Криминалистическая методика расследования дорожно-транспортных преступлений

Основным требованием методики расследования дорожно-транспортных преступлений является своевременный выезд следственно-оперативной группы на место происшествия. Осмотр места происшествия по делам рассматриваемой категории преступлений имеет первостепенное значение. Осмотр места происшествия - это неотложное и важнейшее следственное действие при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Можно сказать, что по уголовным делам этой категории преступлений от качества проведения осмотра места происшествия зависит ход всего расследования и правильность принимаемых решений. В результате осмотра места происшествия у следователя должно сложиться представление об обстановке происшествия, о последовательности и взаимосвязи событий, приведших к аварии или наезду на людей, определен правильный выбор версий, обеспечивающих успешность расследования. Кроме того, в процессе осмотра места происшествия могут быть получены достоверные исходные данные, которые будут положены в основу экспертного исследования. На месте дорожно-транспортного происшествия, как правило, остаются многочисленные следы случившегося: трупы пострадавших, разбитое транспортное средство, обломки деталей транспортных средств, следы протекторов покрышек транспортного средства и множество иных следов, по которым можно судить об обстоятельствах наезда или столкновения, о направлении и скорости движения транспортного средства, приметах скрывшегося транспортного средства и т.п. И надо иметь в виду, что кроме следов, характерных только для дорожно-транспортного происшествия, могут быть и иные, но имеющие отношение к конкретному ДТП. Задача следователя состоит в том, чтобы эти следы обнаружить, собрать и закрепить. Фотографическая съемка производится на протяжении всего осмотра. В зависимости от характера происшествия и обстоятельств дела отдельно могут фотографироваться участок дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие, общий вид центра месте происшествия, следы, которые могут быстро исчезнуть под воздействием погодных и иных факторов. Надо помнить, что фотографирование надо проводить таким образом, чтобы имеющиеся на местности следы остались в целости и сохранности до окончания осмотра. Учитывая постоянное совершенствование видеоаппаратуры рекомендуется шире применять видеозапись при осмотре места дорожно-транспортного происшествия, транспортных средств, проведении проверочных мероприятий и следственных экспериментов. Достоинства видеозаписи по сравнению с другими средствами фиксации бесспорны. Современная видеоаппаратура обеспечивает качество изображения, что определяется яркостью, контрастностью, а в цвете - тональностью и интенсивностью. Преимущества видеозаписи также заключаются в автоматизации процесса фиксации информации, простоте и доступности, полноте, объективности отображения информации, способности быстрого перехода в ходе фиксации от одного масштаба на другой, наличии позиции «стоп-кадр» и детального изучения объекта. Например, по уголовному делу о встречном касательном столкновении двух рейсовых автобусов, повлекшем тяжкие последствия, прямым доказательством выезда одного автобуса на встречную полосу движения явился едва заметный след шины левого переднего колеса, выявленный и зафиксированный с помощью видеосъемки.

Итак, место дорожно-транспортного происшествия - всегда открытое место, подверженное действию погоды, транспорта и людей. Нахождение на проезжей части транспортных средств и потерпевших влияет на дорожные условия, создает помехи для движения (сами испытываем это даже в том случае, когда происшествие носит административный характер). В ряде случаев

водители транспортных средств, непричастных к происшествию, стремятся быстрее проехать данный участок, зачастую прямо по месту происшествия, не задумываясь о том, что их действия могут привести к изменению обстановки. В этой связи очень важно не допустить уничтожения следов. Всякое перемещение предметов, имеющих отношение к дорожно-транспортному происшествию (транспортных средств, обломков деталей транспортных средств, осколков стекла, трупов, одежды, различных вещей и т.п.) влечет за собой изменение обстановки места происшествия и негативно сказывается на расследовании. Сотрудниками ГИБДД, первыми прибывшими на место дорожно-транспортного происшествия, в первую очередь должны быть приняты необходимые меры для охраны места происшествия.

Первыми прибывшие на место дорожно-транспортного происшествия сотрудники ГИБДД обязаны, кроме обеспечения охраны места происшествия, установить очевидцев происшествия, получить информацию о транспортных средствах, причастных к данному происшествию, и т.п. Полученная информация позволит сконцентрировать внимание на обстоятельствах, непосредственно относящихся к механизму дорожно-транспортного происшествия, ограничить территорию осмотра в разумных пределах, скорректировать деятельность членов следственно-оперативной группы, что положительно отразится на сроках проверки обстоятельств ДТП.

При осмотре места дорожно-транспортного происшествия существенна роль понятых и желательно, чтобы они были водителями или работниками, имеющими отношение к транспорту, ориентировались в дорожной обстановке, поскольку, как правило, впоследствии их допрашивают в суде в качестве свидетелей. Большое значение имеет начало осмотра, т.е. с чего начинать осмотр места дорожно-транспортного происшествия. По прибытии на место необходимо определить границы осмотра места дорожно-транспортного происшествия и начинать осмотр от дальних границ к центру, и т.п. Однако, как показывает практика, осмотр места дорожно-транспортного происшествия надо начинать с установления точки соприкосновения, т.е. точки, где произошел первоначальный контакт транспортного средства с препятствием.

В том случае, если это был наезд на пешехода или велосипедиста необходимо устанавливать первоначальную точку соприкосновения с пешеходом или велосипедистом, или точку первоначального соприкосновения транспортных средств (в том случае, если это было столкновение двух и более транспортных средств).

Если произошло опрокидывание транспортного средства, необходимо установить наличие обстоятельств, приведших к опрокидыванию, и т.п.

Для определения точки соприкосновения, первоначального контакта, прежде всего, необходимо установить динамические и статистические следы колес транспортного средства, например, таких как:

- резкое отклонение следа колес от первоначального направления движения, возникающее при ударе по транспортному средству;
- следы бокового сдвига катящихся или заблокированных колес;
- след «юза» одного колеса, по которому был нанесен первичный удар, в результате которого произошло заклинивание колеса и т.п.

Следы горюче-смазочных материалов и охлаждающей жидкости из двигателя и радиатора, жидкости из тормозной системы, выброс которых мог произойти при ударе о препятствие, а также осыпей грунта с частей транспортного средства при его столкновении, которые, как правило, остаются на дорожном покрытии именно в месте удара.

В ряде случаев место первоначального контакта транспортных средств можно определить с

учетом следов перемещения транспортных средств после столкновения. Место столкновения определится как точка пересечения линий, проведенных по этим следам в направлении, противоположном перемещению транспортных средств.

Следует внимательно осмотреть отброшенные предметы с целью выявления оставленных следов, по которым можно предположить направление перемещения отброшенного предмета. В частности, осматривается и фиксируется расположение предметов и вещей, принадлежавших пострадавшему (сумка, трость, зонт, головной убор, обувь и т.п.), следы их перемещения.

Далее, внимательному осмотру и обязательной фиксации подлежат:

- осколки стекол фар и частицы лакокрасочных покрытий, следы крови, волосы и другие следы биологического происхождения, и т.д.;
- следы скольжения транспортного средства; царапины, выбоины, притертости на покрытии дороги, оставленные поврежденными частями и узлами транспортного средства (разрушенной подвеской, коробкой передач, ободом колеса при повреждении шины или подвески колеса, рассоединении карданного вала, сорванным с крепления краем бампера и т.п.). С учетом дорожного покрытия и вида отброшенного предмета (деталь, груз или часть его и т.п.) следы могут быть в виде волочения, притертости (на мягком грунте, снегу, песке от предметов, не имеющих острых кромок и углов).

На асфальте или бетоне такие следы могут быть заметны за счет отслоения грязи, пыли и могут иметь вид скольжения. При отбросе деталей с острыми углами или кромками, мокика, мопеда, велосипеда образуются множественные царапины.

Так, например, по царапине, оставленной на дорожном покрытии углом металлического кузова, сорванного с грузового автомобиля при встречном касательном столкновении с автобусом на дороге, удалось установить точку первоначального контакта транспортных средств.

Если всё указанное выше не будет должным образом выявляться при расследовании ДТП и доводиться до общественного сознания с активным воздействием на всю систему обеспечения безопасности жизнедеятельности, то не стоит особенно совершенствовать расследование и экспертизу ДТП. Создать систему обязательного страхования с возмещением ущерба в виде материальных выплат и на этом успокоиться. Но это опасное заблуждение, так как людские и материальные потери от ДТП - это невосполнимые потери общества, в целом задерживающие его развитие, и за них обществу придётся расплачиваться своим будущим.

Приходится констатировать, что в настоящее время правоохранительные органы и суды оказались не готовы к резко возрастающему объёму работы по расследованию ДТП, число и сложность которых интенсивно увеличивается с развитием автомобилизации и стихийных рыночных отношений в стране. В последнее время участились обращения страховых компаний к экспертам с целью вскрыть имитацию ДТП или сговор водителей для получения выгодного для них страхового возмещения.

Для работы в ГИБДД и по расследованию ДТП привлекаются новые люди, не имеющие достаточного опыта и вынужденные действовать в условиях явной перегрузки. Суды также перегружены рассмотрением дел по ДТП, и дополнительно ещё реализуется тенденция перенести на суды решения, которые раньше принимались в отделениях административной практики ГИБДД.

Нарастает в целом конфликтность в обществе. Ситуация усложняется из-за установки в судопроизводстве на принцип состязательности вместо поиска истины и социальной справедливости. Снижается качество расследования, преобладает упрощённый поверхностный подход, а разбирательство ДТП в судах из-за отсутствия их специализации длится годами. Исчезли

из практики частные определения к автотранспортным и дорожным организациям по ответственности за безопасность движения. В результате какого-либо заметного воздействия на исправление положения с аварийностью в стране не происходит.

Поэтому совершенно необходимо поднимать уровень расследования ДТП с выявлением всех объективных обстоятельств и причин, для чего следует расширять и углублять деятельность экспертов и специалистов. Только на базе качественного и глубокого расследования всех причин можно разрабатывать обоснованные мероприятия для повышения безопасности движения. Востребованность деятельности специалистов с постановкой перед ними разнообразных сложных задач в свою очередь, заставит развивать методы экспертных исследований, не только полнее использовать достижения науки и техники, но и формировать заказ на направленные для целей экспертной практики научные исследования в сфере автотранспортной деятельности.