прокурору для направления в суд;
- 8) подготовку справки о результатах производства по уголовному делу.

Остановимся лишь на вопросе возмещения материальных затрат, которые понесла организация здравоохранения, за счет средств бюджета при оказании помощи пострадавшему от дорожно-транспортного преступления.

Согласно ч. 1 ст. 148 УПК Республики Беларусь в уголовном процессе рассматриваются гражданские иски физических и юридических лиц о возмещении физического, имущественного или морального вреда, причиненного непосредственно преступлением или предусмотренным уголовным законом общественно опасным деянием невменяемого. Исходя из буквального толкования нормы процессуального закона очевидным является то, что расходы, понесенные организацией здравоохранения при оказании первой медицинской помощи и лечении потерпевшего от преступления, не относятся к таковым. Указанные материальные затраты не включаются и в перечень процессуальных издержек (ст. 162 УПК Республики Беларусь).

Согласно п. 1 ст. 933 Гражданского кодекса Республики Беларусь вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Следовательно, лицо, по вине которого произошло ДТП и были причинены телесные повреждения пострадавшему, обязано в полном объеме возместить организации здравоохранения стоимость расходов, понесенных ею на оказание медицинской помощи пострадавшему от преступления. Это же обстоятельство подчеркнуто и в ст. 64 Закона Республики Беларусь от 18 июня 1993 г. № 2435-ХІІ «О здравоохранении», согласно которой юридические и физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, причинившие вред здоровью граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, возмещают организациям здравоохранения, другим организациям и индивидуальным предпринимателям расходы на оказание медицинской помощи пострадавшим. Тем более что все материальные затраты, понесенные при оказании медицинской помощи, финансируются из средств государственного бюджета.

Процедура подсчета расходов, затраченных медицинским учреждением при оказании услуг здравоохранения потерпевшему, детально регламентирована Инструкцией о порядке исчисления себестоимости медицинской помощи и других услуг, оказываемых организациями здравоохранения, финансируемыми из бюджета, утвержденной постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 1 апреля 2004 г. № 13.

Порядок взыскания расходов, понесенных организацией здравоохранения, с лица, совершившего преступление, остается не конкретизированным и требует совершенствования. Так, на практике устоялся следующий подход к разрешению рассматриваемого вопроса. Следовательно по находящемуся в производстве уголовному делу истребует справку о размерах расходов, понесенных при оказании первой медицинской помощи и лечении потерпевшего, составленную на основании Инструкции о порядке исчисления себестоимости медицинской помощи и других услуг, оказываемых организациями здравоохранения, финансируемыми из бюджета. Указанный документ помещается в материалы уголовного дела. После рассмотрения уголовного дела в суде и вынесения обвинительного приговора инициатива решения вопроса о возмещении расходов по лечению потерпевшего остается за администрацией учреждения здравоохранения, т. е. последнему предоставляется право требования возмещения расходов в гражданском судопроизводстве. Такой подход, по нашему мнению, не соответствует правовой действительности и не

обеспечивает на надлежащем уровне возмещения расходов организациям здравоохранения по лечению пострадавшего от преступления, финансируемым из средств государственного бюджета.

После рассмотрения уголовного дела судом и вынесения по нему решения последний обязан направить копию обвинительного приговора в организацию здравоохранения, в которой оказывалась медицинская помощь пострадавшему от преступления.

Указ Президента Республики Беларусь от 11 августа 2011 г. № 366 «О некоторых вопросах нотариальной деятельности» установил, что требования о взыскании денежных сумм (задолженности) с физических лиц в пользу организаций здравоохранения, средств, затраченных на оказание медицинской помощи потерпевшим по рассмотренным уголовным делам, по которым постановлен обвинительный приговор, не подлежат рассмотрению в судах общей юрисдикции в порядке приказного производства. Взыскание указанных денежных сумм (задолженности) осуществляется путем исполнительной надписи (ч. 2), которую совершают нотариусы с соблюдением порядка и условий, предусмотренных законодательными актами Республики Беларусь (ч. 1). Следовательно, после получения копии обвинительного приговора администрация организации здравоохранения должна обратиться с заявлением к нотариусу, обслуживающему соответствующую административно-территориальную единицу, для совершения на заявлении исполнительной надписи о необходимости взыскания денежных сумм (задолженности), затраченных на оказание медицинской помощи потерпевшему, с лица, совершившего преступление. Предложенные выше документы (заявление о взыскании с совершенной исполнительной надписью, акт расчета расходов по оказанию медицинской помощи) направляются для взыскания необходимых сумм по месту работы осужденного либо по месту отбывания наказания. При этом в заявлении следует указывать банковские реквизиты, на которые должны поступать взыскиваемые денежные средства.

Уголовно-процессуальный закон Республики Беларусь требует от следователя установления причин и условий, способствовавших совершению преступлений (ст. 90 УПК). Их выявление и последующее внесение представлений о принятии мер по устранению этих причин и условий, а также контроль исполнения предписаний, содержащихся в представлениях, составляют деятельность следователя по профилактике нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств.

Проблема профилактики преступлений носит комплексный межотраслевой характер и рассматривается учеными-юристами как самостоятельная теория, концентрирующая в себе достижения криминологии, уголовного процесса и криминалистики.

Следует выделить *три основные формы профилактики дорожно-транспортных преступлений*:

1) общая профилактика, которая осуществляется на уровне государства посредством реализации отдельных положений Концепции обеспечения национальной безопасности Республики Беларусь, программ по обеспечению дорожной безопасности в стране;

2) специальная профилактика, направленная на предотвращение дорожно-транспортных преступлений определенных видов посредством реализации специализированных программ в отношении обеспечения безопасности отдельных участников дорожного движения в Республике Беларусь (пешеходы, велосипедисты и др.);

3) индивидуальная (точечная) профилактика, которая ориентирована на устранение выявленных причин и условий конкретных случаев нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств. Субъектом (инициатором) рассматриваемой профилактики является следователь, осуществляющий производство по материалам и уголовным делам о ДТП.

Остановимся более подробно на отдельных методах и особенностях профилактической деятельности следователя в рамках производства по материалам и уголовным делам о нарушениях ПДД или эксплуатации транспортных средств. Главной целью следователя при осуществлении такой деятельности можно считать выявление причин и условий, способствующих этим преступлениям, и предложение мер для их устранения в будущем, так как следователь является лицом, наиболее осведомленным обо всех особенностях развития механизма ДТП. При этом максимальная конкретизация мер, предлагаемых следователем в представлении об устранении причин и условий, способствующих совершению ДТП, является наиболее желаемой формой реагирования, поскольку именно эти меры служат основой деятельности компетентных органов, учреждений и организаций.

Направления выявления причин и условий, способствующих совершению нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, связанных с наездами на пешеходов, и комплекс мер по их устранению целесообразно рассматривать относительно всех элементов системы ВАДС. При этом элемент «среда» следует соотносить с условиями, способствовавшими ДТП.

Своевременность и правильность оценки водителем складывавшейся дорожно-транспортной ситуации, предшествовавшей наезду, зависит в первую очередь от полученных навыков и опыта вождения, поэтому часто недостаточный уровень теоретической и практической подготовки, а также небольшой стаж вождения выступают в качестве при-

чин ДТП. В связи с этим следователь при допросе лица, управлявшего транспортным средством, в обязательном порядке должен включать в предмет допроса вопросы, касающиеся приобретения теоретических и практических навыков вождения, периодичности управления транспортным средством, условий, в которых водитель приобретал опыт вождения (город, деревня). Следует выяснить, производилось ли в процессе обучения разъяснение норм ПДД, контроль уровня усвоения теории, осуществлялось ли обучение управлению транспортным средством в осложненной дорожной обстановке и т. д.

Уровень теоретико-прикладной подготовки водителя влияет на допускаемые нарушения ПДД, которые находятся в причинной связи с причинением физического вреда пешеходу. Проведенный анализ уголовных дел позволил получить следующую информацию о нарушении конкретных норм ПДД (нередко водитель нарушает одновременно несколько норм ПДД):

1) устанавливающих скорость движения транспортных средств (п. 87 – подп. 91.5 п. 91) – 87,75 %;

2) регулирующих права и обязанности водителей (п. 8 – подп. 11.2 п. 11) – 84,8 %;

3) регламентирующих порядок движения в зоне пешеходных переходов и остановочных пунктов маршрутных транспортных средств (п. 114–122) – 73,04 %;

4) иных – 14,22 %.

Для устранения причин нарушения ПДД следует вносить предложения по улучшению качества подготовки водителей, при этом адресатами их исполнения должны являться автошколы, выпускники которых стали виновниками ДТП, в случаях, когда с момента получения водительского удостоверения до совершения ДТП прошел небольшой промежуток времени (до полугода). Это же уместно делать и при выявлении фактов приобретения ненадлежащих навыков вождения в типичной дорожной ситуации.

Нарушение правил эксплуатации транспортного средства гораздо реже выступает в качестве причины ДТП по сравнению с нарушением иных норм ПДД. Установление указанного обстоятельства возможно при помощи детального осмотра транспортного средства, результаты которого должны быть подтверждены заключением эксперта-автотехника, позволяющим прийти к выводу о возможности заблаговременного обнаружения неисправностей лицом, управляющим транспортным средством либо ответственным за его эксплуатационное состояние. В случаях когда причиной ДТП явилась неисправность транспортного средства, принадлежащего физическому лицу, следователь должен сопоставить результа-

ты автотехнического исследования с результатами обязательного государственного технического осмотра, дающего разрешение участвовать в дорожном движении. Если будут обнаружены признаки формального подхода к оценке технико-эксплуатационного состояния транспортного средства, то в адрес соответствующего представительства УП «Белтехосмотр» должно быть внесено представление о необходимости усиления контроля над качеством проведения диагностики в целях устранения нарушений законодательства в этой сфере. Когда ответственность за техническую исправность транспортного средства – участника ДТП возложена на должностное лицо предприятия, организации, учреждения, то оно в обязательном порядке должно быть допрошено в качестве свидетеля по уголовному делу с целью выяснения обстоятельств допуска транспортного средства к участию в дорожном движении. Профилактические мероприятия должны быть направлены на повышение уровня контроля над техническим состоянием транспортного средства (подбор персонала, контроль со стороны руководства и т. д.).

Изъяны технико-эксплуатационного состояния дороги должны быть выявлены следователем в результате осмотра места ДТП, а также путем сопоставления состояния реальной дорожной обстановки с тем, которое отражено на схемах, используемых дорожно-эксплуатационными службами. В качестве доказательства ненадлежащего состояния дороги как причины, способствовавшей ДТП, может выступать заключение дорожно-транспортной экспертизы, цель которой – установление правильности обустройства дорог, расположения знаков и дорожной разметки, а также соответствие их состояния требованиям ГОСТа. Особое внимание следует уделять случаям нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, которые являются не единичными на определенном участке дороги. Такие факты свидетельствуют о недостатках обустройства дороги, которые должны быть выявлены и устранены по инициативе следователя в рамках представления, направленного на устранение дефектов оборудования и эксплуатации дороги, по результатам расследования нескольких дорожно-транспортных преступлений.

В практике расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов, нередкими являются случаи, когда причиной ДТП становится противоправное поведение самого пешехода как участника дорожного движения (обычно при переходе проезжей части в неустановленном месте). Указанное обстоятельство свидетельствует о необходимости внесения представления по месту работы (учебы) пострадавшего с требованием провести разъяснительную работу с сотрудниками (обучающимися) по вопросам соблюдения ПДД, касающихся безопасно-

сти пешеходов, либо в дорожно-эксплуатационную службу с требованием разрешить проблему путем совершенствования организации дорожного движения в конкретной зоне (оборудование пешеходного перехода, установка светофора, регулирующего переход проезжей части, дополнительное освещение зоны пешеходного перехода и т. д.).

Одним из эффективных приемов, направленных на выявление причин и условий, способствовавших совершению дорожно-транспортных преступлений, является взаимодействие следователя с экспертом-автотехником, в компетенцию которого входит разрешение вопросов о причинах и условиях ДТП, если последние носят технический характер. Представляется рациональным при назначении автотехнической либо дорожно-транспортной экспертизы ставить на разрешение экспертов вопрос о возможных причинах и условиях ДТП, а также мерах по устранению последних в целях недопущения нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств на участке автодороги, на котором произошло расследуемое дорожно-транспортное преступление.

Полномочия по координации действий государственных органов и иных организаций по устранению причин и условий ДТП, которые должны быть адресатом внесения представлений следователя, возложены ст. 11 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» на ГАИ. В связи с этим последняя должна выступать в качестве второго адресата представлений, который будет осуществлять контроль над их исполнением.

Уголовно-процессуальное законодательство содержит лишь общие положения, касающиеся деятельности следователя по профилактике преступлений: обязанность по выявлению причин и условий (ст. 90 УПК), право на внесение представлений (ст. 199 УПК). Принципы, формы, меры, направления и субъекты деятельности по профилактике преступлений определены Законом Республики Беларусь от 4 января 2014 г. № 122-З «Об основах деятельности по профилактике правонарушений».

**ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ЛИЦОМ,
НАХОДЯЩИМСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ,
ПЕРЕДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ТАКОМУ ЛИЦУ
ЛИБО ОТКАЗА ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРОВЕРКИ
(ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ)**

Законом Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» и ПДД установлен запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения либо передачу управления транспортным средством такому лицу.

Ст. 317¹ УК Республики Беларусь, предусматривающая уголовную ответственность за обозначенное данной статьей общественно опасное деяние, содержит в своей диспозиции административную преюдицию. Уголовная ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, наступает, если деяние совершено в течение года после наложения административного взыскания за такое же нарушения.

Совершение данного противоправного деяния в 3-й раз влечет привлечение виновного вновь к административной ответственности, так как первая административная преюдиция исчерпывает себя фактом привлечения лица к уголовной ответственности. Последующие такие же деяния квалифицируются по общим правилам.

Диспозиция ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, предусматривающая административную ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, по конструкции аналогична диспозиции ст. 317¹ УК Республики Беларусь.

Объективную сторону деяний, предусмотренных ч. 1 ст. 317¹ УК и ч. 1 ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, образуют:

- управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- передача управления транспортным средством такому лицу;
- отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния опьянения.

Под транспортным средством, указанным в ст. 317¹ УК, 18.16 КоАП Республики Беларусь, понимается механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования, а также самоходная машина.

В соответствии с подп. 2.26 п. 2 ПДД **механическое транспортное средство** – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Следовательно, к транспортным средствам относятся все виды автомобилей (легковые, грузовые, автобусы), все виды тракторов (гусеничные, колесные), самоходные машины (дорожные, строительные, сельскохозяйственные и иные специальные машины: экскаваторы, грейдеры, комбайны, автопогрузчики и т. д.), мотоциклы и мопеды.

К другим транспортным средствам можно отнести и распространенные в настоящее время квадроциклы, мини-тракторы, мотоблоки. ПДД (п. 2.27 п. 2) гласит, что *мопед* – механическое транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом до 50 см³ и имеющее максимальную конструктивную скорость движения, определенную его технической характеристикой, не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики, скутеры и другие механические транспортные средства с аналогичными характеристиками.

В соответствии с подп. 2.28 п. 2 ПДД *мотоцикл* – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом 50 см³ и более. К мотоциклам приравниваются трехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг, а также механические транспортные средства, оборудованные двигателем с рабочим объемом до 50 см³, имеющие максимальную конструктивную скорость движения, определенную их технической характеристикой, более 50 км/ч. Как следствие, для управления такими транспортными средствами необходимо водительское удостоверение категории «А». Таким образом, в ходе производства по материалам и уголовным делам о преступлении рассматриваемого вида необходимо устанавливать точные технические характеристики транспортных средств данного вида.

Под управлением транспортным средством понимается воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального (подп. 2.74 п. 2 ПДД).

Таким образом, деяния, предусмотренные ст. 317¹ УК и 18.16 КоАП Республики Беларусь, считаются оконченными с момента приведения транспортного средства в движение. Нельзя расценивать как управление транспортным средством включение его двигателя.

При принятии решения о привлечении лица к ответственности соответствующего вида необходимо иметь в виду, что нахождение лица

в состоянии опьянения на водительском месте транспортного средства при работающем двигателе также не является управлением транспортным средством.

Иногда при производстве по материалам возникают затруднения в установлении факта, *кто конкретно управлял транспортным средством в состоянии опьянения*. В таких случаях еще при их документировании сотрудникам ГАИ необходимо использовать технические средства.

Во-первых, следует применять диктофоны, если таковые имеются в патрульных автомашинах ГАИ. Запись разговора инспектора ДПС с водителем, пассажирами в первые минуты после выявления правонарушения наиболее правдиво характеризует поведение нарушителя и дает возможность правильно понять происходившее в тот момент.

Во-вторых, можно использовать фотосъемку или видеозапись при наличии соответствующей аппаратуры, в том числе мобильных телефонов.

В-третьих, обоснованно применение криминалистических средств и методов с целью фиксации и изъятия следов пальцев рук в салоне транспортного средства и волокон с сидений (как с водительского, так и с пассажирских).

Применение технических средств при документировании факта нахождения лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, обоснованно и в случае прогнозирования неадекватного (конфликтного) поведения со стороны водителя либо пассажиров.

Передача управления транспортным средством лицу – добровольная передача владельцем транспортного средства функций управления им какому-либо лицу.

ПДД (подп. 9.2 п. 9) определено, что по требованию сотрудника ГАИ водитель транспортного средства обязан пройти в установленном порядке проверку для определения, находится ли он в состоянии опьянения в соответствии с Положением о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ», утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 апреля 2011 г. № 497.

Аналогичное положение содержится и в ПИКоАП Республики Беларусь. Так, в ч. 2 ст. 10.14 указано, что физическое лицо, отстраненное от управления транспортным средством, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что оно находится в состоянии опьянения, подлежит освидетельствованию в порядке, устанавливаемом законодательством Республики Беларусь.

Согласно ч. 3 ст. 10.14 ПИКоАП Республики Беларусь освидетельствование проводится должностным лицом органа, ведущего административный процесс, а при необходимости – с участием врача-специалиста или иного специалиста.

Освидетельствование водителей транспортных средств проводится в организациях здравоохранения, а также при помощи индикаторных трубок (прибор «Индикатор на алкоголь»), с использованием специальных технических средств (прибор «Тест»), предназначенных для установления состояния опьянения и разрешенных Министерством здравоохранения к применению.

При применении прибора «Тест» следует учитывать, что его показания с учетом погрешности прибора от 0–0,3 мг/мл свидетельствуют о том, что проба на алкоголь отрицательная (испытуемый трезв). Показания прибора от 0,3 мг/мл и выше свидетельствуют о том, что проба на алкоголь положительная (испытуемый в состоянии опьянения).

Если обследуемое лицо не согласно с результатом освидетельствования с помощью специальных технических средств или приборов, то оно направляется на медицинское освидетельствование.

Лица, подлежащие освидетельствованию в организациях здравоохранения, должны быть доставлены к месту освидетельствования в возможно кратчайшие сроки с момента возникновения обстоятельств, требующих его проведения.

Освидетельствование в организациях здравоохранения для установления состояния опьянения проводится в любое время суток в специальных кабинетах наркологических диспансеров (отделений) врачами-психиатрами-наркологами, или в определенных органами здравоохранения лечебно-профилактических учреждениях, или в передвижных специализированных медицинских автолабораториях врачами-психиатрами-наркологами, а также специально подготовленными врачами других специальностей.

Врач, проводящий освидетельствование, составляет акт медицинского освидетельствования по установленной форме. В акте подробно излагаются данные, послужившие основанием к вынесению соответствующего заключения.

Акт освидетельствования составляется в двух экземплярах, подписывается врачом и заверяется печатью медицинского учреждения.

Заключение о результатах освидетельствования сообщается освидетельствуемому. Лицу, направившему освидетельствуемого на освидетельствование, выдается на руки акт медицинского освидетельствования. Второй экземпляр акта остается в организации здравоохранения,

где проведено освидетельствование, и хранится в порядке, установленном для медицинских карт стационарного больного.

Лицо, управлявшее транспортным средством, может отказаться от прохождения проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния опьянения. Однако с учетом того, что отказ рассматривается как основание для привлечения к соответствующему виду ответственности (административной либо уголовной), он должен быть соответствующим образом задокументирован.

Субъективная сторона преступления характеризуется прямым умыслом. Лицо сознает, что управляет транспортным средством в состоянии опьянения. Тем не менее при проверке обстоятельств управления лицом транспортным средством в состоянии опьянения либо передачи управления лицу, находящемуся в таком состоянии, необходимо выяснить причины, побудившие этих лиц к таким действиям, а также не были ли они вызваны состоянием крайней необходимости (например, необходимостью срочной доставки больного, находящегося в тяжелом состоянии, в организацию здравоохранения).

Лицо, передающее управление транспортным средством другому лицу, должно достоверно знать, что оно (другое лицо) находится в состоянии опьянения. Этот факт подлежит тщательной проверке фактически сразу же после документирования факта управления. Обусловлено это тем, что в последующем задержанный водитель и владелец транспортного средства могут скорректировать свои показания в целях избежания ответственности. Кроме того, сам владелец транспортного средства мог находиться в состоянии опьянения и именно поэтому передать право управления транспортным средством другим лицам.

Субъектом данного преступления является физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста. С этого же возраста наступает и административная ответственность за рассматриваемое деяние.

По ч. 1 ст. 317¹ УК Республики Беларусь квалифицируются действия тех лиц, которые имеют право управления транспортным средством. В соответствии с законодательством для получения права управления мопедами и приравненными к ним транспортными средствами необходимо соблюдение одного условия – достижение 16-летнего возраста; водительское удостоверение получать не требуется.

Также к субъектам данного вида преступлений относятся водители, в отношении которых не вступило в законную силу постановление о наложении административного взыскания. До истечения установленных законодательством сроков в указанных случаях граждан не считается лишенным права управления транспортными средствами.

По ч. 2 ст. 317¹ УК Республики Беларусь квалифицируются действия тех лиц, которые не имеют права управления транспортным средством. К ним относятся те, кто не получил в установленном законом порядке водительского удостоверения на право управления механическим транспортным средством соответствующей категории, удостоверения тракториста-машиниста или временного разрешения на право управления механическим транспортным средством, а также те, кто лишен права управления механическими транспортными средствами.

Согласно ч. 1 ст. 17.5 ПИКоАП Республики Беларусь лица считаются лишенными специального права со дня вступления в законную силу постановления о наложении административного взыскания в виде лишения этого права. При этом следует учитывать, что лицо может быть лишено права управления как всеми видами транспортных средств, так и отдельными видами.

Указанные выше особенности уголовно-правовой и криминалистической характеристик предопределяют перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве по материалам и уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 317¹ УК Республики Беларусь.

При производстве по материалам и уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 317¹ УК Республики Беларусь, складываются следующие типичные ситуации, разрешение которых необходимо для принятия объективного процессуального решения:

1. Лицо, управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения повторно, выявлено сотрудниками ГАИ (иных подразделений ОВД) при несении повседневной службы по обеспечению безопасности дорожного движения на обслуживаемом административно-территориальном участке (проведение специальных мероприятий, рейдовые мероприятия, несение службы по постовой ведомости и т. д.).

2. Водитель, управлявший транспортным средством в состоянии опьянения повторно, выявлен сотрудниками ГАИ при проведении проверки по факту учетного ДТП, одним из участников которого он явился.

3. Водитель, управлявший транспортным средством в состоянии опьянения повторно, выявлен при производстве по материалам о преступлении, предусмотренном ст. 317 УК Республики Беларусь.

Последовательность действий по разрешению типичных следственных ситуаций 1 и 2 практически одинакова и сводится к необходимости освидетельствования водителя в установленном законом порядке, проверке его по Единой государственной системе учета правонарушений для установления признаков диспозиции ст. 317¹ УК Республики Беларусь, проведению осмотра места ДТП (транспортного средства), сбору

необходимого административного материала о предыдущем привлечении водителя к административной ответственности по ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, характеризующего материала на лицо, управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения, получению объяснений у свидетелей, наблюдавших факт управления транспортным средством конкретным водителем, получению информации с технических средств ее фиксации (камеры видеонаблюдения, видеорегистраторы).

Несколько иначе выглядит алгоритм при производстве по материалам и уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 317 УК Республики Беларусь, совершенных лицом в состоянии опьянения. Помимо процессуальных действий, указанных для разрешения типичных следственных ситуаций 1 и 2, на первоначальном этапе расследования следователь должен провести комплекс следственных и иных процессуальных действий, необходимых для доказывания факта нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств, повлекших определенные последствия (осмотр места ДТП, следственный эксперимент, назначение и проведение автотехнической экспертизы и других экспертиз и т. д.). Нахождение лица в состоянии опьянения будет являться признаком, позволяющим квалифицировать его действия по совокупности преступлений, предусмотренных ч. 4, 5 ст. 317, ст. 317¹ УК Республики Беларусь.

Решая вопрос о возбуждении уголовного дела по ст. 317¹ УК Республики Беларусь, следует убедиться в наличии к этому основания, достаточных данных, указывающих на признаки преступления, предусмотренных указанной статьей.

При принятии решения о возбуждении уголовного дела необходимо обращать внимание на соотношение моментов вынесения постановления о привлечении к административной ответственности и вступления его в законную силу для квалификации аналогичного нарушения, совершенного в промежутке между ними, в качестве уголовно наказуемого. Довольно часто лицо задерживается за управление транспортным средством в состоянии опьянения после вынесения судом постановления о привлечении к административной ответственности за такое же правонарушение, но до вступления его в силу. В данной ситуации необходимо дождаться вступления в силу постановления суда о привлечении лица к административной ответственности, после чего решать вопрос о возбуждении уголовного дела по повторному факту.

При этом при принятии решения о возбуждении уголовного дела следует проверить не только обстоятельства повторного правонарушения, но и законность применения мер административного взыскания за предшествующее правонарушение. Для этого необходимо, чтобы мате-

риалы предварительной проверки в обязательном порядке содержали следующие процессуальные и служебные документы:

- сопроводительное письмо о направлении материалов проверки в Следственный комитет Республики Беларусь;

- мотивированный рапорт о передаче материалов в Следственный комитет Республики Беларусь для решения вопроса о возбуждении уголовного дела, который должен быть согласован с руководителем службы, сотрудник которой проводил проверку, и содержать резолюцию руководителя ОВД;

- протокол об административном правонарушении;

- акт освидетельствования на предмет нахождения в состоянии опьянения;

- протокол изъятия водительского удостоверения (если он составлялся);

- справку о привлечении лица к административной ответственности;

- справку о наличии судимости;

- протокол получения объяснения свидетелей и очевидцев правонарушения (если таковые имелись);

- протокол получения объяснения лиц, задержавших правонарушителя;

- протокол получения объяснение правонарушителя;

- копию постановления о наложении административного взыскания за совершение аналогичного административного правонарушения, предусмотренного ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, образовавшего преюдицию для привлечения к уголовной ответственности, с надлежащей удостоверенной отметкой о вступлении в законную силу;

- копии материалов дела об административном правонарушении (преюдиционном), а именно: протоколы об административном правонарушении, протокол освидетельствования на состояние опьянения, протокол изъятия водительского удостоверения (если он составлялся), протоколы опросов свидетелей правонарушения.

Кроме того, могут представляться иные материалы, имеющие отношение к совершенным деяниям (например, протокол осмотра технического средства видеofиксации с изъятой в его результате видеoinформацией).

Изучая материалы проверки для обеспечения законности принимаемого решения о возбуждении уголовного дела, в первую очередь необходимо установить, не нарушен ли срок, в течение которого наложено административное взыскание за совершение первого административного правонарушения. По общему правилу, которое распространяется и на ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, он составляет два месяца со дня его совершения.

В случае отмены постановления о наложении административного взыскания по жалобе или протесту при новом рассмотрении дела о

совершенном административном правонарушении административное взыскание может быть наложено не позднее одного месяца со дня отмены постановления и не позднее двух месяцев со дня совершения административного правонарушения. В случае отказа в возбуждении уголовного дела либо прекращения уголовного дела, но при наличии в деянии признаков совершенного административного правонарушения административное взыскание может быть наложено не позднее одного месяца со дня принятия решения об отказе в возбуждении уголовного дела либо о его прекращении.

Далее следует проверить, вступило ли в законную силу постановление о наложении административного взыскания за совершение правонарушения, предусмотренного ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь.

Согласно ст. 11.12 ПИКоАП Республики Беларусь постановление о наложении административного взыскания вступает в законную силу по истечении срока на обжалование и опротестование, если оно не было обжаловано (опротестовано) в порядке, установленном ПИКоАП. С этого же момента лицо считается подвергнутым административному взысканию. Если имеется информация об обжаловании не вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, следует проверить, рассмотрено ли оно, и какое решение принято.

Следует также учитывать, что вступившее в законную силу постановление по делу об административном правонарушении может быть пересмотрено по жалобе лиц, указанных в ч. 1 ст. 12.1 ПИКоАП Республики Беларусь, если оно обжаловалось до вступления в законную силу либо по протесту прокурора. Жалоба на вступившее в законную силу постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение шести месяцев со дня вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении (ч. 3 ст. 12.1 ПИКоАП). Данная жалоба рассматривается в срок не более одного месяца со дня ее поступления, а в случае истребования дела – не позднее одного месяца со дня поступления дела (ст. 12.13 ПИКоАП).

Постановление суда, уполномоченного рассматривать жалобу, вступает в законную силу немедленно после его вынесения. Однако оно может быть пересмотрено по жалобе лиц, указанных в ст. 12.1 ПИКоАП Республики Беларусь.

Следовательно при изучении порядка привлечения лица к административной ответственности следует обращать внимание на то, уполномоченным ли органом наложено взыскание. По общему правилу согласно ч. 3 ст. 3.6 ПИКоАП Республики Беларусь дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 18.16 КоАП Республики Бела-

рус, рассматриваются руководством подразделений ГАИ (начальником и заместителями начальника специального подразделения ДПС «Стрела», начальниками и заместителями начальников управлений, отделов, отделений ГАИ, при отсутствии в отделах внутренних дел исполнительных комитетов отделов и отделений ГАИ – старшими государственными инспекторами). При совершении рассматриваемого правонарушения военнослужащими и составлении на них протокола соответствующим должностным лицом Министерства обороны решение принимает суд.

Далее необходимо проверить, соблюдены ли требования ПИКоАП Республики Беларусь при ведении административного процесса. Прежде всего следует установить, не имело ли место нарушение прав участников административного процесса.

С учетом того что нарушение права физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, на защиту является основанием для отмены вынесенного в отношении его постановления о наложении административного взыскания, в первую очередь следует выяснить, соблюдено ли это его право. Данное право лицо может осуществлять как лично, так и с помощью защитника в порядке, установленном ПИКоАП Республики Беларусь.

ПИКоАП Республики Беларусь (ст. 10.6) предусмотрена обязанность должностных лиц органа, ведущего административный процесс, разъяснения прав и обязанностей участникам административного процесса и обеспечения возможности осуществления этих прав. О разъяснении указанных прав в протоколе процессуального действия либо в протоколе об административном правонарушении делается соответствующая отметка.

Анализ положений ст. 6.10, 8.1, 8.2 и 9.5 ПИКоАП Республики Беларусь в их совокупности показывает, что административный процесс за совершение правонарушения, предусмотренного ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь, может считаться начатым с момента:

- составления протокола об административном правонарушении;

- составления протокола о процессуальном действии (осмотр, освидетельствование, административное задержание, изъятие вещей и документов, опрос);

- вынесения постановления о мерах обеспечения административного процесса, а именно: об отстранении от управления транспортным средством; административном задержании физического лица, которое заключается в фактическом кратковременном ограничении свободы физического лица за совершение им административного правонарушения и в доставлении его в орган, ведущий административный процесс; личном обыске задержанного; изъятии вещей и документов; задержании и принудительной отбуксировке (эвакуации) транспортного средства.

Таким образом, по смыслу закона лицу, в отношении которого ведется административный процесс, права должны разъясняться с момента начала административного процесса, т. е. начала производства какого-либо процессуального действия, после внесения в соответствующий процессуальный документ его установочных данных.

В целях исключения каких-либо манипуляций права должны быть разъяснены путем объявления под расписку содержания ст. 4.1 «Права и обязанности лица, в отношении которого ведется административный процесс» ПИКоАП.

Далее необходимо установить, уполномоченным ли на то лицом подготовлено дело об административном правонарушении к рассмотрению и уполномоченным ли на то органом оно рассмотрено.

Должностные лица органов, ведущих административный процесс, составляют протоколы об административных правонарушениях в пределах предоставленных им полномочий и только при исполнении служебных обязанностей.

При изучении протоколов об административном правонарушении необходимо убедиться, что они отвечают требованиям ст. 10.2 ПИКоАП Республики Беларусь. Протокол об административном правонарушении должен содержать дату и место его составления, должность, фамилию, имя и отчество лица, составившего протокол, сведения о лице, в отношении которого ведется административный процесс; время, место и обстоятельства совершения административного правонарушения с указанием на статью Особенной части КоАП Республики Беларусь, предусматривающую ответственность за данное правонарушение; фамилии, имена и отчества, адреса потерпевших и свидетелей, если они имеются; отметку о том, что лицу, в отношении которого ведется административный процесс, разъяснены его права и обязанности; перечень материалов, прилагающихся к протоколу об административном правонарушении; иные сведения, необходимые для разрешения дела. Протокол должен быть подписан лицом, его составившим, физическим лицом, в отношении которого ведется административный процесс, представителем юридического лица, в отношении которого ведется административный процесс. В случае отказа указанных лиц от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Лицу, в отношении которого ведется административный процесс, копия протокола вручается под расписку.

Также необходимо убедиться, что постановление по делу об административном правонарушении оформлено соответствующим образом. В обязательном порядке оно должно содержать: время и место вынесения постановления; наименование суда, ведущего административный процесс, фамилию, имя и отчество судьи, вынесшего постановление;

сведения о лице, в отношении которого ведется административный процесс; время, место и обстоятельства, установленные при рассмотрении дела об административном правонарушении; обоснование принятия решения с указанием на соответствующую статью Особенной части КоАП Республики Беларусь, предусматривающую ответственность за данное административное правонарушение, принятое по делу решение; срок и порядок обжалования постановления.

Изучая протоколы об административном правонарушении, постановление по делу об административном правонарушении, иные материалы и документы, необходимо проверять, в предусмотренном ли законом порядке получены доказательства, на основании которых установлены наличие административного правонарушения и виновность лица, привлекаемого к административной ответственности.

Следует учитывать, что доказательство признается недопустимым, если оно получено с нарушением конституционных прав и свобод гражданина или требований ПИКоАП Республики Беларусь, связанным с лишением или ограничением прав участников административного процесса или нарушением иных правил административного процесса. Такие доказательства не имеют юридической силы и не могут быть положены в основу решения по делу об административном правонарушении, а также использоваться для доказывания любого обстоятельства, указанного в ст. 6.2 «Обстоятельства, подлежащие доказыванию по делу об административном правонарушении» ПИКоАП Республики Беларусь.

Более того, нарушение положений ПИКоАП Республики Беларусь в любом объеме при ведении административного процесса влечет признание решений, принятых по делу об административном правонарушении, не имеющими юридической силы.

Рассматривая вопрос об особенностях построения версий и планирования расследования указанных общественно опасных деяний, следует отметить, что при производстве по материалам и уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 317¹ УК Республики Беларусь, выдвигается, как правило, одна общая версия, подлежащая проверке при осуществлении досудебного производства: имело место управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования). Относительно указанной общей может быть выдвинуто несколько частных версий на основании особенностей складывающихся типичных следственных ситуаций: управление в состоянии опьянения осуществляло задержанное лицо; транспортным средством управляло в состоянии опьянения иное

лицо (пассажир), которое к моменту прибытия сотрудников ОВД покинуло место происшествия.

Проверка второй из указанных частных версий отличается конфликтностью, наличием противодействия со стороны правонарушителей. Часто не представляется возможным доказать факт управления транспортным средством в состоянии опьянения конкретным лицом, принять решение о возбуждении уголовного дела.

Помимо указанных выше процессуальных действий, необходимых для разрешения типичных следственных ситуаций на первоначальном этапе расследования, следователь на последующем этапе расследования должен придерживаться последовательности действий, указанных при освещении гл. 10.

В рамках расследования уголовных дел указанной категории необходимо выяснять и тщательно проверять сведения о принадлежности транспортных средств, на которых совершаются противоправные деяния, с целью их последующей конфискации на основании норм законодательства.

В соответствии с ч. 1 ст. 132 УПК Республики Беларусь орган дознания, следователь, прокурор, суд вправе наложить арест на имущество подозреваемого, обвиняемого в целях обеспечения исполнения приговора в части гражданского иска, других имущественных взысканий. Поскольку согласно ч. 1 ст. 50 УК Республики Беларусь штраф является денежным взысканием, назначаемым судом, наложение ареста на транспортные средства лиц, обвиняемых в совершении преступления, предусмотренного ст. 317¹ УК, является правомерным, и такую практику следует применять шире.

В соответствии со ст. 498 ГПК Республики Беларусь имущественное взыскание может быть направлено не только на личное имущество должника, но и на его долю в общей собственности или совместной собственности супругов. Согласно ст. 501 ГПК Республики Беларусь обращение взыскания может распространяться и на имущество собственника, в том числе денежные средства, находящиеся у других лиц. В настоящее время устоялась практика наложения ареста на транспортные средства, которыми управляли лица при совершении преступлений, предусмотренных ст. 317¹ УК Республики Беларусь, в целях обеспечения исполнения приговора в части гражданского иска, других имущественных взысканий.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Домке Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учеб. для студентов вузов. – М. : Академия, 2012. – 288 с.
2. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. С.А. Евтюкова. – 2-е изд. – СПб. : ДНК, 2005. – 288 с.
3. Зотов Б.Л. Казус или дорожно-транспортное происшествие : учеб. пособие. – Киев : Киев. высш. шк. МВД СССР, 1979. – 79 с.
4. Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий : метод. пособие / А.М. Кривицкий [и др.] ; под общ. ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. – Минск : Харвест, 2004. – 124 с.
5. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003. – 406 с.
6. Котик М.М., Котик В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий : практ. пособие. – Таллин : Валгус, 1980. – 236 с.
7. Особенности дорожно-транспортных происшествий, совершенных в темное время суток / В.К. Волков [и др.] ; под общ. ред. И.С. Андреева. – Минск : Науч.-исслед. ин-т проблем криминологии, криминалистики и судеб. экспертизы, 1997. – 64 с.

**ПРОТОКОЛ
осмотра транспортного средства¹**

«__» _____ 20__ г.
(место составления)

Осмотр начат в ____ ч ____ мин
Осмотр окончен в ____ ч ____ мин

Я, _____
(должность, звание, Ф.И.О.)

прибыл _____
(указать точное место, куда прибыл для осмотра транспортного средства)

и в присутствии понятых:

1 _____
(Ф.И.О. и местожительство понятного)

2 _____
(Ф.И.О. и местожительство понятного)

с участием _____
(процессуальное положение, Ф.И.О. участвующих лиц)

в соответствии со ст. 203, 204 и ч. 2 ст. 173 УПК Республики Беларусь
провел осмотр транспортного средства марки _____ двига-
тель № _____ кузов № _____ государственный ре-
гистрационный знак № _____, принадлежащего _____

(Ф.И.О. владельца)

Осмотр производился _____
(указать, в связи с чем производился осмотр)

Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права,
ответственность, а также порядок производства осмотра транспортно-
го средства.

¹ Протокол разработан в соответствии с требованиями прил. 4 Правил дорожного движения Республики Беларусь.

Понятым, кроме того, до начала осмотра разъяснены их права, обя-
занности и ответственность, предусмотренные ст. 64 УПК Республики
Беларусь.

(подпись понятного)

(подпись понятного)

Специалисту (эксперту) _____
(Ф.И.О. специалиста, эксперта)

разъяснены его права и обязанности, предусмотренные ст. 62 УПК Рес-
публики Беларусь.

(подпись специалиста (эксперта))

Участвующим лицам также объявлено о применении технических
средств _____
(каких именно, кем именно)

Осмотр производился в условиях _____

(где, в каком месте, при искусственном (естественном) освещении)

ОСМОТРОМ УСТАНОВЛЕНО

1. Внешние повреждения кузова _____

(указать их точное расположение, направление, размеры и характер)

2. Наличие следов и других вещественных доказательств на транспорт-
ном средстве _____

(отпечатки пальцев, следы биологического происхождения, скольжения, их точное расположение, направление, размеры, характер)

3. Количество осей и колес _____

4. Состояние колес и шин:

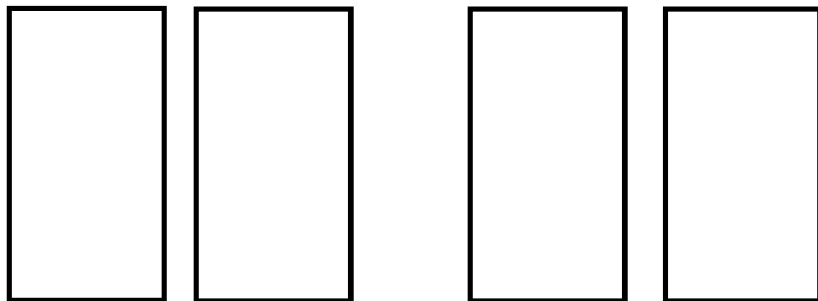
а) ширина колеи передних колес _____

задних колес _____

б) размер шин _____
(маркировка, наличие на одной оси автомобиля диагональных и радиальных шин)

в) рисунок протектора шин _____

(обыкновенный, комбинированный, повышенной проходимости, отобразить схематически)



г) состояние шин _____

(износ рисунка протектора, указать размер протектора каждой шины, наличие повреждений на них и т. п.)

д) давление воздуха в шинах каждого колеса _____

5. Степень загрузки транспортного средства (на момент осмотра) _____

(место расположения, характер груза, его габариты)

6. Показание спидометра _____

7. Состояние тормозной системы:

а) эффективность рабочей тормозной системы _____

(величина свободного хода педали, эффективность торможения при использовании диагностического оборудования)

б) герметичность тормозного привода _____

(признаки негерметичности тормозного привода (подтеки тормозной жидкости, характер локализации),

не действует манометр (пневматический и пневмагидравлический привод))

в) стояночной тормозной системы _____

(удерживается ли ручным тормозом транспортное средство,

эффективность торможения при использовании диагностического оборудования)

8. Состояние системы рулевого управления:

а) суммарный люфт _____

б) качество крепления узлов _____

в) наличие повреждений деталей _____
(трещины, деформации и т. п.)

г) усилитель рулевого управления _____

(имеется ли в системе, его исправность)

д) рулевое колесо _____

(как происходит вращение рулевого колеса (с рывками и (или) заеданиями, равномерно))

9. Состояние внешних световых приборов:

а) количество, тип, цвет, расположение и режим работы _____

б) состояние _____

(повреждения, загрязнения, состояние рассеивателя и т. д.)

в) регулировка фар _____

(имеются ли корректор, нарушения регулировки при использовании светодиагностического оборудования)

10. Состояние ветрового и боковых стекол транспортного средства, наличие и исправность стеклоочистителей и стеклоомывателей и зеркал заднего вида _____

11. Характер обнаруженных неисправностей других агрегатов и механизмов _____

12. После происшествия до осмотра транспортное средство находилось _____

(на месте происшествия, на стоянке территориального органа внутренних дел,

на платной автостоянке, указать точный адрес и имели ли доступ посторонние лица и т. п.)

В ходе осмотра проводилась _____

(фото- и видеофиксация)

В ходе осмотра изъяты _____

(перечень и индивидуальные признаки изъятых предметов, их упаковка)

К протоколу осмотра прилагаются _____

(фототаблица, схема и т. п.)

Заявления, поступившие перед началом, в ходе либо по окончании осмотра транспортного средства от участвующих лиц _____

(их процессуальное положение, Ф.И.О.)

Содержание заявления(ий) _____

Поняты:

_____ (подпись)

_____ (подпись)

Специалист (эксперт):

_____ (подпись)

Иные участвующие лица:

_____ (подпись)

_____ (подпись)

Лицо, проводившее осмотр:

_____ (подпись)

Учебное издание

Скачек Роман Владимирович

ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ

Учебное пособие

Редактор *С.А. Ржановская*
Технический редактор *Ю.С. Романюк*
Корректор *А.С. Мигно*

Подписано в печать 05.05.2017. Формат 60×84 $\frac{1}{16}$.
Бумага офсетная. Ризография. Усл. печ. л. 7,44. Уч.-изд. л. 7,16.
Тираж 160 экз. Заказ 93.

Издатель и полиграфическое исполнение:
учреждение образования
«Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь».
Свидетельство о государственной регистрации издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий № 1/102 от 02.12.2013.
Пр-т Машерова, 6, 220005, Минск.