

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Юридический институт
Магистратура

УДК 343.352.4

Добрыгин Артем Александрович

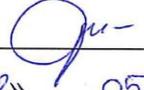
Методика расследования ДТП

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание степени магистра
по направлению подготовки
40.04.01 – «Юриспруденция»

Руководитель ВКР

к.ю.н., доцент


_____ Фоминых И.С.
«22» 05 2019 года.

Автор работы


_____ Добрыгин А.А.

Томск – 2019

Аннотация магистерской диссертации

Магистерская диссертация на тему «Методика расследования ДТП» состоит из введения, 3 глав, 11 параграфов, заключения, списка литературы и приложения.

Цель магистерской работы: комплексное изучение научной литературы и законодательства, определение проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий, а также дать характеристику методики расследования ДТП.

Задачи дипломной работы:

1. Анализ криминалистической характеристики ДТП;
2. Рассмотрение тактики следственных действия при ДТП;
3. Изучение методических особенностей расследования и профилактики отдельных ДТП.

Теоретическую основу исследования составляют труды российских ученых таких как: Белкин Р.С., Григорьев В.Н., Бабаева Э.У., Волынский А.Ф., Аверьянова Т.В., Ищенко Е.П. и др., а также литература по уголовно-процессуальному праву, уголовному праву, криминалистике.

Практическая база исследования основывается на Постановления Пленума Верховного Суда РФ, статистические данные УГИБДД УМВД России (2013-2017 г.г.), а также материалы судебной практики, комментарии к УК РФ, УПК РФ.

Во введении раскрыта актуальность исследуемой темы, ее теоретическая и практическая значимость, кроме того приведены статистические данные.

Первая глава посвящена раскрытию понятия дорожно-транспортного происшествия, дается криминалистическая и уголовно-правовая характеристика ДТП, рассмотрены основные виды и причины ДТП.

Во второй главе раскрываются общие положения осмотра места происшествия, стадии осмотра места дорожно-транспортного происшествия

Третья глава посвящена методическим особенностям расследования отдельных ДТП

В заключении делаются основные выводы.

В приложении представлены статистические данные официальной статистики, размещенные на сайте УГИБДД УМВД России выраженные в виде таблиц в период с 2013 г. по 2017 г..

Автор работы

Добрыгин А.А.

Оглавление

Введение	6
1. Характеристика дорожно-транспортных происшествий	8
1.1. Понятие дорожно-транспортного происшествия.....	8
1.2. Значение квалификации события в качестве ДТП.....	11
1.3. Категории участников ДТП	13
1.4. Основные причины ДТП.....	14
1.5. Виды дорожно-транспортных происшествий	18
2. Стадии осмотра места дорожно-транспортного происшествия.....	26
2.1. Подготовка к осмотру места дорожно-транспортного происшествия.....	26
2.2. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия.....	29
2.3. Участие специалиста в осмотре места дорожно-транспортного происшествия	43
3. Методические особенности расследования отдельных ДТП.....	48
3.1. Особенности расследования столкновений автотранспортных средств.....	48
3.2. Анализ причин наезда на пешехода	53
Заключение	60
Список использованных источников и литературы	64
Приложение 1	69
Приложение 2	70

Введение

Дорожно-транспортное происшествие — авария с участием одного или нескольких автотранспортных средств. Подобный ответ даст большинство людей независимо от того, являются ли они автовладельцами или обходятся общественным транспортом, и будут правы лишь отчасти. ДТП — юридическое понятие, имеющее конкретное содержание и ряд признаков.

Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Успешное расследование дорожно-транспортных происшествий (ДТП), совершенствование деятельности органов предварительного следствия во многом зависят от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых чаще всего имеют место нарушения правил безопасности дорожного движения. Большую помощь здесь может оказать криминалистическая характеристика ДТП, явившихся следствием преступных нарушений правил безопасности.

Огромную опасность представляет управление механическими транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Так, согласно статистике УГИБДД УМВД России по Томской области, количество ДТП по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения с 2013 г. по 2017 г. неуклонно растет. Если в 2013 г. это число составляло 56 случаев ДТП, то в 2017 г. уже 98¹(Приложение 1). Специальные медикопсихологические и психофизиологические исследования неоспоримо доказывают, что даже небольшое число спиртного в организме человека значительно уменьшает его умение к управлению автомобилем, мотоциклом и иным механическим транспортным средством. Принято считать, что средняя скорость реакции водителя составляет примерно 1 секунду (или изменяется в пределах 0,4-1,6 секунды) и зависит от его психофизиологических особенностей, состояния, опыта, сложности дорожной обстановки и многих других факторов.

¹ Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <https://гибдд.рф/news/region>

Цель данной магистерской работы состоит в том, чтобы изучить наиболее полно методики расследования ДТП.

Для достижения выбранной в работе цели поставлены следующие задачи:

- раскрыть понятие дорожно-транспортного происшествия
- разграничить категории участников ДТП
- выявить основные причины ДТП для последующего анализа и уменьшения количества аварий
- подробно рассмотреть стадии осмотра места ДТП

Актуальность выбранной мной темы состоит в том, что возрастание спроса на автомобили обусловило рост количества дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим обеспечение безопасности дорожного движения в последнее время стало очень серьезной проблемой.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, это – итог многочисленных обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных оснований нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия правонарушения, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. Наиболее типичными обстоятельствами, способствующими автотранспортным преступлениям в обобщенном виде, считаются: недостатки в организации движения автотранспорта и пешеходов, в контроле за техническим состоянием транспортных средств, дорог и улиц; отсутствие надлежащего надзора за движением со стороны органов ГИБДД, общественности; недостатки в подготовке водителей транспортных средств (как профессионалов, так и автолюбителей), в пропаганде правил дорожного движения среди его участников.

1. Характеристика дорожно-транспортных происшествий

1.1. Понятие дорожно-транспортного происшествия

Содержание термина «дорожно-транспортное происшествие» раскрыто на законодательном уровне и не может рассматриваться в ином значении.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб¹.

Категории дорожно - транспортных происшествий:

1. Наезд на пешехода. Сюда входят, в том числе, ситуации, при которых пешеход страдает от грузов, перевозимых транспортом. Например, когда человек получил травму от выпавшей из машины доски, кирпича, ящика с продуктами.

2. Наезд на ТС, находящееся в статичном положении. Например, наезд на автомобиль, стоящий на обочине дороги, на ТС, припаркованное во дворе.

3. Столкновение. Может быть столкновение двух движущихся транспортных средств или столкновение автомобиля с другим, который резко затормозил (перед препятствием, светофором). Также это может быть столкновение одно или нескольких машин с движущимся ж/д составом.

4. Наезд на велосипедиста. Имеется в виду ситуация, когда ТС совершило наезд на человека, управляющего велосипедом, то есть также находящегося в движении.

5. Наезд на гужевой транспорт, на животное. Это наезд на животных, передвигающихся в упряжке и/или на повозки, которые они передвигают.

6. Иной вид ДТП. Это различные группы дорожных аварий, которые не попадают ни под одну из перечисленных категорий. Например, наезд на коле-

¹ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп., вступ. в силу с 30 дек. 2018 г.) Федеральным законом от 10 дек. 1995г. N 196-ФЗ (ред. от 27 дек. 2018 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

со, отлетевшее от другого автомобиля. Или наезд на некий крупный предмет, выпавший из другого авто.

Виды ДТП для третьей категории:

1. Опрокидывание. Это опрокидывание средства передвижения, произошедшее по разным причинам.

2. Наезд на некое недвижимое препятствие. Это может быть что угодно — дорожный знак, опора моста, столб, ограждение, дерево, объект недвижимости.

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.

Для квалификации происшествия в качестве дорожно-транспортного необходимо одновременное соблюдение следующих условий:

1. Происшествие должно отвечать признакам события. Строго в юридическом смысле событием называют реально произошедшее явление, не зависящее от воли человека. Но если так называемые абсолютные события происходят и развиваются полностью изолированно от поведения и намерений участника отношений (природные явления, течение времени и т. д.), то относительные события, к которым относится ДТП, возникают вследствие действий или бездействия человека и развёртываются в дальнейшем без его участия. Проезд на запрещающий сигнал светофора (действие) или неприменение экстренного торможения (бездействие) происходят по воле и при участии водителя, а последствия (механические повреждения ТС и других объектов, ранение или гибель людей) наступают в результате законов физики и изменений в организме пострадавшего.

2. ДТП происходит в процессе движения транспортного средства. Хотя бы одно ТС должно перемещаться. Повреждение стоящего автомобиля отлетевшим от проезжающего мимо транспорта предметом будет являться ДТП, даже

если в повреждённом транспорте никого не было, а падение сосульки или ветки на оставленный во дворе автомобиль рассматривается как причинение ущерба жилищно-коммунальными службами, собственниками зданий и пр.

3. Происшествие случается в процессе дорожного движения. ПДД определяют дорожное движение как взаимоотношения, существующие в процессе перемещения людей и грузов по дорогам. Дорогой, в свою очередь, является поверхность, специально предназначенная для передвижения транспорта, к которым также относят обочины, трамвайные пути, разделительные полосы и тротуары (п. 1.2 ПДД). Прилегающая территория (дворы, несквозные дворовые дороги, автостоянки, площадки на АЗС, жилые зоны и другие аналогичные поверхности, не предназначенные изначально для сквозного проезда) не является дорогами, но движение по таким участкам должно осуществляться с соблюдением ПДД. Соответственно, произошедшие на них события рассматриваются в качестве ДТП. Столкновение двух автомобилей в чистом поле или на льду реки ДТП не являются. Виновник в причинении ущерба будет устанавливаться исходя из фактических обстоятельств на основании гражданско-правовых норм.

В событии задействовано как минимум одно транспортное средство — техустройство, конструктивно разработанные как устройство для перемещения людей и/или грузов именно по дорогам. ТС может быть оборудовано двигателем (механическое ТС) или приводиться в движение другими способами (мышечной силой, животными). Помимо собственно автомобиля (трактора, иной самодвижущейся машины), ПДД относят к транспортным средствам велосипеды, мопеды, мотоциклы и прицепы к транспортным средствам (п.1.2 ПДД). Мотоблок со специальным прицепным оборудованием не является транспортным средством, так как по изначальному конструкторскому замыслу не предназначен для движения по дорогам, хотя технически способен перевозить людей и грузы. Лошадь, слон, осёл и прочие животные не являются транспортными средствами в понимании ПДД в связи с тем, что не могут рассматриваться в качестве технического устройства, но телега, карета и другие подобные объекты, которые иногда встречаются на дорогах, признакам ТС соответствуют полно-

стью. Происшествия с подобными экзотическими средствами будут рассматриваться в качестве ДТП.

1. Происшествие всегда должно иметь материальные и/или физические последствия в виде ранения или гибели людей, повреждения транспортных средств, сооружений, груза, любого иного материального вреда. Повреждение декоративной ограды, например, будет являться ДТП, даже если на автомобиле не осталось ни царапины. Если автомобиль сбил с ног пешехода, но он при этом не пострадал, то событие нельзя отнести к ДТП, что не исключает нарушение водителем ПДД. В то же время если пешеход в результате наезда разбил телефон или порвал брюки, то событие отвечает признакам ДТП, т. к. материальные последствия присутствуют. Для отнесения события к ДТП недостаточно любого повреждения организма. Правилами учёта ДТП, утверждёнными Постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 г. № 647, и принятым в соответствии с ними ОДМ 218.6.015–2015, утверждённым Распоряжением Росавтодора от 12.05.2015 N 853-р, применительно к ДТП считаются:

- раненным — человек, получивший телесные повреждения, в результате которых он на срок не менее 1 суток помещался в больницу либо нуждался в амбулаторном лечении (п. 2 Правил, п. 3.1.10 ОДМ);

- погибшим — человек, умерший непосредственно на месте ДТП или не позднее 30 дней от последствий полученных повреждений (п. 2 Правил, п.3.1.9 ОДМ).

1.2. Значение квалификации события в качестве ДТП

Правильная квалификация происшествия в качестве дорожно-транспортного имеет значение при разрешении вопросов об ответственности водителя и возмещении вреда. На практике ситуаций, при которых правильное отнесение события к ДТП является определяющим для разрешения спора, не так уж много, но они вполне реальны. Разрешить их без понимания сути до-

рожного происшествия невозможно. Для наглядности необходимо разобрать несколько примеров.

Первый пример касается оставления водителем места ДТП. При перемещении задним ходом на минимальной скорости водитель осуществил наезд на пешехода, в результате которого человек упал. При первоначальном осмотре телесных повреждений не обнаружено, самочувствие оставалось хорошим. Одежда и другое имущество не пострадали. Претензий к водителю пешеход не предъявлял, происшествие было окончено извинениями и примирением. Участники разошлись, обращения в ГИБДД не было по взаимному согласию. Через некоторое время пешеход начал предъявлять материальные требования к водителю в связи с появлением болевых ощущений или обнаружившегося материального ущерба, угрожая привлечением его к ответственности по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ (оставление места ДТП). Наказание за предполагаемое нарушение серьёзное — лишение прав до 1,5 лет или арест до 15 суток. Справедливое разрешение дела возможно только при правильной квалификации произошедшего события. Если событие не отвечает признакам ДТП в части наступления последствий, ответственность исключена. Сложность заключается в том, что физические последствия могут проявиться позднее.

Подобные ситуации могут быть инсценированы с целью дальнейшего вымогательства денег. Мошенники представляют свидетелей происшествия и даже видеозапись события. Столкнувшись с противоправными действиями, не следует рассчитывать только на свои силы. Без квалифицированной помощи выпутаться из таких ситуаций крайне сложно.

Второй случай, когда принципиальное значение имеет квалификация события в качестве ДТП, — возмещение ущерба. Страхователь заключил договор КАСКО по специальной программе, согласно которой страховым риском является только ДТП независимо от вины страхователя в причинении ущерба. При въезде на огороженный земельный участок с индивидуальным жилым домом (пригородным домом, дачей и т. п.) водитель неправильно выбрал боковой интервал и совершил боковое столкновение с воротными створками, автомобиль

получил повреждения. Возмещение ущерба страховщиком возможно, если происшествие квалифицируется в качестве дорожно-транспортного. Въезд на участок обычно осуществляется с дороги или прилегающей территории, в связи с чем произошедшее при таком въезде событие, на мой взгляд, однозначно является ДТП и страховщик обязан произвести выплату.

Сложнее ситуация, когда событие с транспортным средством произошло внутри придомовой территории. Такие происшествия, как кажется, не должны рассматриваться в качестве ДТП. Придомовая территория не предназначена не только для сквозного проезда, но и для движения вообще, в связи с чем не может рассматриваться в качестве дороги или прилегающей к дороге территории.

1.3. Категории участников ДТП

Понятие участника ДТП в законодательстве не раскрывается, но очевидно следует из филологического смысла выражения. Участниками могут быть только физические лица. Правила дорожного движения особо выделяют следующие категории (п. 1.2 ПДД):

- водитель — лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя;
- велосипедист — лицо, управляющее велосипедом;
- пассажир — лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нём), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него);
- пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу (к пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки,

тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства).

Применительно к ДТП и в связи с ним используются и другие понятия:

- владелец транспортного средства (автовладелец) — собственник или любое другое лицо, владеющее ТС на законных основаниях (аренда, хозяйственное ведение и т. д.);
- виновный в ДТП (виновник ДТП) — лицо, по вине которого произошло ДТП;
- виновный в причинении ущерба (виновник ущерба) — лицо, по вине которого в результате ДТП причинён вред жизни и здоровью или имущественный ущерб (обычно совпадает с виновником ДТП, но иногда виновным может быть признан, например, механик, выпустивший неисправный автомобиль в рейс, владелец домашних животных, допустивший их выход на дорогу и т. д.);
- потерпевший — лицо, жизни и здоровью или имуществу которого причинён вред (потерпевшим часто называют лицо, которому причинён только имущественный вред, в отличие от пострадавшего);
- пострадавший — лицо, жизни и здоровью которого причинён вред.

1.4. Основные причины ДТП

Абсолютное большинство ДТП происходит по субъективным причинам полностью или частично. В том или ином объёме почти всегда присутствует вина участника происшествия. Исключения могут составлять случаи, когда аварии происходят в результате каких-то объективных и полностью не зависящих от воли человека событий: проседание асфальта под проезжающей машиной, удар молнии в автомобиль и т. п. Выбежавшее на дорогу животное, ямы и выбоины, другие внешние факторы, которые человек мог предположить и избежать, не рассматриваются как единственные причины происшествий. В лучшем случае, помимо нарушений ПДД, допущенных водителем, устанавливает-

ся, например, нарушение дорожными службами норм и правил содержания дорог. Неисправность автомобиля также не является самостоятельной причиной ДТП, так как водитель перед выездом обязан проверить и обеспечить в пути исправность транспортного средства (п. 2.3.1 ПДД).

В ПДД есть несколько универсальных норм, позволяющих установить вину водителя практически в любом ДТП. Например, п. 10.1 ПДД — водитель должен выбирать скорость в таких пределах, чтобы обеспечить постоянный контроль за движением, п. 9.10 ПДД — водитель должен соблюдать интервал до впереди идущего транспорта и боковой интервал и др. Происшествия только по вине пешеходов происходят в редких случаях и возможны, пожалуй, только при неожиданном выходе на проезжую часть в неполюженном месте или на запрещающий сигнал светофора.

По одному делу суд установил вину водителя в нарушении п. 10.1 ПДД, когда он, двигаясь по обледенелой дороге со скоростью 5–10 км/ч, не справился с управлением и допустил занос автомобиля с последующим столкновением. Вины дорожных служб в ненадлежащем содержании дороги при этом установлено не было. Суд посчитал, что в сложившейся ситуации водитель неправильно выбрал скорость движения. Доводы о том, что двигаться с меньшей скоростью автомобиль (ГАЗ 53) не мог по конструктивным особенностям, суд не счёл в качестве заслуживающего внимания — при возникновении опасной ситуации водитель должен применить все меры по снижению скорости вплоть до полной остановки ТС.

Таким образом, принципиальной и основной причиной ДТП является нарушение водителем Правил дорожного движения. Более детальная классификация возможна исходя из конкретных норм ПДД. К основным причинам относят:

1. Нарушение скоростного режима (п. 10.1 ПДД). Нередко водители путают неправильный выбор скорости с превышением предельно допустимого значения для данной местности (п. п. 10.2 – 10.4 ПДД) или определённого соответствующими дорожными знаками. В действительности правильный выбор

скоростного режима не зависит от предельных показателей и определяется исходя из сложившейся обстановки. Само по себе превышение предельно допустимой скорости не может повлечь ДТП, авария происходит в связи с невозможностью остановиться при выбранном режиме движения. Водитель автомобиля, двигающегося со скоростью 100 км/ч по городу, может успеть затормозить или маневрировать при достаточной видимости и свободной дороге, в то время как при скорости в 30 км/ч на обледеневшем асфальте при торможении автомобиль потеряет управление и столкнётся с другим автомобилем. Тормозной путь на мокром асфальте увеличивается до полутора раз, а на покрытой коркой льда дороге — в 4–5 раз по сравнению с сухим асфальтом.

2. Выезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика. Обстоятельства и последствия такого нарушения очевидны.

3. Неправильный выбор интервала до впередиидущего транспорта или бокового интервала. Резкое торможение двигающегося впереди автомобиля обычно не является причиной происшествия. Водитель, едущий сзади, должен выбирать безопасное расстояние, позволяющее ему в критической ситуации остановиться. Нередко водители пытаются уйти от столкновения с передней машиной путём маневрирования и совершают столкновение с ТС, двигавшимся по другой полосе в том же направлении, или выезжают на встречную полосу. ПДД не предусматривают возможность маневрирования при возникновении опасности. Действия водителя должны быть направлены только на снижение скорости вплоть до остановки.

4. Выезд на встречную полосу (п. 9.1 ПДД). Причинами выезда могут быть обгон с нарушением правил, попытка уйти от столкновения с возникшим впереди препятствием, неправильный выбор расположения автомобиля на дороге без разметки, умышленные действия и пр.

5. Нарушение правил поворота (п. 8.6 ПДД). Значительная часть водителей нарушает правила поворота на перекрёстках. При завершении манёвра ТС должно оказаться на своей полосе движения, а фактически совершается ча-

стичный проезд по встречной полосе, в результате чего происходит столкновение со встречным автомобилем.

Прочие обстоятельства, которые часто указывают в качестве причин дорожных происшествий, в действительности являются повышающими вероятность события факторами либо дополнительными причинами. К ним можно отнести:

1. Физическое состояние водителя. Усталость, плохое самочувствие снижают внимательность и затормаживают реакцию. Для водителей автобусов, в т. ч. городских, дальнобойщиков и некоторых других категорий предусматривается особый режим работы, предполагающий обязательный отдых между рейсами и во время пути. Нарушение предусмотренных норм является одним из факторов, влияющих на аварийность. Прямой запрет на управление автомобилем в болезненном или утомлённом состоянии наряду с опьянением содержится в п. 2.7 ПДД.

2. Отвлекающие факторы. Громкая музыка, особенно прослушиваемая через наушники, посторонний шум и разговоры в салоне, уделение внимания пассажирам (например, маленьким детям) или находящиеся внутри машины животные отвлекают водителя от контроля за движением. Это не позволяет своевременно среагировать на изменение обстановки.

3. Погодные условия. Они оказывают разностороннее и многофакторное влияние на дорожное движение. Дождь и снег снижают как видимость, так и сцепляющие свойства асфальта, туман способен ограничить просматриваемость дороги до десятка метров по сравнению с несколькими километрами в ясную погоду, яркое солнце ослепляет водителя и т. д. Неблагоприятные погодные условия вызывают дополнительное напряжение водителя, что влечёт быструю утомляемость.

4. Состояние дорожного покрытия — любимая тема водителей. Справедливости ради следует отметить, за последние годы отремонтирована и восстановлена значительная протяжённость как трасс, так и городских дорог, но проблема настолько существенна, что говорить о всеобщем удовлетворительном

качестве пока не приходится. Водителю полезно запомнить некоторые предельно допустимые показатели дорожных изъянов (ГОСТ Р 50597–93), при отклонении от которых возможно привлечение к ответственности за ДТП дорожных и иных соответствующих служб:

- ширина отдельной выбоины — 60 см;
- длина отдельной выбоины — 15 см;
- глубина отдельной выбоины — 5 см;
- отклонение решётки дождеприёмника от уровня лотка — 3 см;
- отклонение крышки люка от уровня покрытия — 2 см;
- отклонение головки рельса от покрытия — 2 см.

5. Алкогольное, наркотическое или токсическое опьянение. Нарушение п. 2.7 ПДД само по себе не может повлечь ДТП, но нетрезвое состояние оказывает катастрофическое влияние на реакцию и координацию человека, препятствует адекватной оценке дорожной ситуации. В силу общей правовой и общественной установки пьяный водитель с большой степенью вероятности будет «притянут» к ответственности за ДТП и причинённый ущерб, даже если фактически он не совершит иных нарушений ПДД и происшествие произойдёт в результате действий другого участника.

К иным факторам, способствующим ДТП, можно отнести ненадлежащий надзор за домашними животными, действия диких животных, природные явления, ненадлежащее содержание прилегающих к дорогам объектов (например, при падении на дорогу деревьев, столбов, конструкций и т. п.) и другие обстоятельства, которые могут существенно повысить риск наступления ДТП. К способствующим факторам относят также недостаточно квалифицированную подготовку водителей в автошколах, недостатки конструкций автомобилей. Странники эзотерических учений в причине ДТП могут усмотреть карму, но это уже на любителя.

1.5. Виды дорожно-транспортных происшествий

В теории и практике существует несколько вариантов квалификации ДТП. По тяжести последствий подразделяют происшествия:

- со смертельным исходом, с учётом приведённого ранее понятия погибшего в результате ДТП;
- с телесными повреждениями;
- с материальным ущербом.

По степени тяжести последствий различают ДТП, повлёкшие за собой:

- материальный ущерб;
- лёгкие телесные повреждения — кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности (примечание 1 к ст. 12.24 КоАП РФ);

- телесные повреждения средней степени вреда — неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть (примечание 2 к ст. 12.24 КоАП РФ);

- тяжкие телесные повреждения — опасный для жизни вред, потеря зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрата органом его функций, прерывание беременности, психическое расстройство, заболевание наркоманией либо токсикоманией, неизгладимое обезображивание лица, значительная стойкая утрата общей трудоспособности не менее чем на одну треть, полная утрата профессиональной трудоспособности¹;

- смерть потерпевшего;
- особо тяжкие последствия (гибель 4 и более, ранение 15 и более человек).

Степень тяжести телесных повреждений определяется медицинской экспертизой.

¹ "Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека" Постановление Правительства РФ от 17 авг. 2007 г. N 522 (ред. от 17 ноя. 2011 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

По характеру происшествия выделяют (Приложение Ж к ОДМ 218.6.015–2015):

- столкновение транспортных средств между собой или с поездом;
- опрокидывание — потеря устойчивости не в связи со столкновением или наездом, съездом с дороги (например, при критическом наклоне дороги, в результате порыва ветра и т. п.);
- наезд на стоящее транспортное средство;
- наезд на препятствие (любой неподвижный объект, кроме транспортного средства);
- наезд на пешехода, в том числе когда пешеход натолкнулся на автомобиль;
- наезд на велосипедиста, в том числе когда велосипедист натолкнулся на автомобиль;
- наезд на гужевой транспорт (как на животных, так и ведомое им устройство), в том числе когда такой транспорт натолкнулся на автомобиль;
- падение пассажира в процессе движения (например, в автобусе);
- иные ДТП:
- наезд на других животных, кроме гужевого транспорта;
- съезд с дороги;
- падение груза;
- отбрасывание предмета;
- наезд на лицо, не являющееся пешеходом (сотрудник ГИБДД, дорожный работник и т. п.).

Несколько условно можно подразделить ДТП на учётные и не подлежащие учёту. Условность заключается в том, что согласно п. 3 Правил учёта ДТП учёту подлежат все происшествия¹, причём обязанность возлагается не только на ОВД, но и непосредственно на владельцев транспортных средств — юриди-

¹ "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий" Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. N 647 (ред. от 04 сен. 2012г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

ческих лиц, органы управления дорогами и владельцев дорог. Но в государственную статотчётность включаются сведения только о ДТП, повлёкших гибель и/или ранение людей (п. 5 Правил) за некоторыми исключениями (если ДТП произошло в результате попытки суицида, посягательства на жизнь и здоровье, во время автосоревнований и некоторыми другими).

Непонятно, как данное требование сочетается с предусмотренным ст. 11.1 ФЗ от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об ОСАГО» правом на оформление ДТП без участия ГИБДД. В обязанности страховщиков не входит передача в полицию информации о ставших им известными происшествиях, оформленных по так называемому европротоколу. Очевидно, что огромное количество ДТП остаётся неизвестным органам внутренних дел и не принимается во внимание при проводимых в обязательном порядке анализе причин и условий возникновения происшествий и разработке мер по их предотвращению. Такое положение является ещё одним существенным минусом европротокола наряду с тем, что самостоятельное оформление дорожных происшествий их участниками позволяет избежать виновнику ответственности за нарушение ПДД.

В литературе встречается понятие «бесконтактного ДТП», под которым подразумевается событие, отвечающее всем признакам ДТП, но при отсутствии взаимодействия между автомобилями участников, а последствия наступают в результате наезда на предмет или столкновения с другим автомобилем. Достаточно распространённое явление — водитель «подрезал» или резко затормозил, создав тем самым аварийную ситуацию. Если в результате происходит ДТП, встаёт вопрос о причастности такого водителя к происшествию. Случаи привлечения к ответственности и возложения обязанностей по возмещению ущерба, причинённого в результате спровоцированного подобными действиями события, единичны.

Распространённость явления повлекли введение в мае 2016 г. в п. 2.7 ПДД понятия опасного вождения и установление запрета для водителей на совершение ряда действий (неоднократные перестроения, нарушения дистанции и интервалов и др.). С нововведением возникло правовое обоснование для предъ-

явления имущественных требований к «лихим» водителям, но сложность заключается в том, что подобные участники дорожного движения предпочитают не обращать внимания на произошедшее ДТП и спокойно продолжают движение. Доказать причастность к причинению вреда конкретного человека не всегда возможно, даже если удастся зафиксировать номер автомобиля и обстоятельства происшествия.

Другим специфическим видом происшествия является скрытое ДТП. Допустившее нарушение ПДД и совершившее дорожно-транспортное происшествие лицо скрывается с места происшествия. Доказать его причастность можно путём проведения трасологической экспертизы, если известен номер автомобиля. Здесь также возникает вопрос о причастности конкретного водителя, если к управлению автомобилем допущено несколько человек. Теоретически возможны ситуации, когда с места события скрывается потерпевший.

Порядок действий участников ДТП после происшествия определён п. п. 2.6 — 2.6.1 ПДД. В общем случае причастные водители обязаны:

- прекратить движение и оставить автомобиль в месте остановки;
- включить аварийную сигнализацию;
- установить знак аварийной остановки;
- оставить все предметы, имеющие отношение к ДТП, на своих местах (сохранить осыпь, отлетевшие и выпавшие предметы и пр.).

Если имеются пострадавшие, требуется оказать им первую помощь, вызвать скорую медпомощь и полицию по сотовому номеру 103 и 102 или по единому номеру 112, при необходимости отправить в ближайшее медучреждение с попутным транспортом, а при его отсутствии отвезти самостоятельно и вернуться на место.

Водители обязаны освободить дорогу после фиксации первоначального месторасположения автомобилей (в т. ч. путём фото- и видеосъёмки):

- при ранении или гибели людей только в случаях, когда проезд другого транспорта невозможен;

- при отсутствии пострадавших в случаях, когда проезд другого транспорта затруднён.

При отсутствии пострадавших в ДТП, споров между участниками по обстоятельствам происшествия и по поводу полученных повреждений водители вправе не извещать полицию. По своему выбору они могут:

- оформить документы на ближайшем посту ДПС или в подразделении полиции, предварительно зафиксировав расположение транспортных средств;

- оформить документы без вызова сотрудников ГИБДД в случаях, предусмотренных ст. 11.1 ФЗ от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об ОСАГО»;

- не оформлять происшествие, если ни один из участников не настаивает на этом.

- При отсутствии пострадавших, но при наличии разногласий в обстоятельствах происшествия и по поводу полученных повреждений, участники обязаны известить ГИБДД и дожидаться прибытия наряда. При получении указания от ГИБДД происшествие может быть оформлено на ближайшем посту ГИБДД или в подразделении полиции с предварительной фиксацией месторасположения автомобилей.

- Возмещение ущерба и морального вреда

- ДТП неразрывно связано с вопросами возмещения вреда. Обязанность по возмещению ущерба и компенсации морального вреда лежит на виновнике ДТП. Исходя из обстоятельств, может быть установлена обоюдная вина участников события или вина нескольких водителей, если произошло массовое происшествие. При возмещении ущерба в рамках ОСАГО вина нескольких участников признаётся равной, пока не установлено иное, выплата производится пропорционально.

- Следует понимать, что ГИБДД не устанавливает вину в причинении ущерба и даже вину в ДТП. Полиция выявляет и определяет нарушения Правил дорожного движения в действиях участников. В общем случае нарушитель ПДД является виновным в причинении ущерба, но в спорных ситуациях установление вины или степени вины возможно только в судебном порядке.

- Штраф и другие наказания за ДТП
- Нарушение ПДД не обязательно образует состав административного правонарушения. Нарушитель не может быть привлечён к административной ответственности, если за допущенное нарушение не предусмотрена соответствующая статья в КоАП. Характерным примером может служить распространённая причина аварий — неправильный выбор скоростного режима. За такие действия ответственность не установлена, если одновременно не была превышена предельно допустимая скорость, предусмотренная для данной территории или установленная дорожными знаками.

В сфере нарушения безопасности дорожного движения применяются следующие виды административных наказаний:

- предупреждение;
- штрафы (наиболее часто размеры штрафов оставляют от 500 до 500 000 руб.);
- лишение права управления транспортными средствами на срок от 1 до 24 месяцев;
- арест до 15 суток;
- обязательные работы продолжительностью от 100 до 200 ч.

Наказание за нахождение в наркотическом или алкогольном опьянении при управлении ТС может быть как административным, так и уголовным. Уголовная ответственность за вождение автомобиля в нетрезвом виде по статье 264.1 УК РФ в 2019 году установлена за повторное управление ТС в пьяном виде. Так если водитель сядет за руль в состоянии алкогольного опьянения и будет остановлен сотрудником ДПС, ему грозит наказание в виде штрафа 30 тыс. рублей и лишение права управления транспортным средством до двух лет. Если обвиняемый отказался от прохождения медэкспертизы, то он автоматически признает свою вину и штрафуется на сумму 30 тыс. руб., а также лишается права управления автомобилем на срок до двух лет. Если в течение первого года после возврата прав нарушитель снова садиться за руль пьяным, то он будет привлечен к уголовной ответственности, так как нарушение будет считаться

повторным. За повторное нарушение гражданин может быть привлечен к уголовной ответственности в виде лишения свободы на срок до 2 лет.

Строгое соблюдение Правил дорожного движения снижает до минимума, а, возможно, и исключает вероятность попасть в дорожное происшествие. Среди высококвалифицированных профессиональных водителей бытует убеждение, что избежать ДТП по своей вине просто, но настоящий водитель должен уметь избегать происшествий по вине других участников движения. Внимательность и аккуратность за рулём избавляют от проблем не только самого водителя, но и окружающих.

2. Стадии осмотра места дорожно-транспортного происшествия

2.1. Подготовка к осмотру места дорожно-транспортного происшествия

Итог осмотра места ДТП в той или другой мере, находится в зависимости от профессиональной и организационно-технической подготовки следователя. Следователь должен быть морально-психологически готов к работе. Отмечу что в тяжелых условиях (ночью, в дождь, снег, сильный ветер) следователь должен удерживать в течении продолжительного периода времени собственную трудоспособность, быть организованным и внимательным, для того чтобы не пропустить ни одного факта и обстоятельства, имеющего значение для установления истины по делу. В профессиональную подготовку следователя входит его умение видеть и наблюдать, умение на основании профессиональных знаний характерных способов совершения и сокрытия преступления, разных хитростей преступника, подмечать в происходящей обстановке происшествия основные моменты, акцентировать наиболее значимые детали и признаки ДТП, выявлять противоречивые элементы, обнаружить факт инсценировки.

Техническое снаряжение следователя должно отвечать определенным условиям в которых ему предстоит работать. Защищающие от дождя и ветра плащ, сапоги, комфортная теплая одежда которая даст возможность уменьшить воздействие негативных атмосферных условий. Так же нужны специальные осветительные приборы, довольно мощный электрофонарь для работы в ночных условиях и при недостающем освещении, видеокамера, диктофон, фотоаппарат со вспышкой и иными приспособлениями с целью своевременной и четкой фиксации обстановки и отдельных объектов, специализированные и аналитические приборы для обнаружения, фиксации и изъятия различных следов, скрытых и маловидимых объектов.

Необходимо принимать во внимание конкретную специфику осмотра места происшествия по делам данной категории. Практически всегда необходимо как можно быстрее освободить проезжую часть дороги для предоставления нормального движения автотранспорта. По этой причине на дороге целесооб-

разно отметить места нахождения трупа, автотранспортного средства и других объектов, важных для дела, осуществить необходимые замеры, а потом осмотр. Помимо классической фиксации обстановки места происшествия (фотографирования) желательно применять видеозапись.

В тактическом плане осмотр места дорожно-транспортного происшествия можно разбить на три этапа: первый этап подготовительный, второй этап рабочий и третий этап заключительный.¹

Подобное распределение осмотра ДТП никак не нарушает очередности данного следственного действия и гарантирует реализацию общих положений тактики осмотра. Объективность, целостность, последовательность и прочие общие тактические положения могут быть выполнены лишь тогда и в том случае, если деятельность следователя будет довольно точно организована. В случае если задачи осмотра решаются им в определенном порядке, в конкретной очередности в таком случае работа складывается в ином стиле. Смысл дробления осмотра места происшествия на этапы заключается в том, что в систематизации действий и установлении их очередности, гарантируется высококачественность осмотра.

Подготовительный этап разделяется на два периода. В первый входит действия следователя до выезда на место происшествия, а во второй период подготовительные действия когда следователь приедет на место осмотра.

В первом периоде ведущей задачей следователя представляет собой информационно-тактическое и техническое обеспечение выезда на место дорожно-транспортного происшествия. Очень важно получить как возможно более полную информацию о случившемся и обстоятельствах, в которых предстоит работать. Следователь в основной черед удостоверяется в том, что приняты все меры к устранению и предотвращению вредных последствий происшествия. Кроме того оказана требуемая помощь пострадавшим, обеспечена надежная охрана места дорожно-транспортного происшествия, неприкосновенность и це-

¹ Криминалистика. Т. 1. Теоретические и методологические основы криминалистики. Криминалистическая техника: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008.

лостность следов. В случае ненадлежащего или недостаточного характера установленных мер следователь делает подходящие распоряжения работникам полиции, представителям администрации предприятия, другим должностным лицам (например, принимает меры к вызову «скорой помощи», аварийной бригады и т.п.).

Затем следователь уточняет какие специалисты и лица будут необходимы для качественного проведения осмотра, и обеспечивает их вызов. До выезда следователь проверяет наличие в чемодане необходимых для работы технических средств, различные бланки, бумаги и т.д. Следователю необходимо брать с собой запасные видеокассеты, магнитную ленту, упаковочные материалы и разнообразные приборы и средства, которые могут потребоваться в процессе работы и с учетом конкретной ситуации. В этот же период решается вопрос о вызове кинолога со служебно-розыскной собакой.

Информация, содержащаяся в поступившем сообщении не всегда достаточна и понятна для полного и ясного представления о случившемся событии. В самом первом приближении следователь стремится мысленно создать хотя бы в общем виде характеристику случившегося события, материальную обстановку и последствия которого предстоит изучить при осмотре. Изначальная модель сравнивается с существующими рекомендациями по поиску следов, исследованию механизма преступления, алгоритму действий, т.е. конкретной очередности рабочих операций в схожих ситуациях. Соответственно следователь отмечает те моменты на что нужно будет сосредоточить внимание в наиболее главную очередь и к каким определенным проблемама необходимо найти решение.

В ходе подготовки к осмотру места ДТП, необходимо принимать во внимание еще и такое немаловажное обстоятельство, как тщательный выбор понятых и других помощников. С момента его прибытия на место происшествия наступает второй период подготовительного этапа.

Отталкиваясь из этого следователю необходимо непосредственно самому удостовериться в том, что все необходимые мероприятия по ликвидации по-

следствий происшествия приняты, помощь потерпевшим оказана. При необходимости принимаются дополнительные меры по обеспечению охраны места происшествия, и сохранению следов, удалению посторонних, организации наблюдения за местом происшествия с целью выявления подозрительных лиц.

Следователь проводит проверку явки участников осмотра, в случае если понятые не подобраны или же возникает, судя по ситуации, надобность в иного рода специалистах, обеспечивает их вызов.

Пред осмотром от сотрудников полиции, свидетелей и лиц, первыми заметивших происшествие, необходимо получить краткую информацию о том, что же произошло, кто к случившемуся может быть причастен, какие определенные мероприятия намечены и ведутся по установлению виновных, их розыску и задержанию. В особенности значимыми для будущего осмотра являются сведения об изменениях, которые были внесены в обстановку до приезда следователя (при оказании помощи пострадавшим, ликвидации последствий происшествия и т.п.), а кроме того сведения о том, в каком месте и какие следы и объекты, обладающие доказательственным значением, ранее выявлены или могут быть обнаружены. Свидетели и другие люди опрашиваются поодиночке, сообщаемую ими информацию имеет смысл записывать на диктофон или фиксировать на лист бумаги. Уже после всех действий в данном этапе, следователь плавно переходит к рабочему этапу.

2.2. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия

Тактика осмотра дорожно-транспортного происшествия колеблется от конкретных обстоятельств события. Более широкое использование тактические приёмы обретают себя в рабочем этапе. Если действия следователя на прошлом этапе носят более организационный характер, то на рабочем этапе они приобретают изыскательный характер.

В свою очередь рабочий этап осмотра места происшествия в тактическом плане подразделяется на три стадии: обзорная, статическая и динамическая.

Успешная деятельность неосуществима без мысленного воссоздания картины дорожно-транспортного происшествия. По этой причине осмотр следует начинать с осмотра места дорожно-транспортного происшествия. При этом должно быть не механическое, а визуальное восприятие того, что находится на месте происшествия, а творческое осмысление воспринятого, построение предложений о механизме случившегося, о психологических и физиологических свойствах лиц, действовавших на месте происшествия.

Общий обзор проводится без изменения обстановки места происшествия, находящиеся там предметы не перемещаются, не берутся в руки. При передвижении следователя и иных участников по осматриваемой территории обязана соблюдаться осторожность, чтобы не испортить и не разрушить имеющиеся там следы. Обнаруженные в процессе обзора места дорожно-транспортного происшествия следы, которые могут быстро исчезнуть, должны быть немедленно зафиксированы. После определения границ места происшествия и в ходе общего осмотра места дорожно-транспортного происшествия производится общий осмотр обстановки на месте происшествия и при этом:

- 1) Закрепляется четкое месторасположение места дорожно-транспортного происшествия в населённом пункте согласно адресным данным, на дорогах за пределами населённых пунктов – по расстоянию до ближайшего километрового столба, перекрёстка дороги или какого – либо населённого пункта, отдельно стоящего строения, любого другого неподвижно – установленного ориентира.

- 2) Определяется тип дорожного покрытия: асфальт, бетонные плиты, гравий, покрытый битум, гравий в чистом виде, грунт (уплотнённая песчано-гравийная смесь, глинистый, песчаный, земляной); его состояние: мокрое, сухое, покрытое снежным покровом, льдом, снегом, тающим снегом, смешанным с песком, антиобледенительным составом, нефтепродуктами и др.

3) Устанавливается наличие в зоне дорожно-транспортного происшествия выбоин, ям, колдобин, разрытий, канализационных и других люков, трещин в дорожном покрытии.

4) Устанавливается профиль дороги, наличие продольного или поперечного наклона, его величина, наличие или величина обочины, кюветов, их глубина; если дорожно-транспортное происшествие имело место на закруглённом участке дороги – определяется радиус закругления.

5) Фиксируются имеющиеся в зоне дорожно-транспортного происшествия дорожные знаки, их местоположение, светофоры либо семафоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, островки безопасности, состояние краски и расположение дорожной разметки, остановки общественного транспорта, рельсовые пути, не охраняемые переезды, подземные и надземные переходы, иные объекты имеющие отношение к дорожно-транспортному происшествию (здания, деревья, кусты, километровые знаки, телеграфные и электроосветительные мачты и т.д.). Все элементы дорожного участка измеряются по ширине, а кювет, помимо этого, по глубине и наклону откосов. Отмечается присутствие и уровень бордюра, наличие или отсутствие размеченной осевой линии и её вид (сплошная, прерывистая), наличие или отсутствие обочины.

6) Если дорожно-транспортное происшествие имело место на регулируемом перекрёстке, устанавливается характер обзорности со всех сторон, места установки светофоров, режим их работы, наличие иных средств регулирования движения на перекрёстке и на каждой из улиц, примыкающих к нему.

7) При заносе либо опрокидывании транспортного средства на закругленном участке дороги с помощью специалиста устанавливается радиус, согласно которому двигалось это транспортное средство.

8) Если дорожно-транспортное происшествие произошло при обгоне, осматривается участок дороги, несколько превышающий по длине расчетный путь обгона, при этом обращается внимание на состояние дороги, наличие и видимость дорожных знаков, характер обзорности и дальности видимости по всему участку обгона.

9) Выявляются и фиксируются признаки, указывающие на направление движения каждого из транспортных средств, причастных к дорожно-транспортному происшествию.

10) Обнаруживаются, фиксируется и по возможности изымаются все следы, возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия.

а) следы протектора шин автотранспортных средств;

б) отделившиеся от них части, частицы загрязнений; том числе попавшие на дорожное покрытие, в кювет, на обочину, на иные транспортные средства, на одежду и тело потерпевших.

в) следы подтекания технологических жидкостей: бензина, дизельного топлива, тосола смазочных масел, жидкости для мытья стёкол, тормозной жидкости, электролита аккумулятора;

г) следы крови, возникшие в результате телесных повреждений любых участков дорожного движения.

На месте дорожно-транспортного происшествия могут остаться следующие разновидности следов протектора шин: отпечатки, следы скольжения, следы проскальзывания.

Отпечатки - это следы оставленные протекторами шин, когда колёса транспортного средства легко вращаются (динамические либо следы качения) или транспортное средство длительное время стоит (статические). Отпечатки хорошо заметны как вдоль, так и поперёк следа. В зависимости от вида и состояния дорожного покрытия данные следы могут быть как объёмные, так и поверхностные (наслоения, отслоения). Объёмные следы возникают на мягком грунте (земле, пыли, снегу). Поверхностные следы образуются на твёрдом покрытии дорог (асфальте, бетоне), плоских предметах, лежащих на пути следования автомобиля (мотоцикла, мотороллера), одежде пострадавшего при наездах. Поверхностные следы могут быть позитивными, в них отображаются только выступающие части рисунка протектора, и негативными, образующимися за счет грязи. При этом рельефные (выступающие) части образуют пробелы. Ча-

сто одни и те же поверхностные следы шин на одних участках дороги могут оказаться позитивными, на других – негативными.

Следы скольжения – юза – это полосы, оставленные на дороге смещающимися шинами заторможенных, т.е. не крутящихся колёс. Если шина скользит в плоскости колеса, в таком случае её след легко отличить от отпечатка, так как рисунок протектора не виден поперёк следа, но оставляет определённое количество продольных линий. В случае если шина скользит параллельно оси колеса, то ширина следа равна габаритному размеру зоны контакта шины с дорогой. В таком случае никакие особенности рисунка не видны.

Следы проскальзывания – следы, которые являются результатом одновременного скольжения и вращения колёс. Относительно легко обнаружить подобные объёмные следы колёсного транспорта на мягком грунте (земле, снегу). Значительно сложнее – на твёрдом грунте, асфальте. Иногда поверхностные следы можно обнаружить только при косопадающем освещении. Поверхностные позитивные следы хорошо видны на покрытии дороги (асфальте, бетоне), после того как колёса переехали участки дороги, покрытые водой, пылью, грязью и т.п. Негативные следы шин можно обнаружить в конце следа торможения, когда колёса, двигаясь некоторое расстояние по асфальтированному или бетонному покрытию дороги «юзом», вбирает в себя стирающиеся частицы протектора и грязь с покрытия дороги.

При полной остановки транспортного средства эти частицы, выпадая из углубленного участка протектора, отображают рисунок его строения. Особенно чётким отображением бывает в следах шин с мелким рисунком протектора.

При осмотре следов шин автомобиля необходимо определить:

- а) вид и состояние почвы или покрытия дороги, в каком месте обнаружен след;
- б) вид следов (объёмные, поверхностные);
- в) расположение следов (на повороте, на проезжей части, на полосе встречного движения, на обочине, тротуаре и т.п.);
- г) количество следов

д) ширину каждой беговой дорожки (следов протектора);
е) соотношение следов передних и задних колёс
ж) максимальную глубину объёмных следов по отношению к поверхности дороги.

з) размер колеи;

Колея определяется измерением расстояния между центрами следов левого и правого колёс. При наличии следов двухскатных колёс измеряется расстояние между средними линиями отпечатков скатов. В случае если следы неполные, нужно измерить расстояние между аналогичными элементами рисунков следов. (Изображение №1)

и) строение рисунка протектора (состоит из шашек, извилистых, ломаных и т.д.);

к) форму, размеры и расположение отпечатков особенностей поверхности колеса или шины;

л) базу автомобиля. Базой автомобиля называется расстояние между передней и задней осью. Если у автомобиля три оси, базой считается расстояние между передней осью и условной линией, проходящей между двумя задними осями;

м) длину следа одного оборота колеса.

н) длину следа торможения. Признаки направления движения (изображение №2)

о) уклон дороги и радиус поворота.

Следы торможения – один из наиболее важных объектов, подлежащих осмотру при дорожно-транспортном происшествии. Так как они являются исходным пунктом для определения ряда обстоятельств: направления движения и скорости автомобиля, взаимного удаления автомобиля и человека при наездах на людей, автотранспортных средств при столкновении, остановочного пути автомобиля и других. Характер следов торможения служит источником к расшифровке действий водителя и перемещения автомобиля, его технического со-

стояния и т.д. Таким образом, криволинейные следы отпечатков протектора могут указывать на попытку избежать происшествия торможением и манёвром.

Прерывистые следы торможения в некоторых случаях говорят о том, что автомобиль двигался с большой скоростью и водитель, предотвращая опрокидывание автомобиля от резкого торможения, постепенно снижал скорость. Определение и фиксация характера следа торможения являются крайне важными, так как на этой основе с учетом других данных (коэффициенты сцепления шин с дорогой и эксплуатационные условия торможения, период нарастания замедления при экстренном торможении, величина угла профильного уклона дороги) специалист может определить скорость движения автомобиля.

Процесс торможения технически исправного автомобиля характеризуется равномерной блокировкой абсолютно всех колёс. Его движение в процессе торможения прямолинейно. Отклонение от прямой может быть объяснено, к примеру, наличие поперечного уклона дороги. В случае если же не все колёса заблокируются одновременно, в таком случае автомобиль будет отклоняться в сторону прежде заблокированных (левых или правых) колёс. Подобные следы могут указывать на неправильную регулировку колёс. На обледенелой дороге не происходит достаточного сцепления шины с дорожным покрытием и следы не имеют ярко выраженного характера. Скольжение колёс вызывает подтаивание льда, который затем подмораживается, а затем, приобретает другой вид. Это явление и позволяет обнаружить следы движения невращающихся колёс. В начале торможения передняя часть машины под воздействием различных сил опускается, происходит «клевок». При этом увеличивается давление на шины колёс на передней оси, т.к. под действием силы тяжести и переноса веса автомобиля при торможении на переднюю ось, возрастает площадь контакта шины с дорогой. Вот почему следы торможения вращающихся колёс имеют вид отпечатка, размеры которого несколько больше размеров рисунка протектора. При осмотре следов торможения необходимо иметь ввиду, когда водитель жмет на педаль тормоза, данный фактический момент не совпадает с началом следа (машина уже замедляет движение, а изображение протектора ещё не отражает

этого процесса на дороге). Длину тормозного пути измеряют от первоначально-го видимого отпечатка протектора (а при его отсутствии – от первоначального следа скольжения) вплоть до завершения чётко видимого следа протектора (ли-бо следа скольжения). Точное значение длины тормозного пути данного авто-транспортного средства играет очень значительную роль, так как данная вели-чина является исходной при вычислении скорости движения машины в момент аварии, установлении полного остановочного пути и установлении технической возможности избежания вредных последствий.

Невозможно оставить без внимания внешний вид тормозного пути, на ко-тором бывает; отпечатки чётко сформулированного рисунка протектора, следы скольжения колёс по асфальтному покрытию, признаки смещения, когда отпе-чаток рисунка протектора переходит в след скольжения, или наоборот.

Следы протектора покрышек обладают некоторыми особенностями, ко-торые в наиболее обобщённом и просто варианте сводятся к следующим основ-ным моментам:

1) При движении автомобилей по прямой линии протекторы передних и задних колёс большая часть автомобилей прокладывают на дороге колею одинаковой или почти одинаковой ширины и по этой причине задние колёса стирают целиком либо отчасти отпечатки рисунка, оставленные протекторами шин передних колёс, и на грунте хранятся в основном следы протекторов по-шин только задних колёс (изображение №6-7). Для того, чтобы отыскать отпе-чатки протекторов абсолютно всех четырех шин, необходимо отыскать такой участок дороги, где автомобиль сделал поворот. При повороте на грунте оста-ются следы абсолютно всех четырех колёс.

2) Следы и уровень пригодности протекторов покрышек с целью по-следующего изучения зависит не только лишь от характера грунта, но и от его состояния. Лучше всего следы фиксируются на мягком грунте – в густой грязи, в сыром песке, в размягченном во время жары асфальте либо гудроне. В дан-ных вариантах на дороге остаются негативные (вдавленные) следы рисунка протекторов колес. Выпуклые части протектора имеют в негативных следах вид

углублений. Хуже следы рисунка протекторов шин видно на сухой, твёрдой дороге. На твёрдом асфальте, равно как принцип, остаются позитивные (поверхностные) следы, в некоторых случаях едва лишь видимые, в виде лентообразных полос. Очень хорошие, подходящие с целью дальнейшей идентификации поверхностные следы на твердом грунте остаются в таких случаях, когда машина проехала через какое-нибудь красящее или опыляющее вещество, к примеру через маслянистое пятно, жидкую глину, тонкую пыль и др.

3) При небольшой скорости движения легкового, не груженого автотранспорта по рыхлому грунту, на влажном песке, грязи, мокром снеге дно следа протектора имеет вид зубцов, обращенных своей утолщенной частью в сторону, обратную движению; в сторону движения обращены пологие стороны зубцов.

4) При более быстром движении автомобилей различных марок, на сыпучем грунте (сухой снег, пыль, сухая мелкая земля, сухой песок) возникают другие отпечатки, позволяющие следить о направлении движения: по обе стороны следа располагаются частицы грунта в виде веера, который острой стороной обращен в сторону движения, а расходящимися концами в сторону, обратную движению. Чем больше скорость движения машины, тем шире крылья веера, образуемого пылью или песком, вылетающими из под колёс машины и лежащими по обе стороны следа. Для того, чтобы следы протекторов шин на дороге не ввели в заблуждение, следует удостовериться в том, что имеющиеся следы принадлежат именно данным автомобилям. Это достигается путём сличения рисунков протекторов шин задних колёс машин с соответствующими отпечатками на следах, сличения дефектов на этих колесах с их отпечатками в следах и путём удостоверения непрерывности следа от места машины до того дорожного участка, до которого следователь полагает необходимым произвести осмотр места дорожно-транспортного происшествия.

Подобное следственное действие, как обследование транспортного средства выполняется с целью:

а) выявить следы, образовавшиеся во время аварии;

- б) определить механизм дорожно-транспортного происшествия;
- в) определить техническое состояние транспортного средства;

Транспортные средства, находящиеся на месте происшествия, осматриваются, равно как принцип, уже после осмотра, фиксации и изъятия отпечатков и предметов, подверженных стремительному изменению и уничтожению, и одновременно с трупом или сразу после него.

Осмотр транспортных средств начинается с уяснения их положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определённым в процессе общего осмотра (дорожными знаками, перекрёсткам, постройкам), иным транспортным средствам, трупу или к помеченному месту падения пострадавшего, направленного в медицинское учреждение.

Устанавливается вид транспортного средства, его тип, модель, регистрационный госномер, цвет, номера кузова, мотора, шасси, шин, масса, число пассажиров, состояние ремней безопасности, наличие подголовников, состояние ветрового, боковых и заднего стекол, зеркал заднего вида, положение рычага переключения передач, стояночного тормоза, угол поворота рулевого колеса.

Существенной ролью обладает обнаружение и фиксация динамических следов, образующихся на транспортном средстве в момент столкновения с другим транспортным средством, телом человека или животного, либо той или иной другой преградой. Динамические следы имеют вид вмятин, разрезов, царапин, соскобов, задиров, наслоений.

Вмятина – повреждение различной формы и размеров, характеризующееся вдавленностью следовоспринимающей поверхности, появляющейся вследствие остаточной деформации

Царапина – линейное повреждение от скользящего соприкосновения с деталями рельефа другого транспортного средства.

Разрез – линейное нарушение целостности материала, образуемое от скольжения твёрдой, острой детали по более мягкому следовоспринимающему материалу.

Задиры – небольшие разрывы металлы либо покрытия, глубина которых более их ширины. Возникают при контакте примерно равных по жесткости поверхностей.

Скобы (отслоения) – удаление верхнего слоя поверхности детали или части транспортного средства.

Наслоение – поверхностные отображения внешнего строения следовоспринимающего объекта, образующиеся на следовоспринимающей поверхности из-за отделения небольшого числа вещества слеодообразующего объекта либо посторонних веществ, находящихся в момент слеодообразования на его поверхности

С целью верного отображения дефектов следует мысленно разделить транспортное средство на отдельные части и тщательно исследовать каждую из них.

Предполагаемое разделение на зоны элементов легкового автомобиля:

- 1) Передняя часть – облицовка, бампер, радиатора, габаритные, фары, стояночные фонари;
- 2) Левая сторона – дверь водителя, переднее крыло зеркало бокового вида, дверная стойка, задняя дверь, окна, заднее крыло;
- 3) Правая сторона – аналогично;
- 4) Задняя часть – задний бампер, заднее стекло, задние фары, багажник, выхлопная труба, крышка багажника;
- 5) Зона капота – лобовое стекло, капот стеклоочистители;
- 6) Отсек двигателя – вентилятор, приводные ремни, радиатор, блок цилиндров, воздухоочиститель;
- 7) Рулевой привод – рулевая колонка, рулевой механизм, рулевые тяги, шаровые опоры, рулевые сошки и т.д.
- 8) Тормоза – главный тормозной цилиндр, разделитель тормозов, трубопроводы, тормозные шланги, гибкие шланги, тормозные колодки, тормозные диски, барабаны;

9) Зона переднего сидения – панель приборов, рулевое колесо, педальный узел, рычаг переключения передач, рычаг стояночного тормоза;

10) Нижняя часть – задний мост, передняя или задняя подвеска, рама, подрамник, топливопривод, рулевые тяги и т.д.

Перед началом осмотра повреждений автомобиля необходимо дифференцировать те из них, которые получены в результате именно этого дорожно-транспортного происшествия. Места старых повреждений как правило покрыты ржавчиной, засохшей грязью, зачастую некачественно зашпаклеваны, их окраска может различаться по тону от основной. Осматриваются особенно тщательно те части автотранспортного средства, которые напрямую вступили в контакт с телом человека, иным транспортным средством или другими объектами при столкновении.

Определяется с помощью специалиста техническое состояние транспортного средства на момент осмотра.

При осмотре передней части авто определяется состояние переднего бампера, номерного знака, фар, лобового стекла, капота, передних колёс. При осмотре боковых сторон машины устанавливается состояние дверей и их ручек, боковых стекол, брызговиков, задних колёс, подножек. При осмотре задней части транспортного средства исследуется и устанавливается состояние заднего бампера, крышки багажника, задних габаритных фар, номерного знака. При осмотре салона определяется состояние приборов, наличие следов крови, их размеры, местонахождение.

Также хочу отметить особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия в том случае, если водитель вместе с транспортным средством скрылся с места происшествия.

Основное внимание должно быть уделено поиску и фиксации следов, указывающие на вид и приметы транспортного средства, а так же на те повреждения, которые оно могло получить в результате ДТП.

С данной целью следователю нужно:

1) обнаружить и изучить следы, оставленные колёсами скрывшегося автомобиля на дорожном покрытии;

2) обнаружить и изучить следы, возникшие на объектах окружающей среды;

3) обнаружить отделившиеся от скрывшегося транспортного средства части в результате ДТП;

4) на основе общей картины на месте ДТП промоделировать механизм возникновения ДТП и на этой основе получить представление о том, какие повреждения могли возникнуть в результате дорожного происшествия на транспортном средстве.

Марку, вид, модель транспортного средства можно определить исходя из рисунка протектора, по ширине полей колёс, длине окружности колеса, расстояние между колёсами одной оси и по другим признакам.

Огромную роль для установления марки, модели имеет база автомобиля, т.е. расстояние между задней и передней осями. В зависимости от характера следов база определяется разными методами. Наиболее точно она может быть измерена по следам разворота автомобиля с использованием заднего хода. Для установления модели покрышки (что даст возможность по справочным таблицам установить модель транспортного средства) немаловажно зафиксировать форму рисунка протектора. Исследование следов транспортных средств на месте происшествия дает возможность найти решение и другой немаловажной проблемы: определить направленность движения транспортного средства. Имеется большое множество черт, согласно которым возможно установить направление движения:

а) при пересечении лужи на большой скорости брызги воды и жидкой грязи летят вперед и в стороны;

б) трава под колёсами сминается в сторону движения автомобиля;

в) при движении по мягкому грунту, в особенности на подъёме, на дне следа, возникают уступы, пологие стороны которых направлены в сторону движения;

г) капли воды из радиатора, масла и иных жидкостей, упав на поверхность дороги имеют вытянутую форму, обращённую узким концом в сторону движения транспортного средства;

д) на различной дистанции от самого места ДТП, могут быть обнаружены отломанные детали транспортного средства, часть груза и т.п.

Изучив сведения, полученные от очевидцев и свидетелей, а также обнаруженные следы, необходимо дать задание работникам уголовного розыска (далее У.Р.) и подразделениям Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (далее ДОБДД) о преследовании и обнаружении транспортного средства, на котором водитель скрылся с места ДТП. Для организации этой работы необходимо:

1) проинформировать сотрудников У.Р. и ДОБДД о следующих сведениях: предполагаемый вид транспортного средства, модель, расцветку, другие признаки обнаруженные в процессе осмотра места ДТП;

2) указать какие на машине повреждения, поломки, царапины, наслоения краски и т.д.;

3) указать наиболее вероятные пути дальнейшего следования транспортного средства;¹

В заключении рабочего этапа осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователю необходимо дать оценку и изучить всю собранную информацию, проверить все ли поставленные задачи решены, объекты осмотрены, предметы изъяты, обменяться мнениями с участниками осмотра по поводу выдвинутых версий о характере ДТП. В порядке контроля имеет смысл ещё раз обойти место дорожно-транспортного происшествия для того, чтобы удостовериться, что все без исключения запланированные задачи выполнены в полном объёме и дополнительно осматривать ни чего не надо.

На заключительном этапе осмотра места дорожно-транспортного происшествия выполняется фиксация его хода и результатов, составляется протокол,

¹ Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993 год.

окончательно обрабатываются планы, схемы и чертежи, упаковываются объекты, обнаруженные и изъятые с места происшествия, в необходимых случаях производится дактилоскопирование трупа, а кроме того принимаются меры по обеспечиванию сохранности объектов, которые невозможно или нецелесообразно изымать с места ДТП.¹

2.3. Участие специалиста в осмотре места дорожно-транспортного происшествия

К участию в осмотре дорожно-транспортного происшествия могут быть привлечены эксперт-криминалист, специалист - автотехник, судебный медик (при наличии трупов на месте происшествия).²

Понятие специалиста даётся в статье 58 УПК РФ. Специалист – лицо, обладающее специальными знаниями, привлекаемое к участию в процессуальных действиях в порядке, установленном законом, для содействия в обнаружении, закреплении и изъятии предметов и документов, применении технических средств в исследовании материалов дела. Вызов специалиста и порядок его участия в судопроизводстве определяются статьями 169 и 270 УПК.

Специалист-автотехник чтобы добиться конкретной цели должен решить для себя несколько задач, возникших по ходу дела. Они зависят от обстоятельств ДТП.

Задачи выглядят следующим образом:

1) выясняется и анализируются факторы, сопутствующие ДТП. К этим факторам можно отнести: техническое состояние транспортных средств и дороги, направление движения транспортных средств и пешеходов, организация движения и сопутствующие технические средства;

¹ Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгриня И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008.

² Учебник экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Под редакцией В.А.Иларионова. Москва 2006г.

2) отбор информации, которая могла способствовать возникновению и развитию ДТП, их теоретическое и экспериментальное исследование;

3) установление технических факторов исследуемого ДТП и возможности его предотвращения участниками ДТП;

4) определяется поведения участников ДТП и соответствие их действий требованиям Правил дорожного движения и других нормативных актов.¹

Специалист-автотехник делает заключение от своего имени на основании лично проведенных исследований в соответствии со специальными знаниями.

Он несет за свое заключение личную ответственность. Заключение судебного специалиста-автотехника является доказательством по делу так как на нем базируются обвинительное заключение и приговор.

Специалист-автотехник осматривает только технические аспекты ДТП. Такой осмотр подразумевает изучение обстоятельств ДТП на основе физических законов без учета психофизиологических особенностей участников ДТП и эмоциональных факторов, действующих на них, а также на самого эксперта. Полностью оцениваются все доказательства в суде.

Под компетенцией специалиста-автотехника понимают его профессиональные знания и опыт в определенной области. Также определяется круг полномочий которые предусмотрены законом, которые он может решать на основе своих специальных познаний. В компетенцию судебного специалиста-автотехника входит исследование технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП, обстановки на месте ДТП, действий участников ДТП, процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП.

Техническое состояние транспортных средств исследуют для того чтобы, установить причины и время возникновения неисправности.

Специалист-автотехник устанавливает причинно-следственную связь между обнаруженной неисправностью и ДТП и определяет техническую возможность его предотвращения при состоянии транспортного средства в момент

¹ Учебник экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Под редакцией В.А.Иларионова. Москва 2006г.

ДТП. Обстановку на месте ДТП специалист-автотехник анализирует, чтобы установить параметры, характеризующее движение транспортных средств и других объектов в зоне ДТП (ширину проезжей части и обочин, коэффициент сцепления шин с дорогой и сопротивление качению, уклон дороги, радиусы закруглений). В процессе исследования определяют траектории движения транспортных средств, условия видимости и обзорности, а также другие обстоятельства, которые могли способствовать ДТП. Он определяет, как следовало действовать участникам ДТП, чтобы выполнить технические требования правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и других нормативных документов. Сопоставляя фактические действия участников в процессе ДТП с указаниями нормативных документов, эксперт определяет степень соответствия этих действий установленным требованиям.

При исследовании процессов ДТП или отдельных его стадий специалист-автотехник устанавливает величины и направления действия сил между столкнувшимися транспортными средствами или между транспортным средством и препятствием. Эксперт устанавливает также момент возникновения опасности для движения, если при этом необходимы специальные познания и опыт. Эксперт определяет также момент, когда какой-либо предмет перестает ограничивать обзорность и водитель получает возможность увидеть другое транспортное средство или пешехода.

В полномочия специалиста-автотехника входит также исследование и решение других вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, для ответа на которые необходимы специальные познания, специалист-автотехник обязан:

- 1) Работать в соответствии с УПК, давать заключение по поставленным вопросам на основании полной, всесторонней и объективной оценке результатов экспертизы исследований в соответствии со своими специальными познаниями. За свое заключение эксперт несет личную ответственность, а за необоснованный отказ и уклонение от дачи заключения, а также за дачу заведомо ложного заключения он подлежит уголовной ответственности.

2) Должен детально ознакомиться со всеми обстоятельствами ДТП и в случае необходимости поставить вопрос перед следствием и судом о предоставлении ему недостающих данных. В обязанности эксперта входит использование научно-технических средств, способствующих полному и всестороннему исследованию обстоятельств ДТП и технического состояния транспортных средств.

3) Исследовать предоставленные на экспертизу материалы дела, если они позволяют ответить хотя бы на часть поставленных вопросов. В заключении он должен сообщить о причинах что помешало сделать вывод на другие вопросы.

4) Обеспечить сохранность материалов дела, полученных для исследования.

Эксперт – лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное в порядке, установленном законом, для производства судебной экспертизы и дачи заключения.

Эксперт-криминалист:

1) оказывает помощь следователю в обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следов и вещественных доказательств;

2) в ходе осмотра высказывает предложения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте тех или иных предметов;

3) консультирует следователя при фотографировании им места происшествия (или производит фотографирование сам);

4) оказывает помощь в описании следов и предметов при составлении протокола осмотра, в вычерчивании планов и схем.

В деятельности эксперта-криминалиста чётко выделяются следующие стороны:

1) поисковая – на месте происшествия;

2) познавательная – как начальный этап экспертного исследования;

3) реконструктивная – анализ и синтез полученной информации, формулировка рабочей гипотезы, план исследования и разработка окончательных выводов;

4) удостоверительная – протокольная форма отражения деятельности на месте ДТП.

Чем лучше будет оснащен судебный медик, работающий на месте происшествия, тем больше возможностей будет выявить максимальное количество данных. К сожалению, судебные медики не обеспечены чемоданами-укладками для работы на местах происшествий, необходимыми приборами и инструментами. Здесь все зависит от инициативы самого врача, который, благодаря своему энтузиазму, формирует выездной чемоданчик или сумку с минимумом необходимых ему предметов. Для исследования трупных явлений, наружных повреждений и для изъятия вещественных доказательств надо брать с собой на место происшествия следующий минимум: ртутный термометр, градуированный от 0 градусов и выше, ударную линейку, неврологический молоток, резиновые перчатки, шприц с иглами, 1 % раствор атропина и 1 % раствор пилокарпина, бинт, пузырек с дистиллированной водой или изотоническим раствором, спирт, рулетку, линейку, электрический фонарик, лупу, бумажные и полиэтиленовые пакеты, бумагу, ручку, липкую ленту или дактилоскопическую пленку, пинцет с мягким резиновым наконечником, предметные стекла, ножницы, скальпель, стеклянную посуду - флаконы и баночки с крышками, таблицы установления давности смерти.¹

Насколько полно специалисты проведут работу и зависит дальнейшее расследование дорожно-транспортного происшествия

¹ Справочник следователя под редакцией И.А.Попова Москва 2010г.

3. Методические особенности расследования отдельных ДТП

3.1. Особенности расследования столкновений автотранспортных средств.

Столкновение транспортных средств может произойти при следующих типовых ситуациях:

- заднее столкновение - столкновение с задней частью остановившегося автомобиля;

- перекрестное столкновение, когда автомобили сталкиваются под прямым углом.

- угловое столкновение - удар одного автомобиля об угол другого, когда длина соприкасающихся поверхностей автомобилей при ударе составляет более 15 см;

- боковое столкновение - столкновение автомобилей боковыми сторонами, когда длина соприкасающихся поверхностей автомобилей составляет менее 15 см;

- встречное столкновение - когда автомобили, следуя точно навстречу друг другу, ударяются передними частями;

На основе анализа повреждений определяется тип столкновения, который указывает на взаимоположение автомобилей в момент столкновения.

До столкновения каждый автомобиль двигался в своем направлении относительно друг друга. После столкновения автомобили могут перемещаться и поворачиваться в положения (в которых они окажутся при полной остановке), не имеющие ничего похожего на их положение при столкновении.

Положение в момент происшествия свидетельствует о том, какой автомобиль поворачивал перед другим или какой автомобиль действительно ударил другой.

Встречное столкновение происходит редко, так как водители стремятся увернуться от встречного удара, но они все-таки происходят и имеют свои особенности:

- при таких столкновениях автомобили останавливаются на месте столкновения или отскакивают на равное расстояние, если их вес и скорости были одинаковые;

- при неодинаковом весе и скорости более легкий или двигавшийся с меньшей скоростью будет отброшен назад от места столкновения;

- автомобили при таком столкновении не вращаются, и обломки занимают небольшую площадь дороги.

Здесь основной вопрос для выяснения - на какой стороне (полосе) дороги произошло столкновение. Место столкновения в этом случае определяется по расположению автомобилей и по следам скольжения колес до удара и после него с учетом перечисленных особенностей.

Угловое столкновение является наиболее распространенным ДТП и имеет свои особенности:

- при таком столкновении после удара автомобили обычно вращаются, оставляя следы шин;

- при столкновении левыми углами происходит вращение против часовой стрелки и автомобили отскакивают друг от друга;

- при соприкосновении правыми углами - по часовой стрелке;

- разброс поврежденных предметов от ТС зависит от площади соприкосновения, массы автомобилей, скорости и состояния дорожного покрытия.

При таком столкновении следователь должен выяснить: на какой стороне от осевой линии дороги произошло столкновение, так как обломки, остатки стекла, разлитого масла и грязи могут распространяться на сравнительно большой площади, и это еще одна характерная особенность углового столкновения.

Однако место столкновения можно определить примерно, если следователь будет помнить, что при таком столкновении каждый автомобиль перемещается с места столкновения в сторону своей стороны дороги.

Боковое столкновение, как и угловое, является самым распространенным и требует тщательного расследования и знания особенностей, к которым относятся следующие:

- при боковом столкновении повреждения автомобилей обычно незначительны и автомобили останавливают сами водители;
- при столкновении автомобили не возвращаются;
- достоверными фактами, указывающими место столкновения, являются куски осыпавшейся грязи (отвалившейся от крыльев), осколки стекла и следы скольжения шин;
- характер царапин и вмятин боковин кузова, их направление могут указывать направления автомобилей;
- при таком столкновении автомобили не перемещаются на противоположную сторону дороги и нахождение обоих автомобилей на той или иной полосе указывает, на какой из них произошло ДТП.

Перекрестное столкновение характеризуется тем, что:

- следы торможения будут свидетельствовать о направлении движения;
- у одного автомобиля вмятины будут с передней части, у другого - с боковой;
- следы скольжения шин после столкновения будут отражать силу и скорость движущихся автомобилей.

При рассмотрении данного столкновения следователю необходимо решить, какой из столкнувшихся автомобилей выехал первым на перекресток. В этом случае имеются три следующих варианта:

- 1) оба выезжают на перекресток с постоянной скоростью (без торможения);
- 2) один выезжает на перекресток с постоянной скоростью, а другой тормозит;
- 3) оба выезжают на перекресток и тормозят.

Для первого случая необходимо:

- измерить расстояние от места (точки) столкновения до линий, ограничивающих перекресток; это позволит определить в дальнейшем скорость автомобилей;

- исходя из скорости можно будет определить время, которое потребовалось каждому автомобилю для проезда от границы перекрестка до места столкновения.

Время будет указывать, какой автомобиль выехал на перекресток раньше, а какой - позже.

Во втором случае определение скорости по торможению и его протяженности от границы перекрестка до места столкновения указывает на того, кто выезжал первым на перекресток.

В третьем случае, когда оба автомобиля до места столкновения находились в заторможенном состоянии, длина тормозного пути будет указывать на скорость и того, кто первым выезжал на перекресток.

В зависимости от расположения участка дороги, интенсивности движения, дорожных и погодных условий в ДТП могут участвовать несколько транспортных средств. В таких случаях один автомобиль может участвовать боковыми или другим видом столкновения с другими автомобилями, после чего выехать за осевую линию на другую сторону проезжей части и столкнуться с встречным автомобилем. При таких ДТП одновременно в столкновении могут участвовать три и более автомобилей. Основной задачей в этом случае является анализ следов скольжения, вмятин, перемещения деталей с одного автомобиля на другой и установление автомобилей, соответствующих этим следам.

Здесь нужно руководствоваться следующим. Следы скольжения представляются частями резины, оставшимися на дороге в результате износа шин и трения их беговой дорожки о поверхность дороги. Эти следы в зависимости от конструкции шин, нагрузки, рисунка протектора будут различны как по ширине, так и по отпечатку, что позволит идентифицировать их с шинами автомобилей, не участвовавших в ДТП.

Если следы скольжения шин одного автомобиля пересекают следы другого (следы наложения), то нужно внимательно изучить места пересечения следов, что позволит следователю установить, какие следы скольжения появились позднее, так как более поздние следы выглядят более четко, чем оставленные

ранее. Зная, какие из пересекающихся следов появились позднее и от какого автомобиля, следователь может установить последовательность движения автомобилей при столкновении.

Подобным же образом следователь может рассматривать повреждения на автомобиле. При столкновении нескольких транспортных средств возникает и несколько линий столкновения – по одной для каждой пары автомобилей. Любые более поздние повреждения будут расположены вблизи ранних, искажая при этом следы ранних повреждений путем деформации и перемещения металла в местах вмятин. Перенос краски дает следователю возможность определить, какой автомобиль участвовал в том или ином столкновении. Для этого следует:

- тщательно изучить повреждения и царапины для определения краски, перенесенной с другого автомобиля;

- делать путем замеров наброски вмятин и царапин с отметкой цвета обнаруженной краски, перенесенной с другого автомобиля и расположения места привязки. Все это позволяет определять последовательность столкновения автомобилей.

Рассмотрим пример встречного столкновения. ДТП произошло 30 апреля 2018 г. в 19:50 на 48 километре автодороги Камаевка — Асино — Первомайское. Столкнулись автомобили ВАЗ-2112 (автомобиль А) и Renault Megane (автомобиль В).



Несоблюдение скоростного режима, переоценка своих возможностей и обгон попутного транспорта с неправильной оценкой расстояния до встречного автомобиля приводит к последствиям описанным выше: при примерно одинаковом весе и скорости автомобиля одскакивают друг от друга и создавая большой радиус разброса поврежденных предметов.

3.2. Анализ причин наезда на пешехода

Основные причины:

1. нарушение ПДД со стороны водителей (правила проезда пешеходных переходов, перекрестков, превышение установленной скорости движения);
2. нарушение ПДД со стороны пешеходов (правила движения для пешеходов п.п. 4.1—4.8 ПДД РФ);
3. обоюдные нарушения ПДД (например, превышение установленной скорости со стороны водителя и переход дороги в местах, где это запрещено, со стороны пешехода).

Если обратиться к более углубленной статистике, то выясняется, что наезды на пешеходов, совершенные на пешеходных переходах (как регулируемых, так и нерегулируемых), составляют 35% от общего числа наездов на пешеходов. И не все эти наезды были совершены по вине водителей, но оговоримся сразу, что 99 % случаев наездов на пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах по протоколам полиции совершены по вине водителя. Пункт 14.1 ПДД РФ: "Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода". О снижении скорости речь идет только в том случае, если пешеход заканчивает переход, других пешеходов нет, а водитель еще не подъехал к переходу, но видит этого пешехода. Достаточно притормозить на всякий случай.

Когда водитель приближается к переходу, а пешеход вступил на него хоть одной ногой (даже за две полосы от автомобиля, даже со встречной проезжей части), водитель обязан остановиться и ждать, когда пешеход перейдет дорогу. В первой части пункта 4.5 ПДД РФ сказано: "На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость, и убедятся, что переход будет для них безопасен". При разборе подобных ДТП пункт 4.5 первоначально учитываться не будет. Да, пешеход пошел через переход, несмотря на то, что водитель приближающегося автомобиля (мотоцикла) уже ничего не мог сделать, и в результате был совершен наезд, но то, что он не убедился в безопасности перехода, во внимание принято не будет. Это очень сложно доказать. В редчайших случаях, когда на схеме ДТП зафиксирован автомобиль, уходящий от наезда, при наличии не менее двух свидетелей того, что пешеход просто бросился под колеса (был сильно пьяным, неадекватным и т.п.), и хорошего адвоката, можно что-то доказать.

На самом деле случаев наезда на нерегулируемом переходе по вине пешехода (с учетом недоказанных) действительно не больше 3%. Основная часть таких происшествий все-таки по вине водителя. Водитель не хочет замечать пешехода, не замечает из-за погодных условий, не вовремя тормозит, не учитывает непредсказуемость поведения пешехода, управляет неисправным автомобилем, превышает скорость и т.д. Но большая часть наездов случается на так называемых "закрытых" нерегулируемых переходах. Когда водитель не видит пешехода из-за останавливающегося или стоящего перед переходом транспортного средства и спокойно, а то еще и с ускорением продолжает движение. А пешеход надеется на то, что если уступает один, уступит и другой. Пешеход может идти быстро, даже бежать (не запрещено), и получает удар. Подобные случаи встречаются значительно чаще, нежели наезды на открытых переходах, где и водитель и пешеход все-таки друг друга видят хорошо. Такие случаи оговорены правилами.

Пункт 14.2: "Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, могут продолжать движение, лишь убедившись, что перед указанным транспортным средством нет пешеходов". На дорогах (в особенности на городских), имеющих две (или более) полосы для движения в одном направлении, нужно быть особенно внимательным при подъезде к нерегулируемому пешеходному переходу именно когда перед ним замедляет ход автомобиль, движущийся по параллельной полосе. Он это и делает для того, чтобы уступить дорогу пешеходу. При проезде перекрестков следует помнить, что пешеходы в случаях, когда пешеходный переход не обозначен, могут переходить проезжую часть по линии тротуаров или обочин. Водитель так же, как и на переходе, обязан снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешехода.

При проезде перекрестков при повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходу, переходящему проезжую часть по переходу или границам перекрестка. Здесь не идет речь об обязательной остановке перед переходом, как только пешеход на него вступил, а лишь о не создании помех пешеходу. Причем при проезде нерегулируемых перекрестков пешеходам необходимо уступать дорогу однозначно, а вот при проезде регулируемых перекрестков надо смотреть на пешеходный светофор. В случае совпадения зеленого сигнала у пешехода и водителя обязательно уступать, при красном (желтом) сигнале светофора уступать необязательно, но проехать с повышенным вниманием не повредит. А вот закончить начатый на зеленый сигнал переход необходимо дать пешеходу обязательно. Поэтому при включении зеленого сигнала не нужно выезжать вперед крупногабаритных автомобилей, за которыми не видно заканчивающего переход пешехода, во избежание наезда.

На регулируемых перекрестках наездов по вине пешеходов случается довольно много. Всем известна наша традиция переходить улицу на любой сигнал светофора. Но большинство наездов по вине пешеходов случается все же вне

переходов. "Пешеходы обязаны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны" (4.3 ПДД РФ). Что значит: "В зоне видимости" и "хорошо просматривается"? У каждого своя зона видимости и степень обзора. Поэтому водителям надо быть готовым к появлению пешехода практически везде. Водитель, разумеется, не обязан уступать дорогу пешеходам, переходящим дорогу вне перехода (кроме оговоренных случаев на перекрестках), но здесь имеются некоторые подводные камни.

Полностью игнорировать пешеходов на таких участках дорог тоже нельзя. В данном случае появление пешехода будет считаться опасностью, и при наезде на него водителю будет (как правило) вменен пункт 10.1: "При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства". Бывает, и нередко, что водитель не в состоянии обнаружить опасность для движения: пешеход вышел (или выбежал) из-за крупногабаритного грузовика, автобуса, стоящего вдоль тротуара, или переходил дорогу сразу же за опасным поворотом (пешеходам такие "выходы" на дорогу запрещены пункт 4.5 ПДД РФ). В подобных случаях вина пешехода очевидна. В подавляющем большинстве случаев водитель видел пешехода, но надеялся на то, что пешеход будет вести себя так, как хотелось бы водителю, а то, что поведение пешехода абсолютно непредсказуемо, во внимание не принял и получил в результате пункт 10.1.

В тех случаях, когда пешеход переходил дорогу с разделительной полосой или ограждениями вдоль тротуара (перелезая через ограждения) вне перехода, вина в случае наезда будет его, но полностью исключить применение к водителю пункта 10.1 ПДД РФ нельзя и здесь. Вину вполне могут признать обоюдной. В 10% случаев всех наездов на пешеходов пострадавшими являются

дети в возрасте до 16 лет. Добрая половина из них — маленькие дети, оказавшиеся на проезжей части без присмотра взрослых. Но немало и взрослых людей, умудряющихся переходить дорогу (порой скоростную) вне перехода, с нарушением всех правил, да еще и с детьми, и попадать всем вместе под колеса. Далеко не все родители обращают внимание на наличие световозвращающих элементов при покупке верхней одежды и школьных ранцев, зная, что их дети по пути в школу могут переходить дорогу в темное время суток. В школах очень формально (за редким исключением) относятся к проведению уроков по безопасности дорожного движения, практически не применяют новых методических пособий, разработок в виде игр и прочих интересных материалов по обучению детей безопасности дорожного движения.

Немало случаев, когда пешеходы (как правило, не совсем трезвые, совсем нетрезвые или увлеченно болтающие по мобильному телефону) сами ударяются о транспортные средства, находящиеся в движении. Выезжая из двора, водитель останавливает автомобиль, чтобы уступить дорогу пешеходам, идущим по тротуару, и всем транспортным средствам, находящимся на проезжей части; останавливается непосредственно перед пешеходным переходом; останавливается на запрещающий сигнал светофора, перед знаком "СТОП". Хотя транспортное средство в перечисленных случаях и стоит, но все равно считается находящимся в процессе движения, и удар пешехода о транспортное средство считается наездом на пешехода. В результате таких ударов пешеход может получить серьезные травмы головы, вплоть до летального исхода. А может сам и не пострадать, а повредить автомобиль (разбить стекло, свернуть зеркало). Вина в таких случаях ложится полностью на пешехода, но бывают случаи, когда это очень трудно доказать, особенно в отсутствии свидетелей.

Второстепенные причины:

- размещение нерегулируемых переходов во многих местах планируется без учета реальных опасностей, которым может быть подвергнут пешеход;
- вне населенных пунктов дорожные знаки, предупреждающие о наличии впереди нерегулируемого пешеходного перехода, дополнительно никак не вы-

деляются, в редких случаях переходы оборудуют какими-нибудь заметными средствами наглядной информации;

- освещение нерегулируемых переходов в населенных пунктах и вне населенных пунктов часто отсутствует вообще или настолько слабо, что видимость пешехода в темное время суток сильно затруднена;

- надземные и подземные пешеходные переходы в большинстве своем не оборудованы пандусами или лифтами для инвалидов, пожилых людей, пешеходов с колясками, чемоданами на колесах и т.п.

В городах очень часто пешеходные переходы размещают непосредственно за автобусной (троллейбусной) остановкой. Пешеходы вынуждены выходить на переход из-за стоящего автобуса. Это опасно. Можно увидеть нерегулируемые переходы даже в местах с видимостью дороги менее 100 метров, где водитель видит пешехода в самый последний момент и принятые им меры к остановке оказываются неэффективными. На дорогах вне населенных пунктов, где скорость ограничена 90 км/ч, тоже можно увидеть обозначенный нерегулируемый переход даже через четыре полосы для движения в одном направлении. Через две (три) попутные полосы такие переходы встречаются еще чаще. И не всегда перед переходом установлены соответствующие знаки, привлекающие внимание водителя до перехода. Речь идет о предупреждающих знаках 1.22 "Пешеходный переход". Если знаки особых предписаний 5.19.1 и 5.19.2 "Пешеходный переход" частенько выделяют, размещая их на ярко-желтом фосфоресцирующем фоне, то знаки 1.22 устанавливаются без такового (за редким исключением), а то и вообще не устанавливаются вопреки требованиям ГОСТа.

Ярко-желтый фон все-таки привлекает внимание и соответственно уменьшает риск возникновения ДТП. Уменьшаются риски и при оборудовании переходов специальными светофорами (мигающие желтые сигналы с изображением пешехода), щитами с надписью: "Внимание пешеход!" и т.п. Однако обустройство нерегулируемых переходов на дорогах с ограничением скорости 90 км/ч через три (четыре) полосы для движения в одном направлении уже само по себе опасно в любое время суток, даже с установкой ограничивающих ско-

рость знаков (3.24) перед переходом. Расчет работников дорожных служб на беспрекословное соблюдение водителями требований знаков 3.24 и п.п. 14.1—14.2 ПДД РФ в данном случае не должен являться доминирующим. Освещение подобных переходов оставляет желать лучшего повсеместно. Обычные придорожные фонари недостаточно освещают пешеходные переходы. Они нуждаются в дополнительном освещении сверху по всей протяженности перехода, даже на освещенных участках дорог. Водитель должен видеть пешехода, переходящего дорогу по переходу и приближающегося к переходу заранее, а не в последний момент. И только освещение сверху перехода дает водителю такую возможность.

Заключение

Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом является не стихийным процессом, а результатом сознательной и управляемой деятельности. Дорожное движение не следует рассматривать только как деятельность разрозненных индивидуумов, поскольку это прежде всего процесс функционирования единой дорожно-транспортной системы, единой системы обеспечения потребностей дорожного движения. Множественность участников дорожного движения свидетельствует о том, что в нем соприкасаются и порой сталкиваются интересы людей, организаций и общества в целом. Это вызывает необходимость управления движением как областью общественных отношений.

Обеспечение транспортной безопасности остается для Российской Федерации весьма актуальной проблемой.

Расследование каждого вида преступлений имеет свои отличительные особенности, определяющие необходимость проведения тех или иных следственных действий. Специфичность данной категории дел предопределило то обстоятельство, что расследование ДТП в настоящее время в большинстве УВД осуществляется специализированными следственными подразделениями, которые созданы практически во всех республиканских, краевых и областных центрах, а также в крупных городах.

Основу расследования дорожно-транспортного происшествия составляет определенная система следственных действий, позволяющая при правильном и скрупулезном ее применении установить истину по делу. Это осмотр места происшествия, допрос свидетелей и участников происшествия, следственный эксперимент, автотехническая, судебно-медицинская и другие экспертизы, другие следственные действия, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством. Одни из них проводятся по каждому ДТП, другие, по мере необходимости.

В данной работе рассматриваются основные моменты с которыми сталкивается следователь при рассмотрении ДТП. Основное внимание уделено раскрытию темы исследования – методика расследования ДТП, поэтому работа носит практическую направленность. Рассматривается выявление причин и условий ДТП, их систематизация и обобщение, анализ, определение степени влияния на механизм ДТП, которые имеют большое значение для профилактики и расследования ДТП. Производится анализ методики расследования отдельных видов ДТП, порядок назначения следователем различных видов экспертиз, последовательность проведения различных следственных действий.

Казалось бы, все предельно ясно, однако, каждое из перечисленных следственных действий именно при расследовании ДТП имеет свои особенности и специфику. При их производстве возникает немало тактических и процессуальных проблем, вызываемых либо неопределенностью норм закона, либо вообще их нерегламентированностью. Кроме того, низкий уровень проведения следственных действий, незнание особенностей тактики их проведения приводят к тому, что в ходе расследования нет необходимого количества доказательств или им дается неправильная оценка, что приводит в результате к принятию неправильных процессуальных решений по существу дела.

При расследовании ДТП осторожно следует относиться к показаниям очевидцев, так как любые показания любых допрашиваемых лиц являются субъективными и относительными, люди, в зависимости от многих обстоятельств, могут в чем-то, если не во всем, добросовестно заблуждаться, не говоря уже о показаниях, касающихся конкретных цифр расстояний и конкретных величин скорости движения. Ведь никто из допрашиваемых с рулеткой у дороги не стоял, расстояний не замерял, да и радаром скорость не определял. Именно поэтому совершенно необходимо и крайне важно проведение воспроизведения обстановки и обстоятельств события ДТП (следственного эксперимента) желательно с каждым в отдельности участником ДТП и очевидцами. По сути - это экспериментальное научное исследование и его следует проводить при непосредственном участии эксперта-автотехника. Только сравнение и оценка всех,

полученных таким путем, сведений может дать убедительные и действительно объективные данные для проведения экспертизы, а по сути - для решения чьей-то судьбы.

Считаю нужным сделать акцент на качестве проведения автотехнической экспертизы. Автотехническая экспертиза решает основной вопрос, от которого зависит дальнейшая судьба водителя: имел ли он техническую возможность предотвратить ДТП с момента объективного обнаружения опасности. Другими словами, мог ли он технически выполнить требования п.12.3 ПДД, невыполнение которых почти всегда стандартно вменяется водителю в вину. В случае положительного заключения ему предъявляется обвинение, и направление материалов в суд. Для того, чтобы результаты экспертизы были достоверными, она должна быть проведена грамотно, исходные данные для нее должны быть получены по научно обоснованной методике и в строгом соответствии с уголовно-процессуальными нормами.

На самом деле, вывод о технической возможности предотвратить происшествие при всей его кажущейся весомости - это всего лишь решение математического уравнения, которое зависит от данных, в него заложенных. Измените некоторые исходные данные - изменится и заключение эксперта. Итак, это одно из самых слабых мест экспертизы.

Таким образом, технически, психологически и организационно-тактически грамотно проведенное следственное действие позволяет полнее реализовать главный принцип уголовно-процессуального расследования - принцип полноты, объективности и всесторонности.

Анализ практики доследственной проверки по делам о ДТП и их расследования, проведенный мной в ходе подготовки работы, показал, что немалую долю в число некачественных расследований вносит отсутствие достоверных и объективных данных в материалах дел. Чтобы установить чью-то вину (или невиновность), необходимо максимально точно и полно восстановить всю картину ДТП, причем не только саму дорожно-транспортную ситуацию, но и дорожные условия, условия видимости и т.п. В реальной жизни это восстановление

разбивается о многочисленные технические и организационные проблемы. Зачастую, при осмотре места ДТП не гарантируется наличие (обнаружение) следов, которые могли бы дать объективную опору для воспроизведения обстановки и обстоятельств ДТП.

Большинство полученных полицией данных, наспех собранных на месте ДТП, при ближайшем рассмотрении оказываются не особенно надежными, если не сказать больше.

Доказательственная база большинства приостановленных дел и дел, возвращенных из суда на дополнительное расследование, строилась только на показаниях свидетелей, очевидцев и участников ДТП, как правило, взаимоисключающих друг друга. Такие дела, где есть противоречия, относят к неочевидным, и их успешное расследование возможно только на основе получения следствием независимых данных, в частности, основанных на результатах экспертных исследований по установлению механизма события во всех его взаимосвязях.

В настоящее время в г. Томск действует программа "Безопасный город", которая рассчитана до 2025 г.

До конца 2020 года в Томске будет установлено несколько камер видеонаблюдения за водителями. В данный момент в Томске их действует уже более двадцати. Их месторасположение - на одних из самых опасных перекрестках и дорогах города, где концентрации аварий и нарушений ПДД наиболее активна. О местах установки новых камер в данный момент ничего не известно. Таким образом, установка камер видеонаблюдения за водителями, решает одну из главных проблем в расследовании ДТП – это наличие доказательственной базы.

Также, необходимо оснастить системами видеонаблюдения не только городские перекрестки, но и пешеходные переходы города.

При воплощении в практику указанных предложений, по моему мнению, повысится эффективность расследования ДТП, и законодательства, регулирующего безопасность дорожного движения.

Список использованных источников и литературы

Нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации" [Электронный ресурс] : принята всенар. голосованием 12 дек.1993 г. : (с учетом поправок, от 21 июля 2014 г. №11 ФКЗ) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2014. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ : (ред. от 27 дек. 2018 г.; с изм. и доп., вступ. в силу с 8 янв. 2019 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 18 дек. 2001 г. № 174-ФЗ : (ред. от 27 дек. 2018 г.; с изм. и доп., вступ. в силу с 08 янв. 2019 г.)) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2019. – Доступ из локальной сети Науч.б-ки Том. гос. ун-та.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: федер. закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ : (ред. от 06.02.2019 г.) // В данном виде документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: федер. закон от 25 апр. 2002г. N 40-ФЗ (ред. от 01 мая 2019г.) "/// В данном виде документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. N 1090 (ред. от 04

дек. 2018г.) // В данном виде документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 дек. 2008 г. № 25 : (ред. от 24 мая 2016 г.) .) // В данном виде документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Научная и учебная литература

1. Агафонов, В. В. Криминалистика. Конспект лекций / В.В. Агафонов, А.Г. Филиппов. - М.: Юрайт, 2012. - 192 с.
2. Белкин, Р.С. Криминалистика. Краткая энциклопедия / Р.С. Белкин. - М.: БРЭ, 2016. - 111 с.
3. Винберг, А.И. Криминалистика / А.И. Винберг, Б.Л. Зотов, Ю.Г. Корухов, и др.. - М.: Юридическая литература; Издание 2-е, испр. и доп., 2013. - 536 с.
4. Винберг, А.И. Криминалистика / А.И. Винберг, Б.М. Шавер. - М.: Юридической литературы; Издание 3-е, перераб. и доп., 2015. - 272 с.
5. Вышинский, А.Я. Криминалистика / А.Я. Вышинский. - М.: Книга по Требованию, 2012. - 127 с.
6. Ищенко, Е. П. Криминалистика / Е.П. Ищенко, В.А. Образцов. - М.: ЭЛИТ, 2012. - 536 с.
7. Ищенко, Е. П. Криминалистика в вопросах и ответах. Учебное пособие / Е.П. Ищенко. - М.: Проспект, 2014. - 304 с.
8. Клаус, Дитер Поль Естественно-научная криминалистика / Клаус Дитер Поль. - Москва: Машиностроение, 2017. - 304 с.
9. Криминалистика (учебник). - М.: Спарк, 2013. - 544 с.
10. Криминалистика / Н.И. Порубов и др. - М.: Вышэйшая школа, 2015. - 640 с.

11. Криминалистика / Под редакцией А.Г. Филиппова. - М.: Высшее образование, Юрайт, 2017. - 448 с.
12. Криминалистика / Под редакцией А.Г. Филиппова. - М.: Юрайт, 2017. - 448 с.
13. Криминалистика / Под редакцией А.Г. Филиппова. - М.: Юрайт, Юрайт, 2015. - 448 с.
14. Криминалистика / ред. А.Н. Васильев. - М.: МГУ, 2015. - 620 с.
15. Криминалистика / ред. С.А. Голунский. - М.: Госюриздат, 2015. - 512 с.
16. Криминалистика социалистических стран. - М.: Юридическая литература, 2013. - 512 с.
17. Криминалистика. - М.: АСТ, Сова, ВКТ, 2015. - 875 с.
18. Криминалистика. - М.: Издательство МГУ, 2014. - 496 с.
19. Криминалистика. - М.: Наука-Спектр, Дашков и Ко, 2012. - 464 с.
20. Криминалистика. - М.: Проспект, 2013. - 502 с.
21. Криминалистика. - М.: Спарк, 2013. - 750 с.
22. Криминалистика. - М.: Спарк, 2016. - 544 с.
23. Криминалистика. - М.: Экоперспектива, 2014. - 416 с.
24. Криминалистика. - М.: ЮРИСТЪ, 2017. - 735 с.
25. Криминалистика. - М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2017. - 944 с.
26. Криминалистика. - М.: Юридическая литература, 2013. - 552 с.
27. Криминалистика. - М.: Юридическая литература, 2014. - 544 с.
28. Криминалистика. - М.: Юрист, 2014. - 592 с.
29. Криминалистика. - М.: Юрлитинформ, 2014. - 296 с.
30. Криминалистика. - Москва: ИЛ, 2016. - 835 с.
31. Криминалистика. - Москва: ИЛ, 2017. - 672 с.
32. Криминалистика. - Москва: СПб. [и др.] : Питер, 2012. - 832 с.
33. Криминалистика. Информационные технологии доказывания. - М.: Зерцало-М, 2017. - 752 с.

34. Крылов, И. Ф. В мире криминалистики / И.Ф. Крылов. - М.: Издательство Ленинградского университета, 2014. - 328 с.
35. Крылов, И. Ф. В мире криминалистики / И.Ф. Крылов. - М.: Издательство Ленинградского университета, 2017. - 278 с.
36. Мухин, Г. Н. Криминалистика / Г.Н. Мухин, Д.В. Исютин-Федотков. - М.: ТетраСистемс, 2012. - 240 с.
37. Пахомов, А. В. Криминалистика. Краткий конспект лекций / А.В. Пахомов. - М.: МОДЭК, 2017. - 320 с.
38. Порубов, Н. И. Криминалистика / Н.И. Порубов, Г.И. Грамович, А.Н. Порубов. - М.: Вышэйшая школа, 2014. - 576 с.
39. Россинская, Е. Р. Криминалистика / Е.Р. Россинская. - М.: Норма, 2012. - 464 с.
40. Россинская, Е. Р. Криминалистика / Е.Р. Россинская. - М.: Юнити-Дана, 2013. - 352 с.
41. Савельева, М.В. Криминалистика / М.В. Савельева. - М.: Дашков и К°, 2013. - 852 с.
42. Тартаковский, Д. Ф. Измерения в криминалистике. Методические основы. О юридической силе результатов измерений / Д.Ф. Тартаковский, Ю.В. Гальцев, В.В. Гарманов. - Москва: Огни, 2012. - 124 с.
43. Торвальд, Ю. Век криминалистики / Ю. Торвальд. - М.: Прогресс, 2016. - 325 с.
44. Торвальд, Ю. Век криминалистики / Ю. Торвальд. - М.: Прогресс, 2016. - 335 с.
45. Торвальд, Ю. Век криминалистики / Ю. Торвальд. - М.: Прогресс, 2017. - 324 с.
46. Тюнис, И. О. Криминалистика / И.О. Тюнис. - М.: Синергия, 2012. - 232 с.
47. Шурухнов, Н. Г. Криминалистика / Н.Г. Шурухнов. - М.: МПСИ, МОДЭК, 2017. - 776 с.

48. Эксархопуло, А. А. Криминалистика / А.А. Эксархопуло. - М.: Лема, 2013. - 904 с.

49. Яблоков, Н. П. Криминалистика / Н.П. Яблоков. - М.: Норма, Инфра-М, 2012. - 400 с.

50. Яблоков, Н. П. Криминалистика / Н.П. Яблоков. - М.: Юрайт-Издат, Юрайт, 2013. - 288 с.

Приложение 1

Основные показатели аварийности по Томской области за 2013-2017 г.

Год	Количество зарегистрированных ДТП/ из них – с пострадавшими	Количество лиц, пострадавших в ДТП / из них количество погибших	Количество пострадавших детей / из них количество погибших	Количество ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения	Количество ДТП из-за неудовлетворительных дорожных условий
2013	33495/ 922	1268/ 143	131/ 4	56	293
2014	31448/ 878	1143/ 128	105/ 4	68	292
2015	26394/ 850	1146/ 108	128/ 2	81	396
2016	22449/ 872	1176/ 106	18/ 5	104	383
2017	20303/ 827	1101/ 93	129/ 2	98	297

В данной таблице отражены статистические показатели аварийности по Томской области. Снижение показателя зарегистрированных ДТП можно объяснить несколькими возможными факторами, такими как увеличение в г. Томске камер видео и фото фиксации нарушений ПДД, проведение эффективных мероприятий по пресечению ДТП. В тоже время можно заметить повышение количества ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Данная статистика говорит о халатном отношении водителей к низким штрафам за езду в нетрезвом виде. Большая часть ДТП произошедших из-за неудовлетворительных дорожных условий приходится на зимнее время. Многие автовладельцы оказываются не готовы к наступлению холодов и появлению ледового покрытия на дороге, оказываясь на летней, не приспособленной для зимнего движения резине.

Приложение 2

Около 08 часов 45 минут на 51 километре автодороги Томск – Колпашево, произошло столкновение встречных автомобилей. По предварительной информации, автомобиль Mazda Demio (автомобиль В), выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение со встречным автомобилем Mazda 3 (автомобиль А).



По первым признакам данная авария представляет собой встречное столкновение, т.к. расположение транспортных средств на проезжей части соответствует лобовому столкновению. Но поврежденная правая часть, говорит, о том, что удар пришелся именно в нее. На этом, можно сделать вывод, о том, что автомобиль В вынесло на полосу встречного движения, где он потерял управление и столкнулся с автомобилем А.