

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт	Кафедра
<u>Юридический</u>	<u>«Государственно-правовые дисциплины»</u>
Направление подготовки (специальность)	<u>40.03.01 Юриспруденция</u>
Профиль	<u>Правозащитная деятельность</u>

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему Криминалистическая характеристика расследования дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов малого класса

Студент (ка) <u>16ЮДО5</u>		Патеев Рамиль Рафаэлевич
номер группы	подпись, дата	фамилия, имя, отчество полностью

Научный руководитель д.ю.н., профессор

должность

<u>ПГУ</u>		<u>Романовская О.В.</u>
наименование организации	подпись, дата	фамилия, инициалы

Консультанты:

по _____		
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
по _____		
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
по _____		
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы

Нормоконтролер: <u>к.ю.н., доцент</u>		<u>Катомина В.А.</u>
должность	подпись, дата	фамилия, инициалы

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ № _____)

Заведующий кафедрой

_____	<u>Романовская О.В.</u>
(подпись)	(фамилия, инициалы)

Работа защищена с отметкой _____ (протокол заседания ГЭК от _____ 202 г. № _____).

Секретарь ГЭК

_____	<u>Вдовина Т.Е.</u>
(подпись)	(фамилия, инициалы)

Пенза 2020

ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Юридический институт

Направление «Юриспруденция»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой ГПД

название

_____/ О.В. Романовская /
(инициалы и фамилия)

«__» _____ 2020 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента гр.№16ЮДО5

Патеева Рамиля Рафаэлевича

1. Тема работы Криминалистическая характеристика расследования дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов малого класса
2. Научный руководитель профессор, д.ю.н., О.В. Романовская
3. Дата выдачи задания 02.12.2019 г.
4. Срок сдачи студентом законченной работы 13.01.2020 г.
5. Перечень подлежащих разработке вопросов:
 - Общая характеристика расследования ДТП;
 - Криминалистическая характеристика расследования ДТП с участием автобусов малого класса.

6. Консультанты по работе, с указанием относящихся к ним разделов работы

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		Задание выдал	Выполненное задание принял
Введение		2 декабря 2019 г. Романовская О.В. _____	4 декабря 2019 г. Романовская О.В. _____
Общая характеристика расследования ДТП		4 декабря 2019 г. Романовская О.В. _____	23 декабря 2019 г. Романовская О.В. _____
Криминалистическая характеристика расследования ДТП с участием автобусов малого класса		23 декабря 2019 г. Романовская О.В. _____	9 января 2020 г. Романовская О.В. _____
Заключение		9 января 2020 г. Романовская О.В. _____	13 января 2020 г. Романовская О.В. _____

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП	8
1.1 Статистика ДТП в Российской Федерации и Пензенской области	8
1.2 Понятие и классификация ДТП.	9
1.3 Основные причины ДТП.	14
2 КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	
РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ МАЛОГО	
КЛАССА.....	19
2.1 Обстоятельства, подлежащие установлению при ДТП.	19
2.2 Особенности возбуждения уголовного дела при ДТП.	22
2.3 Следственные действия при расследовании ДТП.....	25
2.4 Криминалистическая характеристика расследования ДТП с участием автoбyсa мaлoгo клacсa.....	32
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	56
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	59

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы обусловлено возрастанием спроса на услуги автомобильного транспорта, который сегодняшний день является наиболее динамично развивающимся и востребованным из всех видов транспорта. На его долю приходится большая часть грузов, которые перевозятся всеми видами транспорта, так же наблюдается стремительное увеличение объема осуществляемых им пассажирских перевозок. Пусть автомобильные перевозки не самые безопасные, многие продолжают передвигаться данным видом транспорта.

Массовое увеличение автомобильного парка наряду с другими факторами обусловило рост количества дорожно-транспортных происшествий. В этой связи обеспечение безопасности дорожного движения в нашей стране в последние годы стало очень серьезной проблемой. Критическая ситуация в сфере безопасности дорожного движения усугубляется тенденцией к дальнейшему ухудшению, которая определяется:

- а) высокой долей среди погибших людей наиболее активного трудоспособного возраста;
- б) значительной тяжестью последствий дорожно-транспортных происшествий и уровнем аварийности;
- в) низким уровнем безопасности перевозок на пассажирском автотранспорте;
- г) продолжающимся ухудшением условий дорожного движения в городах.

Преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Их повышенная общественная опасность обусловлена, не только широкой распространенностью, но и тяжестью последствий: наличием жертв, значительными размерами имущественного вреда, высоким уровнем травматизма значительными размерами

имущественного вреда. При расследовании преступных нарушений правил безопасности дорожного движения возникают сложности с необходимостью выяснения причин происшествия, которые протекают в условиях крайне быстрого изменения дорожной обстановки. Разобраться в ситуации, восстановить механизм происшествия - всегда сложная техническая и юридическая задача следователя.

Целью выпускной квалификационной работы является рассмотрение криминалистической характеристики расследования дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов малого класса.

Задачи исследования:

- проанализировать статистику ДТП с участием автобусов, как в Пензенской области, так и в Российской Федерации;
- исследовать объект и объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершаемые водителями маршрутных транспортных средств;
- рассмотреть основные причины ДТП с участием автобусов;
- изучить особенности возбуждения уголовного дела при ДТП с участием автобусов;
- рассмотреть проблемы криминалистической характеристики расследования ДТП с участием автобусов;
- изучить проблемы применения уголовной ответственности к лицам, по чьей вине было совершено ДТП с участием автобусов.

Методология исследования. При написании работы использовались следующие методы исследования: анализ, аналогия, классификация, обобщение материалов исследования, сравнительно-правовой, технико-юридический метод, метод нормативно-правового анализа.

Нормативная база работы состоит из Конституции Российской Федерации, Уголовного Кодекса РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ, Правила дорожного движения РФ, иные законы и подзаконные акты.

При написании работы использовались следующие электронные ресурсы: официальный сайт ГИБДД МВД России (<http://www.gibdd.ru/>), Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

Выпускная квалификационная работа состоит из двух разделов.

В первом разделе приводится общая характеристика расследования дорожно-транспортных происшествий.

Во втором разделе приводится криминалистическая характеристика расследования дорожно-транспортных происшествий.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

1.1 Статистика ДТП в Российской Федерации и Пензенской области

По данным ГИБДД за 10 месяцев 2019 год Российской Федерации зарегистрировано 133 тыс. дорожно-транспортных происшествия (сокращенно ДТП), в которых погибло 13.5 тыс. человек и ранено 171 тыс. человека. За этот период было зарегистрировано 5 598 ДТП с участием автобусов (на 12% больше, чем за аналогичный период предыдущего года), в которых 263 человек погибли и 8 854 человека получили ранения¹.

Самыми распространенными видами ДТП являются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. Столкновения ТС составляют более 40% от общего числа ДТП.

За 10 месяцев 2019 года снизилось количество происшествий с особо тяжкими последствиями. Всего за данный период произошло 153 подобные аварии. В них погибло 319 человек, и было ранено 1 695 человек.

С января по октябрь 2019 года снизилось число ДТП, виновниками которых стали водители автомобилей. Нарушения ПДД, которые повлекли аварии, происходили на 2.5% меньше по сравнению с прошлым годом. Погибших в подобных ДТП также на 8% меньше, как и раненых – на 2%. Однако говорить о коренном переломе в борьбе с аварийностью на дорогах не приходится, так как темпы снижения незначительны, но все же положительная динамика наблюдается.

При этом стоит отметить, что граждане, с большим стажем вождения, также грешат нарушениями. В количественном плане ими было совершено 2 160 ДТП, это на 30% больше, чем в прошлом году. В этих авариях погибли 89 человек.

¹ Сведения о состоянии безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 15.12.2019)

Помимо этого, автомобилисты со стажем управления от 10 до 15 лет совершили за 10 месяцев на 3.9% больше ДТП, чем за тот же период прошлого года. А опытные водители стаж вождения которых превышает 15 лет, ухудшили показатели по количеству ДТП на 2.6%, став самой массовой категорией по аварийности, – более 52.5 тыс. аварий.

Водители, получившие водительское удостоверение менее 5 лет назад, стали попадать в аварии реже (всего было официально зафиксировано 12.6 тыс. случаев), так и статистика зафиксировала улучшение на 11.9%. То есть статистически новые программы обучения дают определенное улучшение.

В Пензенской области по данным ГИБДД за 10 месяцев 2019 произошло 1680 ДТП, в которых 165 человек погибли и 2 111 человек получили травмы.

Среди общего числа ДТП столкновения ТС составили 786 ДТП, в которых 78 человек погибло и 1298 были ранены.

С участием автобусов в Пензенской области за 2019 год зарегистрировано 85 ДТП, в котором 4 человека погибло и 102 получили ранения.

Таким образом, региональная статистика ДТП сопоставима с общероссийской статистикой аварийности на автомобильных дорогах.

1.2 Понятие и классификация ДТП.

Дорожно-транспортным преступлением является: «Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека...»¹.

Состав большинства данных преступлений материальный, так как преступление окончено с момента наступления общественно опасных

¹ Алексеев, А.П. Правила дорожного движения 2016 с иллюстрациями с самыми последними изменениями. – М.: Эксмо, 2016. – С.56.

последствий в виде смерти либо причинения тяжкого вреда здоровью человека.

В зависимости от общественной опасности совершённого деяния, преступления, которые предусмотрены данной статьёй, могут быть преступлениями средней тяжести, тяжкими преступлениями.

Преступление может быть совершено действием участника дорожного движения, к примеру, водитель не убедился в том, что проезжая часть в месте пешеходного перехода свободна от пешеходов, выехал на неё и, своими действиями, причинил пешеходу либо пешеходам тяжкий вред здоровью или смерть.

В юридической науке в качестве объекта преступления выступает эксплуатация транспортных средств и безопасность дорожного движения. Под эксплуатацией транспортных средств деятельность, которая направлена на обеспечение надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, как совокупность условий по обеспечению транспортной безопасности. Безопасность дорожного движения понимается состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. А под термином безопасность дорожного движения понимается состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий¹.

Предмет данных преступлений является автомобиль, трамвай, автобус, мотоцикл или другое механическое транспортное средство. Под «Механическим транспортным средством» понимается любое транспортное средство кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. нарушение правил дорожного движения на двух- трёхколёсном транспортном средстве, приводимом в движение двигателем с рабочим объёмом не более 50 кубических сантиметров и имеющим максимальную скорость на более 50

¹ Алфёрова, В.А, Фёдорова, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие. – М.: Лига разум, 1998.– С.256.

километров в час, не подпадают под действие данной статьи Уголовного кодекса России¹.

Лицо, которое управляет транспортным средством, может нести ответственность по статье 264 УК РФ, только если наступившие общественно-опасные последствия наступили вследствие нарушения им эксплуатации транспортного средства или Правил дорожного движения, в других случаях преступления будут квалифицироваться по другим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации.

Объективной стороной данных преступлений выражается:

- в причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями;
- в наступлении тяжкого вреда здоровью человека;
- в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Дорожное движение это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог². Это сложная социально-техническая система, которая включает в себя: пешеходов, пассажиров и различные транспортные средства, движение подчиняется определённым принципам, нарушение которых влияет на квалификацию данных преступлений:

- а) Приоритет жизни и здоровья граждан, которые участвуют в дорожном движении;
- б) Приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан участвующих в нём;

¹ Клепицкий, И.А. Практикум по уголовному праву. Общая и особенная части. – М.: ТК Велби, Проспект, 2006. – С. 124.

² Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. – 1995. - № 50. – Ст. 4132.

в) При обеспечении дорожного движения соблюдение интересов граждан.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств заключается в не обеспечении надлежащего технической исправности транспортного средства технического состояния, технического состояния, нарушении правил перевозки пассажиров или груза. Перечень неисправностей и условий, запрещающих эксплуатировать транспортные средства, находится в приложении к правилам дорожного движения¹.

Дорожно-транспортные преступления могут выражаться в виде:

а) Столкновение это происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся столкновения, которые произошли с внезапно остановившимся транспортным средством, например при заторе движения или из-за технической неисправности и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

б) Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

в) Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

г) Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

д) Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - № 47. - Ст. 4531.

которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и так далее).

е) Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

ж) Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

з) Падение пассажира - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

и) Иной вид ДТП - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. В эту категорию относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, которые не являются участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и другие¹.

Таким образом, дорожно-транспортные это преступления средней тяжести и тяжкие совершенные действием. Объектом данных преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Объективная сторона: в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; наступлении тяжкого вреда здоровью человека; причинная связь между деянием и наступившими вредными последствиями.

¹ Алфёрова, В.А, Фёдорова, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие. – М.: Лига разум, 1998.– С.163.

1.3 Основные причины ДТП

Основное количество ДТП происходит по субъективным причинам полностью либо частично. В различной степени почти всегда присутствует вина участника происшествия. Исключения могут составлять лишь случаи, когда ДТП происходят в результате каких-то объективных и полностью от событий, которые не как не зависят от воли человека, например когда автомобиль ударила молния или когда под движущимся автомобилем просел асфальт. Животное, которое выбежало на дорогу, различные препятствия на дороге, другие внешние факторы, которые человек мог избежать и предположить, не рассматриваются как единственные причины аварии. В лучшем случае, помимо нарушений ПДД, которые допустил водитель, устанавливается, например, нарушение норм и правил содержания дорог дорожными службами. Техническая неисправность транспортного средства также не является самостоятельной причиной ДТП, так как водитель перед выездом обязан проверить и обеспечить в пути исправность автомобиля (п. 2.3.1 ПДД).

Так же в ПДД есть универсальные нормы, которые позволяют установить вину водителя практически в любом ДТП. Например, пункт 10.1 ПДД РФ — водитель должен выбирать скорость в таких пределах, чтобы обеспечить постоянный контроль над движением. Следующее пункт 9.10 ПДД РФ, которое говорит о том, что водитель должен соблюдать интервал до впереди идущего транспорта и боковой интервал и другие. Происшествия только по вине пешеходов происходят в редких случаях и возможны, лишь при неожиданном выходе на проезжую часть в неположенном месте или на запрещающий сигнал светофора.

Таким образом, основной причиной ДТП являются действия водителя, которые не соответствуют требованиям правил дорожного движения. Более детальная классификация возможна исходя из конкретных норм ПДД. К основным причинам относят:

а) Нарушение водителем скоростного режима движения (пункт 10.1 ПДД). Нередко водители путают неправильный выбор скорости с превышением предельного допустимого значения для данной местности (пункты 10.2 – 10.4 ПДД) или определённого соответствующими дорожными знаками. В реальности правильный выбор скоростного режима не зависит от предельных показателей и определяется исходя из сложившейся дорожной обстановки. Само по себе превышение предельно допустимой скорости не может повлечь ДТП, авария происходит в связи с невозможностью технической возможностью избежать столкновения. Водитель автомобиля, который двигается со скоростью 100 км/ч по городу, может сманеврировать или успеть затормозить при достаточной видимости и свободной дороге, в то время как при скорости равной 30 км/ч на скользком асфальте при срабатывании тормозных механизмов автомобиль потеряет управление и произойдет столкновения с другими автомобилями. Тормозной путь автомобиля на сыром асфальте увеличивается до полутора раз, а на дороге, которая покрыта корочкой льда — в 4–5 раз по сравнению с сухим покрытием асфальта.

б) Выезд автомобиля на запрещающий сигнал светофора или регулировщика. Обстоятельства и последствия такого нарушения очевидны.

в) Неправильный выбор водителем транспортного средства интервала до впередиидущего транспорта или бокового интервала. Резкое торможение двигающегося впереди автомобиля, как правило, не является причиной происшествия. Водитель, который едет сзади, должен выбирать безопасное расстояние до впереди едущего транспортного средства, которое позволит ему в критической ситуации остановиться. Часто водители пытаются уйти от столкновения с машиной, которое движется впереди, путём маневрирования и совершают выезд на полосу встречного движения, где происходит столкновение. ПДД РФ не предусматривают возможность маневрирования при возникновении опасности. Действия водителя должны быть направлены

только на снижение скорости вплоть до полной остановки транспортного средства.

г) Выезд на встречную полосу (пункт 9.1 ПДД РФ). Причины выезда может быть обгон с несоблюдением правил, попытка уйти от столкновения с препятствием, которое возникло впереди, неправильный выбор расположения транспортного средства на проезжей части без разметки, умышленные действия, которые привели к ДТП.

д) Нарушение правил поворота (пункт 8.6 ПДД РФ). Многие водители нарушают правила поворота на перекрёстках. При завершении манёвра транспортное средство должно оказаться на своей полосе движения, а фактически водитель совершает частичный проезд по встречной полосе, в результате таких действий происходит столкновение, с автомобилем который движется по полосе встречного движения.

е) Другие нарушения ПДД РФ.

ж) Иные обстоятельства, которые часто указываются в качестве причин ДТП, в настоящее время являются повышающими вероятность события факторами либо дополнительными причинами.

К ним можно отнести:

- Физическое состояние водителя, может привести к ДТП. К таким факторам относят плохое самочувствие, усталость. Для водителей автобусов, грузовиков и некоторых других категорий предусматривается особый режим работы, которые предполагает обязательный отдых между рейсами и во время пути. С 2019 года грузовые транспортные средства и автобусы должны быть оборудованы тахографами, которые будут следить за режимом труда и отдыха водителей. Нарушение данных норм является одним из факторов, который влияет на аварийность. Прямой запрет на управление транспортным средством в утомленном либо болезненном состоянии наряду с управлением в состоянии опьянении содержится в пункте 2.7 ПДД РФ.

- Факторы, которые отвлекают водителя. К таким относятся, громкая музыка, посторонний шум и разговоры в салоне, обращение внимания

водителя к пассажирам (например, маленьким детям) или животные которые находятся в салоне автомобиля и отвлекают водителя от контроля над дорожным движением. Это не позволяет своевременно среагировать на изменение дорожной обстановки.

- Погодные условия оказывают многофакторное и разностороннее влияние на дорожное движение. Снег, дождь, град снижают видимость, и сцепляющие свойства асфальта с колесами автомобиля, туман способен ограничить зону видимости дороги до нескольких метров по сравнению с сотнями метров в хорошие погодные условия, яркое солнце так же пагубно влияет на водителя, оно ослепляет водителя. В неблагоприятную погоду водитель быстрее утомляется, из-за дополнительного напряжения.

- Состояние дорожного покрытия является не маловажным фактором, который влияет на безопасность дорожного движения. Ежегодно ведется работа по восстановлению дорожного полотна, за последние годы было отремонтировано значительная протяжённость, как трасс, соединяющих города между собой, так и внутригородские дороги, но проблема остается актуальной, и говорить о полностью удовлетворительном качестве дорожного полотна пока не приходится.

- Наркотическое, токсическое и алкогольное опьянение. Нарушение пункта 2.7 ПДД РФ не может стать причиной происшествия, но состояние опьянения оказывает большое влияние, как на координацию, так и на реакцию человека, при таком состоянии водитель не может адекватно расценивать дорожную обстановку. Даже если фактически пьяный водитель не совершит иные нарушения ПДД и ДТП произойдёт в результате действия другого участника движения, с высокой степенью вероятности он будет привлечен к ответственности за аварию и причинённый материальный и моральный ущерб.

К другим факторам, которые способствуют ДТП, можно отнести действия диких животных, ненадлежащий надзор хозяев за домашними животными, различные природные явления, о которых говорилось выше.

Плохое содержание прилегающих к дорогам объектов, например, при падении на дорогу различных тел, таких как деревья, столбы, конструкции. К факторам, которые способствуют ДТП также относят недостаточный уровень подготовки водителей в автошколах, недочеты в конструкции пассивной и активной безопасности автотранспортных средств.

2 КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ МАЛОГО КЛАССА

2.1 Обстоятельства, подлежащие установлению при ДТП

Нарушение лицом, который управляет автомобилем, автобусом, трамваем, мотоциклом, либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба, либо смерть одного или нескольких человек. А также оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления указанных выше последствий, относятся к числу уголовно наказуемых деяний¹.

Криминалистическая характеристика ДТП, как автобусов, так и различных иных транспортных средств во многом определяется тем, что данные происшествия относят к разряду неосторожных, неумышленных преступлений. Она состоит из следующих элементов.

Обстановка при котором было совершено ДТП определяется тем, что большое количество их происходит в таких городах, где сильно развита транспортная система, высокая интенсивность пешеходных потоков. В сельских местностях аварии совершаются в разы меньше, чем в хорошо развитых городах. При этом стоит отметить то, что в городах подавляющее большинство ДТП совершаются на перекрестках, площадях и различных развязках. Значительное число происшествий связаны с нарушениями правил безопасности участниками дорожного движения.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. -1996. - № 25. - ст. 2854.

Правовая оценка действий, которые совершает водитель, связаны с оценкой дорожной обстановки, включающая в себя комплекс сведений о ширине проезжей части, о степени ее освещенности, о состоянии средств регулирования дорожного движения, о применении средств автоматизированной системы управления движением, дорожных условиях, типе и состоянии дорожного полотна¹.

Выделяют следующие механизмы совершения преступления: столкновения транспортных средств, наезды на препятствия, наезды на пешеходов, опрокидывания, выпадение пассажиров из автомобилей. Столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов чаще всего происходят в городах, а сельской местности присущи наезды на препятствие и опрокидывания. Это обусловлено недостаточным контролем водителей за техническим состоянием автомобилей и характеризуются большим количеством неисправностей².

По характеру типичных данному происшествию материальных следов, которые были оставлены на месте аварии, предположительно можно определить какой вид ДТП, установить транспортные средства и водителя участвовавшие в данном происшествии, по чьей вине оно произошло. Например, для наездов на пешеходов присущи следы крови на дороге и деталях автомобиля, незначительные повреждения частей кузова (капота, бампера, ветрового стекла, крыльев). Глубокие и обширные деформации металлических и разломы деревянных частей, большое количество осколков стекла, частиц краски, снега и грязи, которые отделяются от нижней части транспортного средства, наблюдаются при столкновении транспортных средств. Люди, которые находятся в транспортном средстве, получают сильные телесные повреждения, по которым можно определить, кто из участников происшествия находился за рулем, а кто был на месте пассажира.

¹ Иларионов, В.А. Судебная автотехническая экспертиза. Часть 2. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – С.325.

² Филипова, А.Г. Криминалистика. Учебник. – М.: Высшее образование, 2007. – С.154.

Для опрокидываний характерны большая протяженность следа торможения либо заноса, повреждения на боковых частях и крыши кузова транспортного средства, для наездов на препятствия присущи значительные разрушения передней части автомобиля.

Изучение личности водителя, который нарушил правила безопасности движения, важный этап при расследовании дорожно-транспортных происшествий. На данном этапе важно установить профессиональные качества лица, который управлял транспортным средством, такие как уровень подготовки, стаж работы водителем, опыт вождения, а также наличие каких-либо заболеваний, которые оказывают влияние на безопасное вождение, наличие алкогольного опьянения, степень утомления к моменту ДТП.

К основным причинам ДТП следует отнести:

- пренебрежение правилами дорожного движения и недисциплинированность участников дорожного движения; многие водители и пешеходы не учитывают конкретные дорожные условия, из-за переоценки своих способностей;
- невыполнение водителями правил очередности проезда и безопасной дистанции до впереди идущего автомобиля;
- переход проезжей части в неположенном месте, неожиданный выход на дорогу, переход на красный свет светофора.

Обстоятельства, которые подлежат установлению при расследовании ДТП:

- а) характер происшедшего (несчастный случай, преступление, стихийное бедствие);
- б) место, время и другие обстоятельства произошедшего ДТП;
- в) виновен ли водитель, и нарушал ли он правил дорожного движения;

г) причинно-следственная связь между нарушением ПДД и последствиями, которые наступили;

д) механизм ДТП;

е) имеются ли отягчающие либо смягчающие вину водителя обстоятельства;

ж) размер и характер ущерба, а так же степень тяжести вреда здоровью и количество пострадавших;

з) обстоятельства, которые способствовали совершению преступления¹.

2.2 Особенности возбуждения уголовного дела при ДТП

Возбуждение уголовного дела о ДТП имеет ряд особенностей, которые присущи только данному составу преступлений. Как правило, уголовное дело возбуждается не в отношении лица, которое виновно в аварии, а по факту случившегося, например, столкновение транспортных средств, опрокидывание либо наезд на пешехода, и так далее. При этом механизм данного вида происшествия очень неочевиден и сложен, и на начальном этапе расследования не всегда представляется возможным высказать объективное суждение о том, нарушил ли водитель установленные правила. Это определяется на более позднем этапе, когда уже проанализированы и собраны все необходимые сведения о ДТП, в том числе и те, которые на основе юридических знаний не поддаются оценке. К ним относятся: установление механизма их взаимного сближения в условиях происшествия; определение обладал ли водитель технической возможностью избежать вредные последствия, скорости движения автомобилей и пешеходов. Для этого необходимо провести ряд экспертиз и сопоставить их результаты с другими материалами по делу. В связи с этим водитель на первоначальном

¹ Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. – М. : Изд-во МГУ, 1988.– С.46.

этапе допрашивают в качестве свидетеля, а обвиняемым он становится на последующих этапах расследования¹.

На месте ДТП сотрудники ГИБДД осуществляют проверку водителя на состояние опьянения, с помощью индикаторной трубки «Контроль трезвости».

Так же имеется и другой способ установления состояния опьянения водителя это проведение судебно-медицинской экспертизы, назначает которую следователь по постановлению и делает вывод по результатам исследования мочи, крови, слюны.

Для того что бы определить направление расследования в первую очередь значение имеет полнота информации о времени, месте и последствиях ДТП, а так же о личности водителя и транспортных средствах участников.

Практика расследования происшествий позволяет выделить три основные исходные следственные ситуации.

Первая ситуация, когда водитель, автомобиль и потерпевший находятся на месте ДТП, или, если же они по каким-либо причинам отсутствуют на месте происшествия, по различным причинам, например в связи с госпитализацией в медицинское учреждение, но о них есть все необходимые сведения.

Данная ситуация является одной из самых распространенных и возникает при столкновениях нескольких автомобилей. Это позволяет получить полную информацию об обстоятельствах происшествия от участников, осмотра места ДТП и транспортных средств. Характер информации, которая имеется, в большей мере определяют последовательность следственных действий по решению ситуации. К ним относятся: допрос свидетелей, водителя, потерпевшего, назначение судебно-

¹ Зуев П.М.. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие. – М.: Веда, 1990. – С.18.

медицинской экспертизы, осмотр места происшествия, освидетельствование участников происшествия¹.

Вторая ситуация, когда потерпевший находится на месте ДТП, а транспортное средство и водитель отсутствуют, и о них нет достоверных сведений.

Такая ситуация характеризуется наличием сведений о времени, месте совершения происшествия, его последствиях.

После осмотра места происшествия необходимо допросить потерпевшего и свидетелей-очевидцев, для получения сведений, которые необходимы для установления личности водителя и транспортного средства. Далее нужно назначить судебно-медицинскую экспертизу. Затем допросить водителя и осмотреть автомобиль, а для выяснения обстоятельств необходимо провести очные ставки между потерпевшим и водителем.

Третья ситуация, когда транспортное средство и потерпевший находятся на месте аварии, а водитель автомобиля отсутствует.

При этом имеются достоверные сведения о месте совершения ДТП и времени. В данных ситуациях свидетели и потерпевший могут наблюдать, совершившего преступление водителя, так как он прежде чем скрыться с места происшествия, выходит из автомобиля, для того чтобы убедиться, что потерпевший находится в бессознательном состоянии или мертв². Если имеются очевидцы водитель под предлогом вызова скорой помощи или сообщения о случившемся в полицию скрывается. Но, в этой ситуации нередко водитель делает заявление в полицию об угоне транспортного средства после совершения им ДТП. Поэтому после допроса свидетелей и осмотра места происшествия осмотра необходимо организовать мероприятия по поиску с учетом информации, которая имеется, при этом проверяя

¹ Балашов Д.Н, Балашов Н.М, Маликов С.В. Криминалистика: Учебник. – М.: Изд.-во «ИНФРА-М», 2005 г. – С.254.

² Суворов, Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: Учеб. пособие для вузов. – М.: Издательство «Экзамен», издательство «Право и закон», 2004. – С.134.

заявления, которые поступили в полицию. Так же полученным водителем телесным повреждениям или ушибам можно установить факт нахождения водителя за рулем автомобиля¹.

2.3 Следственные действия при расследовании ДТП

При расследовании дорожно-транспортных происшествий обычно проводят следующие неотложные следственные действия: осмотр места происшествия, допрос совершившего ДТП водителя, допрос свидетелей-очевидцев, допрос потерпевшего, назначение судебно-медицинской экспертизы².

Осмотр места происшествия. По прибытии на место происшествия необходимо кратко опросить находящихся там потерпевшего, водителя, свидетелей-очевидцев, сотрудника полиции, который первым прибыл на место происшествия, для уяснения сущности происшедшего и установления признаков преступления. На основе полученных сведений определяется тактика осмотра места происшествия.

В ходе осмотра места ДТП решаются следующие задачи: обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств; выяснение обстановки происшествия; установление технического состояния транспортного средства; розыск скрывшегося с места происшествия водителя; установление причин и условий, способствовавших ДТП.

В соответствии с этими типичными задачами выделяются типичные объекты осмотра места ДТП: отрезок улицы (дороги) и прилегающая к нему обстановка, труп, транспортное средство, следы действий по сокрытию ДТП.

До начала осмотра определяются границы места происшествия – участок проезжей части улицы (дороги), на котором сохранились следы ДТП, организуется объезд этого участка на время осмотра.

¹ Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие. – М.: Веда, 1990. – С.24.

² Кристи, Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – С.87.

При осмотре проезжей части следует установить тип ее покрытия (асфальт, бетон, грунт), продольный и поперечный профили (уклон, подъем), ширину и число полос для движения, состояние дорожного покрытия (мокрое, обледенелое, заснеженное), недостатки покрытия, наличие и расположение дорожных знаков, светофоров, температуру воздуха и расстояние, на которое просматривается проезжая часть.

Большое значение в познании механизма ДТП имеет изучение следов, образующихся на проезжей части. Наиболее распространенными являются следы движения транспортного средства. Криминалистическая ценность следов заключается в том, что их изучение позволяет установить вид и тип транспортного средства, характерные особенности шин.

Исследование следов движения позволяет также установить направление движения транспортного средства, что необходимо для быстрого розыска скрывшегося водителя. Так, при движении автомобиля по грязи, пыли, снегу на дне следа образуются зубцы, пологие концы которых обращены в сторону его движения. Трава приминается в направлении движения транспортного средства. На вертикальной стенке глубокой колеи боковые части шины оставляют дугообразные трассы, обращенные незавершенной частью дуги в направлении движения транспортного средства. При соприкосновении боковой части шины грузового автомобиля с бордюрным камнем грунт зацепы ее оставляют следы в виде расположенных под острым углом друг к другу полос неодинаковой длины, острие которых обращено книзу. Более короткая часть полосы следа обращена в сторону, противоположную движению транспортного средства.

Определить направление движения транспортного средства можно по раздавленным колесом веткам, сухим листьям деревьев, следам разворота.

Другим видом следов движения являются следы торможения транспортного средства, по которым наряду с перечисленными обстоятельствами можно установить скорость движения, техническое состояние автомобиля, место наезда (столкновения), путь пешехода до места

наезда и другие обстоятельства. Так, следы торможения имеют более четкое отображение в направлении движения транспортного средства, а их длина зависит от его скорости. Отклонение следов торможения от прямой может указывать на неисправность тормозной системы – на неправильную регулировку тормозов.

Кроме следов колес, на проезжей части могут быть и другие следы: осколки стекла, кровь, грязь и частицы краски, следы волочения потерпевшего и т.д.

Целям розыска скрывшегося с места происшествия водителя могут служить обнаруженные на месте происшествия, принадлежащие ему предметы.

При осмотре транспортного средства фиксируются имеющиеся на нем следы ДТП (вмятины, царапины, разрушения деталей), их размеры и расположение, а также проверяется его техническое состояние- исправность тормозной, рулевой систем, светосигнальных устройств, состояние колес и шин; устанавливается также характер груза, его размещение и способ крепления.

Характер повреждений транспортного средства зависит от вида дорожно-транспортного происшествия. Так, для наездов на людей характерны вмятины овальной формы без повреждения слоя краски. Столкновения транспортных средств, опрокидывания, наезды на препятствия сопровождаются значительными повреждениями с разрывами металла и обширными отслоениями краски.

В целях наиболее полного выявления следов и предотвращения их порчи целесообразно осматривать транспортное средство в следующей последовательности: передняя часть, правая боковая, задняя, левая боковая части, крыша и низ.

Допрос свидетелей-очевидцев и потерпевшего. Круг обстоятельств, выясняемых при допросе свидетелей-очевидцев, можно разделить на четыре группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной

обстановке; об обстоятельствах совершения ДТП; о действиях водителя и других лиц после происшествия¹.

Правильной оценке показаний свидетелей-очевидцев и потерпевшего способствует выяснение условий восприятия случившегося. В этих целях выясняется состояние свидетеля или потерпевшего (не был ли болен, не находился ли в состоянии опьянения, что привлекло его внимание к дорожно-транспортному происшествию и т.д.). Кроме того, необходимо выяснить у них, каковы были погодные условия, видимость (освещенность), состояние проезжей части и т. п.

Если потерпевший двигался по проезжей части, то следует уточнить, двигался ли он по пешеходному переходу, какой сигнал был включен в светофоре, когда он увидел транспортное средство или услышал звук его двигателя, на каком расстоянии и какова была скорость его движения. Особое внимание следует уделить выяснению характера движения пешехода: в каком темпе он передвигался (медленным, спокойным или быстрым шагом, бегом); если менял темп движения, то какие отрезки и в каком темпе преодолел, какое расстояние прошел от тротуара до места наезда и под каким углом по отношению к проезжей части, каково было расположение транспортных средств на проезжей части.

При выяснении обстоятельств механизма наезда следует установить, в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения были причинены, в какой одежде находился и какие на ней образовались следы.

В тех случаях, когда водитель скрылся с места происшествия, при допросе нужно выяснить, подходил ли водитель к потерпевшему, какие действия производил на месте происшествия, каковы его приметы и отличительные признаки транспортного средства².

¹ Домке Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. высш. учеб. Заведений. – 2-е изд., стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2012. – С.158.

² Балакин, В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий [Текст]: учеб.пособие. – Омск :СибАДИ, 2010. – С.95.

У потерпевших от столкновения транспортных средств, опрокидывания и других видов ДТП выясняют: кто находился за рулем транспортного средства, на каком месте находился потерпевший, с какой скоростью вел водитель транспортное средство и как оно располагалось на проезжей части, время и место происшествия, какие следы образовались на проезжей части и транспортном средстве, как располагались транспортные средства после происшествия.

Допрос водителя. Важным источником информации о дорожно-транспортном происшествии на первоначальном этапе расследования являются показания водителя.

Независимо от вида ДТП и исходной следственной ситуации, при допросе водителя можно выделить четыре группы вопросов, по которым надлежит его допросить: о личности водителя и особенностях транспортного средства; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения происшествия; о действиях водителя после ДТП¹.

При изучении личности водителя необходимо установить стаж его работы в качестве водителя, квалификацию, наличие нарушений правил дорожного движения, за которые он привлекался к административной или иной ответственности, судимости.

Транспортное средство является важным элементом системы обеспечения безопасности движения, поэтому нужно выяснить сведения о его техническом состоянии. Если при осмотре обнаружена неисправность транспортного средства, то следует выяснить, было ли оно исправно перед выездом на линию, когда и каким образом эта неисправность проявилась. Если неисправность возникла в пути следования, необходимо установить характер этой неисправности, ее проявление и причину продолжения движения. Одновременно нужно выяснить сведения о лицах, ответственных

¹ Кристи, Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – С.72.

за техническое состояние транспортных средств, и кем был разрешен выезд из автопредприятия.

Познание дорожной обстановки и дорожных условий связано с установлением видимости, т.е. возможности различать водителем конкретные объекты (транспортные средства, пешеходов, повороты дороги) с определенного расстояния, а также освещенности проезжей части (уличное освещение, ближний или дальний свет фар), типа и состояния дорожного покрытия, профиля проезжей части.

Наиболее сложной является часть допроса об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия и центрального их элемента-механизма ДТП. Основное внимание уделяется выяснению характера движения транспортных средств, транспортного средства и пешехода непосредственно перед столкновением, наездом. При выяснении обстоятельств происшествия возникает задача получить точные данные о различных процессах (скорости транспортных средств, темпе движения пешехода, взаимном расположении движущихся объектов) на этапах развития происшествия, а также об обстановке происшествия.

Если ДТП связано с наездом на пешехода, то при допросе выясняется: с какой стороны по направлению движения транспортного средства появился пешеход, когда он был обнаружен водителем и на каком расстоянии. Так же какой был темп его движения, не останавливался ли он и не менял ли темп движения, в каком месте на проезжей части произошел наезд, были ли предметы, мешавшие своевременно обнаружить пешехода.

Для обеспечения правильного анализа механизма ДТП важным является выяснение действий водителя, которые он предпринимал для его предотвращения (торможение, объезд, подача звукового или светового сигнала) и на каком расстоянии от пешехода. Кроме того, необходимо выяснить поведение пешехода в этой дорожной ситуации: смотрел ли он в сторону приближающегося транспортного средства, как передвигался, как реагировал на сигналы водителя. Нередко такой анализ действий водителя и

потерпевшего позволяет уже в начале расследования установить правомерность действий одного из них.

При столкновениях транспортных средств круг подлежащих выяснению вопросов определяется обстоятельствами конкретного происшествия. Так, при расследовании попутных столкновений необходимо знать скорость, дистанцию транспортных средств, их расположение на проезжей части. У водителя переднего транспортного средства следует выяснить, какие его действия предшествовали столкновению и чем они были вызваны. У водителя заднего – как он воспринимал действия водителя переднего транспортного средства и на основе, каких признаков сделал вывод о его действиях. Например, если у него создавалось впечатление о торможении переднего автомобиля, то включался ли стоп-сигнал, заблокировали ли колеса.

Во время допроса водителя, скрывшегося после совершения ДТП, помимо уже изложенных обстоятельств, необходимо выяснить причину побега с места происшествия, куда он после этого прибыл, какие действия совершал по сокрытию следов происшествия, кому и что именно рассказывал об обстоятельствах совершенного им деяния.

Назначение судебно-медицинской экспертизы. При расследовании дорожно-транспортных происшествий судебно-медицинская экспертиза назначается для установления характера телесных повреждений, механизма их образования, для определения причины смерти.

Причиненные при ДТП телесные повреждения можно разделить на специфические, характерные и нехарактерные.

Специфические повреждения передают некоторые свойства деталей транспортного средства (размер, форму), например, отпечатки протектора шины, бампера, ободка фары на теле или одежде потерпевшего.

Характерные телесные повреждения возникают только в условиях конкретных обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (наезд на

человека, столкновение транспортных средств, выпадение из транспортного средства).

Могут возникнуть и нехарактерные телесные повреждения, не имеющие присущих двум первым группам признаков. Они возникают от воздействия на тело человека любого тупого или острого предмета.

При выяснении механизма образования телесных повреждений, наряду с вопросами о характере, степени тяжести, расположении, времени и последовательности образования телесных повреждений, причине смерти, могут быть получены ответы на вопросы о процессах причинения телесных повреждений: являются ли они результатом удара, сдавливания, трения; о положении потерпевшего в момент причинения телесных повреждений (поза потерпевшего, в какую часть тела был нанесен первоначальный удар, какие телесные повреждения возникли от удара транспортным средством, а какие от скольжения тела по проезжей части и т.д.).

Кроме того, эксперт может установить состояние потерпевшего в момент происшествия, например, наличие опьянения, физических недостатков (хромота, отсутствие отдельных органов).

По характеру телесных повреждений можно установить, кто конкретно из находившихся в транспортном средстве лиц управлял им.

2.4 Криминалистическая характеристика расследования ДТП с участием автобуса малого класса

Обстоятельства ДТП: 02 марта 2016 года в промежутке времени между 13 и 14 часами на 666 км федеральной автомобильной дороги «Урал-М5» на территории Бессоновского района Пензенской области вне населённого пункта произошло столкновение автобуса малого класса «MERCEDES 223210», следовавшего со стороны г. Пензы в направлении г. Кузнецка Пензенской области, с грузовым автомобилем «MERCEDES-BENZ 1844LS» с полуприцепом марки «SCHMITZ», следовавшим во встречном направлении. В результате дорожно-транспортного происшествия водители

транспортных средств получили телесные повреждения, а девять пассажиров автобуса «*MERCEDES 223210*» от полученных травм скончались на месте происшествия.

Дорожные условия на участке ДТП:

Видимость на проезжей части автодороги составляла более 300 м. Проезжая часть в месте ДТП прямая, имеет подъём со стороны г. Самара в направлении г. Москва. Асфальтовое дорожное покрытие было покрыто снего-песчаной массой. Дорожное покрытие без дефектов, ям и выбоин, шириной для двух направлений - 13,7 м. На месте ДТП имелась дорожная разметка 1.1 ПДД РФ, обозначающая правый край проезжей части по ходу движения в сторону г. Москва. К проезжей части автодороги примыкает справа (по ходу осмотра со стороны г. Самара в направлении г. Москва) асфальтированная обочина шириной - 0,5 м, обочина, покрытая снегом, шириной - 4,3 м, кювет, покрытый снегом. Слева от проезжей части располагается обочина, покрытая снегом, шириной - 4,8 м. Вблизи места ДТП слева по ходу осмотра к проезжей части ФАД «Урал-М5 примыкает второстепенная дорога, ведущая в сторону с. Николо - Райское Городищенского района Пензенской области, ширина проезжей части данной автодороги - 6,0 м.

Требуется установить: действия кого из водителей транспортных средств – водителя автобуса или водителя грузового автомобиля, привели к аварийной ситуации на дороге с технической точки зрения.

Вещная обстановка на месте происшествия:

В ходе осмотра места происшествия частично на правой обочине по ходу осмотра, частично в правом кювете обнаружен грузовой автомобиль «*MERCEDES - BENZ 1844 LS*» с полуприцепом марки «*SCHMITZ*», задней частью обращённый в сторону проезжей части автодороги. Расстояние от правого края проезжей части до оси переднего левого колеса автомобиля составляет - 11,6 м, до оси задних левых колес автомобиля - 9,0 м, до левого колеса первой оси полуприцепа - 4,0 м, до левого колеса второй оси

полуприцепа - 2,9 м, до левого колеса третьей оси полуприцепа - 1,8 м. Перед передней частью грузового автомобиля марки «MERCEDES - BENZ 1844 LS» в правом кювете по ходу осмотра обнаружен автобус малого класса «MERCEDES 223210», передней частью обращённый в сторону г. Самара. Расстояние от передней части данного автобуса до переднего правого угла грузового автомобиля «MERCEDES - BENZ 1844 LS» составляет - 1,6 м. Расстояние от правого края проезжей части автодороги до оси переднего правого колеса автобуса «MERCEDES 223210» составляет - 11,6 м, до оси задних правых колес - 12,8 м. В ходе осмотра частично на правой заснеженной обочине, частично в правом кювете обнаружены следы волочения от передних колес автобуса «MERCEDES 223210» длиной - 35,0 м. Начало следа волочения от переднего левого колеса указанного автомобиля располагается на обочине на расстоянии - 3,4 м от правого края проезжей части. Начало следа волочения от переднего правого колеса указанного автомобиля располагается на обочине на расстоянии - 2,0 м от правого края проезжей части. Окончания указанных следов волочения располагаются в правом кювете у соответствующих колес автобуса «MERCEDES 223210». В ходе осмотра на правой заснеженной обочине и в правом кювете обнаружены следы волочения с боковым смещением от колес грузового автомобиля марки «MERCEDES - BENZ 1844 LS» и полуприцепа марки «SCHMITZ». След волочения от задних правых колес указанного автомобиля, длиной - 14,6 м, начинается в правом кювете на расстоянии 6,2 м от правого края проезжей части, а заканчивается у соответствующих колес автомобиля. След волочения от задних левых колес указанного автомобиля, длиной 7,0 м, начинается в правом кювете на расстоянии 5,3 м от правого края проезжей части, а заканчивается у соответствующих колес автомобиля. След волочения от правого колеса первой оси указанного полуприцепа, длиной 1,2 м, начинается в правом кювете на расстоянии 5,3 м от правого края проезжей части, а заканчивается у соответствующего колеса полуприцепа. След волочения от правого колеса второй оси указанного

полуприцепа, длиной 5,3 м, начинается на правой заснеженной обочине на расстоянии 4,6 м от правого края проезжей части, а заканчивается у соответствующего колеса полуприцепа. След волочения от правого колеса третьей оси указанного полуприцепа, длиной 5,8 м, начинается на правой заснеженной обочине на расстоянии 3,5 м от правого края проезжей части, а заканчивается у соответствующего колеса полуприцепа. В ходе осмотра частично на правой заснеженной обочине, частично в правом кювете обнаружено пятно разбрызгивания маслянистой жидкости, длиной 11,7 м, шириной 1,6 м. Начало данного пятна располагается на правой обочине на расстоянии 2,0 м от правого края проезжей части и на расстоянии 2,1 м в сторону г. Самара от начала следа волочения от переднего левого колеса автобуса марки «MERCEDES 223210». Окончание пятна располагается в правом кювете на расстоянии 4,4 м от правого края проезжей части. В ходе осмотра частично-на правой заснеженной-обочине, частично в правом кювете обнаружена осыпь осколков стекла, грязи, пластмассы и частей транспортных средств, длиной 37,1 м, шириной 8,3 м. Начало осыпи совпадает с началом пятна разбрызгивания маслянистой жидкости. Левая граница осыпи располагается на расстоянии 2,0 м от правого края проезжей части. В зоне указанной осыпи имеется основная концентрация осыпи грязи, стекла и пластмассы, длиной 5,8 м, шириной 2,2 м, которая располагается частично на правой заснеженной обочине и частично в правом кювете. Начало основной концентрации осыпи грязи, стекла и пластмассы совпадает с началом общей осыпи, а её левая граница располагается на расстоянии 2,0 м от правого края проезжей части.

Загруженность автобуса марки «MERCEDES 223210»: 10 пассажиров и водитель.

Загруженность грузового автомобиля марки «MERCEDES-BENZ 1844LS» с полуприцепом марки «SCHMITZ»: груз общим весом 20 тонн.

Скорости движения транспортных средств до столкновения не менее 70 км/ч.

Водитель грузового автомобиля «MERCEDES-BENZ 1844LS» с полуприцепом марки «SCHMITZ» пояснил, что проезжая 666 км указанной автодороги, он обратил внимание на микроавтобус марки «Mercedes», который, двигаясь во встречном ему направлении, начал смещаться на полосу движения его автомобиля. Данный автобус очень быстро выехал на его полосу движения. Когда он его увидел, то микроавтобус уже двигался со смещением, перекрывая полосу движения его автомобиля, до него было незначительное расстояние. Во избежание столкновения он сразу же применил торможение и повернул рулевое колесо вправо, пытаясь уйти от удара. После этого последовал удар в переднюю часть тягача. Столкновение произошло на дороге, при этом правые колёса тягача уже находились на обочине, а его левые колеса - на проезжей части. В момент столкновения его автомобиль ещё не успел полностью сместиться на правую обочину. После удара микроавтобус стал перемещаться впереди тягача. Затем, транспортные средства остановились в правом кювете. Грузовой автомобиль с полуприцепом в момент столкновения с микроавтобусом располагался на автодороге под углом к её краю, при этом правые колёса тягача и часть правых колёс полуприцепа находились на правой обочине, левые же колёса тягача и левые колёса полуприцепа - на проезжей части. От внешней части правого переднего колеса тягача до дорожной разметки 1.1 ПДД РФ, обозначающей край проезжей части, составляло 1,1 м, от внешней части правого внешнего заднего колеса тягача до указанной дорожной разметки - 0,6 м. От внешней части левого переднего колеса тягача до дорожной разметки 1.1 ПДД РФ, обозначающей край проезжей части, составляло 1,08 м. Правое внешнее заднее колесо полуприцепа располагалось на дорожной разметке 1.1 ПДД РФ, при этом внешняя часть данного колеса была на одном уровне с краем указанной дорожной разметки. От левой передней части тягача до дорожного знака 6.10.1 ПДД РФ (таблички с обозначением «Николо-Райское 30»), установленного на левой обочине, при движении со стороны г. Самара в направлении г. Москва, составляло 37,2 м.

Расстояние между ТС-участниками ДТП в момент возникновения опасности для движения грузового автомобиля с полуприцепом составляло 26,1 м.

В целях выяснения обстоятельств ДТП, произошедшего 02 марта 2016 года в промежутке времени между 13 и 14 часами на 666 км федеральной автомобильной дороги «Урал-М5» на территории Бессоновского района Пензенской области с участием автобуса Мерседес-223210 (далее по тексту автобус Мерседес) и а/м Мерседес Бенц 1844LS с полуприцепом Шмитц (далее по тексту автомобиль Мерседес), осуществлялся анализ протокола осмотра места происшествия от 02.03.2016, схемы к протоколу осмотра места происшествия от 02.03.2016, фото таблицы к протоколу осмотра места происшествия от 02.03.2016, протоколов осмотра и проверки технического состояния транспорта от 02.03.2016, результатов экспертного осмотра ТС-участников ДТП, проводимого экспертами-автотехниками и трасологами.

В протоколах осмотра и проверки технического состояния транспорта от 02.03.2016 зафиксирована следующая информация о повреждениях на ТС-участниках ДТП (дословно из протоколов):

автобус Мерседес: «...Внешние повреждения: полная деформация кузова, салона, моторного отсека, передней подвески...»;

автомобиль Мерседес: «...Внешние повреждения: кабина т/с, переднее стекло, полная деформация кабины; передняя панель а/м, зеркала заднего вида справа слева, передняя панель, передняя левая и правая фара, передняя подвеска, левая и правая дверь, левое и правое крыло...»;

полуприцеп Шмитц: «...Внешние повреждения: задняя стенка...».

Экспертным осмотром ТС-участников ДТП было установлено, что «основные» повреждения автомобиля Мерседес локализованы в его передней части (см. рис. 2.1).



Рисунок 2.1 Повреждения грузового автомобиля Мерседес

Учитывая характер и направление образования повреждений автомобиля Мерседес, они были образованы под действием значительного ударного импульса, приложенного к передней части автомобиля и направленного спереди назад слева направо. При этом повреждены не только относительно непрочные детали, такие как стекла и панели деталей кабины, но и в целом каркас кабины, передняя подвеска и передняя часть рамы автомобиля (см. рис. 2.1).

Основные повреждения автобуса Мерседес локализованы в его правых передней и боковой частях (см. рис. 2.2).

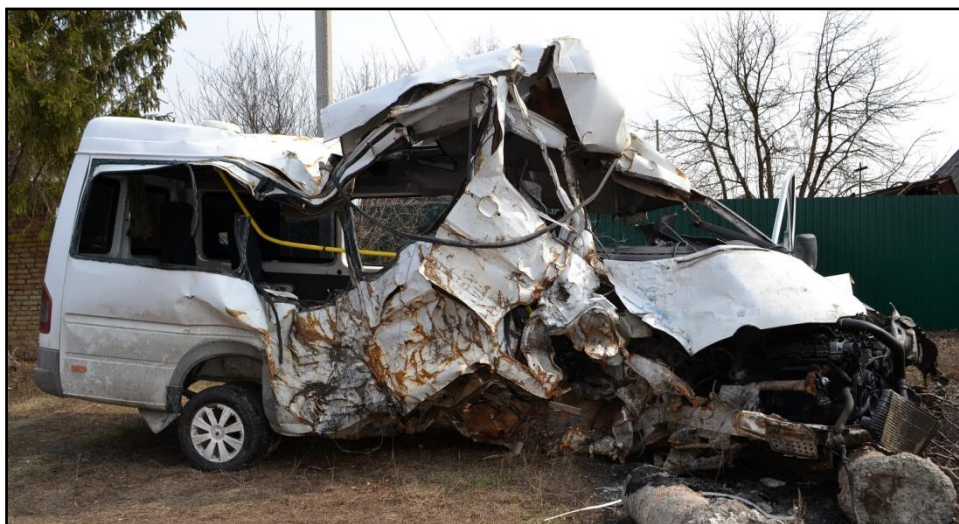


Рисунок 2.2 Повреждения автобуса Мерседес

Учитывая характер и направление образования повреждений автобуса Мерседес, они были образованы под действием значительного ударного импульса, приложенного первоначально к передней правой части автомобиля и направленного спереди назад справа налево, а затем слеодообразующий объект (автомобиль Мерседес) глубоко внедрился в автобус в этом направлении. «Край» зоны расположения повреждений на автобусе Мерседес (четко определяемый по месту, «начиная» с которого деформирована передняя кромка капота автобуса и по «краю» расположения множественных и сплошных потертостей и отслоений ЛКП капота автобуса и множественных наслоений вещества синего цвета, похожего на ЛКМ и совпадающего по цвету с цветом кабины автомобиля Мерседес) расположен от продольной оси автобуса на расстоянии около 40 см. В нижней части

правой двери автобуса имеются отпечатки фрагментов буквенных и цифровых обозначений переднего регистрационного знака автомобиля Мерседес.

Исходя из локализации, направления образования и характера повреждений на ТС-участниках ДТП, следует заключить, что в данной дорожно-транспортной ситуации имело место встречное угловое столкновение, в первоначальный момент которого автомобиль Мерседес своей правой передней частью контактировал с правой передне-угловой частью автобуса Мерседес. Поскольку прочностные качества столкнувшихся ТС в данном случае значительно различались, то угол столкновения данных ТС фактически отобразился в деформациях автобуса Мерседес направлением внедрения в него автомобиля Мерседес. В ходе экспертного осмотра автобуса Мерседес путем непосредственного измерения угла между его продольной осью и направлением внедрения в него автомобиля Мерседес (т.е. направлением ударного импульса) было установлено, что угол столкновения данных ТС составлял около 150 градусов.

Величину взаимного «перекрытия» передних частей ТС по ширине в первоначальный момент столкновения непосредственным измерением данного параметра на ТС-участниках ДТП в данном случае установить не представляется возможным, так как правая передне-угловая часть автобуса Мерседес максимально деформирована, а на автомобиле Мерседес по всей ширине его передней части на первичные повреждения были «наложены» вторичные повреждения, которые образовались в процессе его внедрения в автобус и при дальнейшем их совместном перемещении. Поэтому величина «перекрытия» определялась экспертом частично расчетным способом. На автобусе Мерседес, на кронштейне кузова для водительского сиденья, с левой стороны, имеется заводская наклейка, на которой обозначены габаритная длина автобуса – 6595 мм (L – *length*, длина) и его габаритная ширина – 1933 мм (W – *width*, ширина).

Следовательно, величину «перекрытия» передних частей ТС при столкновении можно определить, исходя из расчета:

$$S = \frac{W}{2} - S_1 = \frac{1,933}{2} - 0,4 \approx 0,6 \text{ м}$$

где $W = 1,933 \text{ м}$ – габаритная ширина автобуса Мерседес;

$S_1 = 0,4 \text{ м}$ – расстояние от продольной оси автобуса Мерседес до «края» зоны повреждений на нем.

Таким образом, обобщая проведенное исследование повреждений на ТС-участниках ДТП, следует заключить, что в данной дорожно-транспортной ситуации имело место встречное угловое столкновение, в первоначальный момент которого автомобиль Мерседес своей правой передней частью контактировал с правой передне-угловой частью автобуса Мерседес, продольные оси ТС располагались относительно друг друга под углом около 150 градусов, а перекрытие передних частей ТС по ширине составляло около 0,6 м (см. рис.2.3¹).

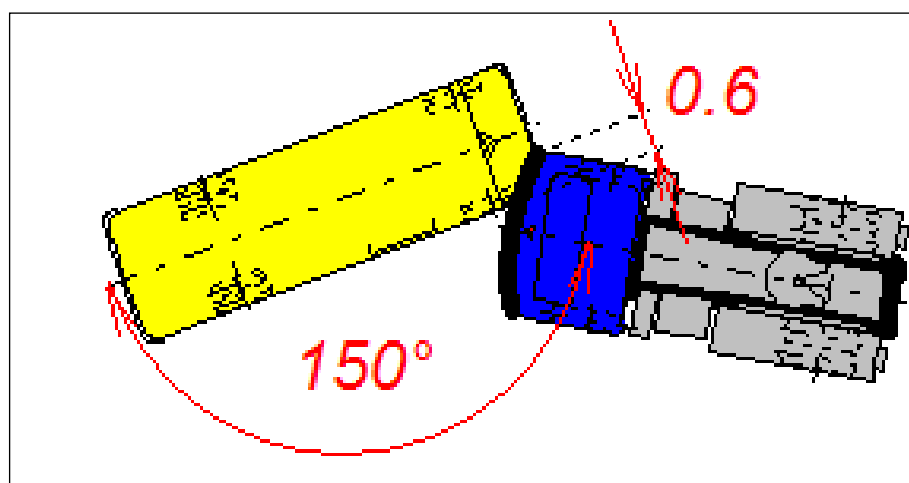


Рисунок 2.3 Расположение ТС-участников ДТП в момент столкновения

В протоколе осмотра места происшествия от 02.03.2016, на схеме к протоколу осмотра места происшествия от 02.03.2016 и на фото таблице к протоколу осмотра места происшествия от 02.03.2016 зафиксирована следующая информация о вещной обстановке на месте происшествия: ширина проезжей части и обочин; расположение технических средств

¹ графическое моделирование проводилось экспертом с использованием программы «Авто-Граф» версия 1.0, разработка ЦТТ СПб ГЭТУ ОАЭП ЦСПб ЛСЭ, 1997г.

организации дорожного движения (знаков и разметки); конечные положения ТС-участников ДТП; расположение следов волочения от колес автомобиля Мерседес и полуприцепа Шмитц; расположение следов волочения от колес автобуса Мерседес; расположение пятна разбрызгивания маслянистой жидкости; расположение осыпи осколков стекла, грязи, пластмассы и частей транспортных средств; расположение основной концентрации осыпи грязи, стекла и пластмассы; расположение двух трупов; расположение левой фары автобуса; расположение женской сумки (см. рис.2.4).

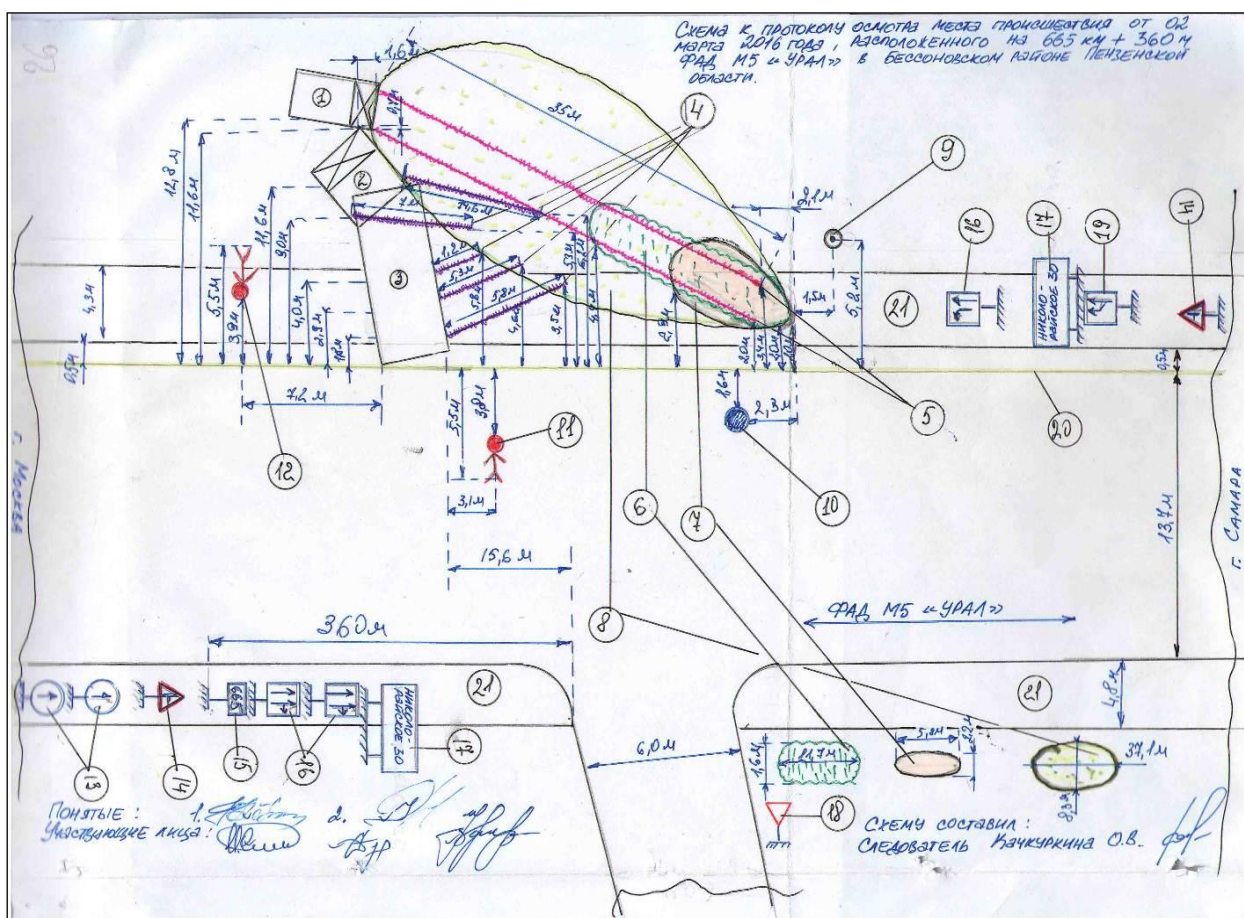


Рисунок 2.4 Схема ДТП

Особенностью взаимодействия ТС при имевшем место столкновении являлась многократная разница в массах столкнувшихся ТС. Вследствие чего данное столкновение носило блокирующий характер для автобуса Мерседес, а скорость движения автопоезда Мерседес была «погашена» лишь частично и

он продолжил движение вперед по ходу своего движения до столкновения, волоча перед собой автобус Мерседес¹.

Осколки разрушенных деталей ТС и отделившиеся от них части начинают осыпаться на поверхность дороги сразу после момента столкновения и продолжают осыпаться по мере перемещения ТС-участников ДТП до окончательной их остановки. При этом осколки, обладая достаточной массой, под действием сил инерции могут разлетаться от места столкновения как сразу после удара, так и после своего падения на поверхность дороги. Поэтому расположение зон осыпей в таких случаях может лишь приблизительно указывать на зону столкновения ТС.

Технические жидкости, разбрызгиваясь в момент удара из поврежденных агрегатов транспортных средств и продолжая изливаться из них в процессе перемещения транспортных средств после удара, оставляют гораздо более информативные следы на месте происшествия, чем осыпи различных осколков (в силу близкого расположения агрегатов к поверхности дороги и практически невозможности перемещения данных следов). Однако, наиболее значимые из следов такого рода – следы разбрызгивания технических жидкостей непосредственно в момент ударного воздействия, как правило, являются малозаметными и нестойкими (достаточно быстро утрачиваются) и зачастую не успевают быть зафиксированными при осмотре места происшествия (следы уничтожаются колесами проезжающего транспорта, затаптываются людьми, находящимися на месте происшествия).

Все зафиксированные на месте происшествия следы волочения от колес ТС-участников ДТП, в силу своей природы и направления, были образованы уже после момента столкновения ТС при их совместном перемещении (волочении) в конечное положение, зафиксированное в протоколе, на схеме и на фото таблице от 02.03.2016, и поэтому по крайней мере частично обозначают траекторию совместного перемещения ТС после

¹ Алфёрова, В.А, Фёдорова, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие. – М.: Лига разум, 1998.– С.154.

столкновения. При этом следует отметить, что с технической точки зрения не исключается возможность неполной фиксации следов волочения от колес ТС-участников ДТП в представленных процессуальных документах уголовного дела по причине их частичной утраты к моменту прибытия на место ДТП следственно-оперативной группы.

Поэтому, анализируя зафиксированную вещную обстановку, с учетом вышеизложенных особенностей механизма данного столкновения, следует сделать вывод, что столкновение автобуса Мерседес-223210 и а/м Мерседес Бенц 1844LS с полуприцепом Шмитц произошло на правой стороне дороги, не далее, чем перед зафиксированными следами волочения колес автобуса Мерседес, осыпью и пятном технической жидкости, по ходу движения со стороны г. Самара в направлении г. Москва.

В общем случае механизм столкновения состоит из трех стадий:

1) сближение ТС, возникновение опасной обстановки (когда вероятность возникновения ДТП резко возрастает) и возникновение аварийной обстановки (когда водители ТС не располагают технической возможностью предотвратить столкновение и оно становится неизбежным);

2) непосредственно столкновение ТС: первоначальный контакт, взаимное внедрение, образование повреждений на ТС, разрушение стеклянных и пластмассовых деталей, начало разброса отделяющихся частиц и осколков, совместное перемещение ТС до выхода из взаимного контакта;

3) перемещение ТС после выхода из взаимного контакта до окончательной остановки.

В данном случае, обобщая в целом проведенное исследование, можно реконструировать механизм столкновения автобуса Мерседес-223210 и а/м Мерседес Бенц 1844LS с полуприцепом Шмитц следующим образом:

а) при сближении ТС водитель автобуса Мерседес по какой-то причине выехал на полосу встречного движения и начал под острым углом к оси дороги двигаться в сторону левой (по ходу его движения) обочины; водитель автопоезда Мерседес, вероятно обнаружив опасность для своего

движения и реагируя на неё, применил маневр отворота вправо, в сторону обочины;

б) столкновение автобуса Мерседес-223210 и а/м Мерседес Бенц 1844LS с полуприцепом Шмитц произошло на правой стороне дороги, не далее, чем перед зафиксированными следами волочения колес автобуса Мерседес, осыпью и пятном технической жидкости, по ходу движения со стороны г. Самара в направлении г. Москва; в данной дорожно-транспортной ситуации имело место встречное угловое столкновение, в первоначальный момент которого автомобиль Мерседес своей правой передней частью контактировал с правой передне-угловой частью автобуса Мерседес, продольные оси ТС располагались относительно друг друга под углом около 150°, а перекрытие передних частей ТС по ширине составляло около 0,6 м (см. рис.1); далее происходило внедрение автомобиля Мерседес в автобус Мерседес, образование повреждений на ТС, разрушение деталей, отделение осколков и начали образовываться осыпь и пятно маслянистой жидкости;

в) после полного уравнивания скоростей движения ТС происходило их совместное перемещение до окончательной остановки в положениях, зафиксированных в протоколе, на схеме и на фототаблице от 02.03.2016; при этом в процессе совместного перемещения ТС от их колес отображались зафиксированные следы волочения.

При этом показания водителя автопоезда Мерседес с технической точки зрения не противоречат зафиксированной на месте происшествия вещной обстановке и механизму данного столкновения.

В данном случае следы волочения от передних колес автобуса Мерседес точно обозначают траекторию его волочения автопоездом Мерседес после того как процесс взаимодействия и уравнивания их скоростей был уже закончен. Соответственно, угол расположения данных следов относительно края проезжей части является углом, под которым происходило перемещение автопоезда Мерседес уже после столкновения. А непосредственно перед столкновением автопоезд Мерседес относительно

края проезжей части двигался под меньшим углом, так как при имевшем место столкновении ТС под действием ударного импульса, приложенного преимущественно в переднюю правую часть автопоезда, он был «довернут» по часовой стрелке и угол траектории его движения после взаимодействия мог быть существенно увеличен.

Величина угла расположения следов волочения от передних колес автобуса относительно края проезжей части определяется по формуле:

$$\alpha = \arcsin\left(\frac{11,6 - 2,0}{35}\right) \approx 16^\circ$$

где 11,6 м – расстояние от края проезжей части до переднего правого колеса автобуса Мерседес;

2,0 м – расстояние от края проезжей части до начала следа волочения переднего правого колеса автобуса Мерседес;

35 м – длина следов волочения автобуса Мерседес.

Располагая на масштабной схеме автопоезд Мерседес под этим максимальным углом (а фактический угол составлял меньшее значение) и на расстоянии 1,08 м от левой передней габаритной «точки» до края проезжей части (как указал водитель автопоезда), видно, что даже при максимальном угле расположения траектории движения автопоезда Мерседес относительно края проезжей части, автобус Мерседес частично перекрывал полосу движения автопоезда Мерседес,. С учетом же фактической траектории движения автопоезда Мерседес непосредственно перед столкновением, точно установить которую не представляется возможным из-за отсутствия следов, оставленных ТС перед столкновением, но которая по причинам, указанным выше, имела угол расположения относительно края проезжей части явно меньший 16 градусов, следует сделать вывод, что при указанных водителем автопоезда исходных данных и с учетом установленного механизма столкновения автобус Мерседес как минимум частично перекрывал полосу движения автопоезда Мерседес в момент его реагирования на возникшую опасность.

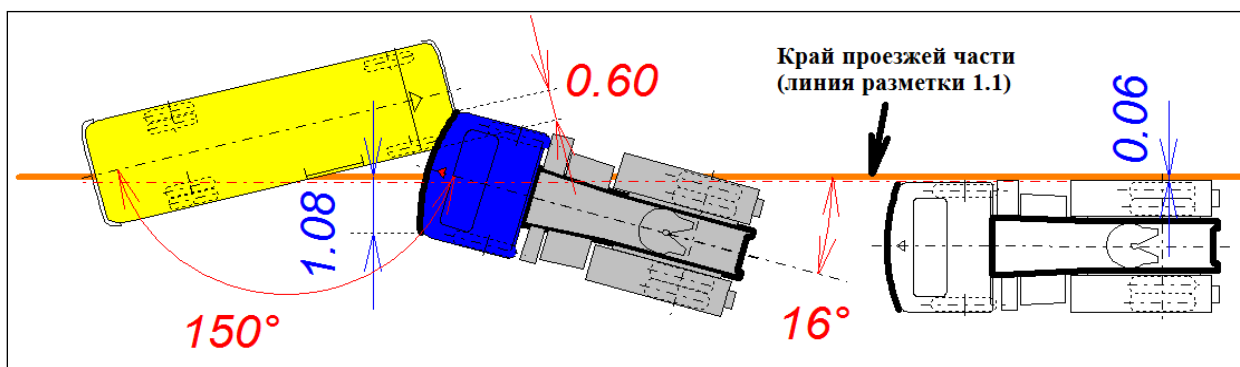


Рисунок 2.5 Реконструкция механизма ДТП

Согласно заданным исходным данным, расстояние между ТС составляло 26,1 м, скорости движения обоих ТС составляли не менее 70 км/ч. Следовательно, время сближения ТС составляло:

$$t_c = \frac{S_a}{V_1 + V_2} \cdot 3,6 = \frac{26,1}{70 + 70} \cdot 3,6 \approx 0,7 \text{ с,}$$

где $S_a = 26,1$ м – расстояние между ТС в момент возникновения опасности;

$V_1 = V_2 = 70$ км/ч – скорости движения обоих ТС (из постановления).

Время, необходимое водителю автопоезда Мерседес для приведения тормозов в действие, составляет:

$$T = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3 = 1,2 + 0,2 + 0,5 \cdot 0,4 = 1,6 \text{ с,}$$

где $t_1 = 1,2$ с – время реакции водителя в сложившейся дорожно-транспортной ситуации (внезапное изменение направления движения встречного ТС вне перекрестка);

$t_2 = 0,2$ с – время запаздывания срабатывания тормозной системы автомобиля категории N3 (грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 12 т);

$t_3 = 0,4$ с – время нарастания замедления автомобиля категории N3, соответствующее загрузке автопоезда Мерседес и дорожным условиям на месте ДТП.

Поскольку время сближения ТС с момента возникновения опасности для движения водителю автопоезда составляло меньшее значение, чем время, необходимое ему для приведения тормозов в действие, то из этого следует,

что водитель автопоезда не успевал привести в действие тормозную систему автопоезда, а это означает, что у водителя автобуса Мерседес не было в распоряжении никакого «дополнительного» времени для того, чтобы выехать из опасной зоны автопоезда Мерседес, и, соответственно, он уже не мог успеть выехать из опасной зоны для водителя автопоезда.

В теории удара рассматриваются столкновения однородных (изотропных) тел простой формы, упругие свойства которых в каждой точке тела одинаковы. Автомобили представляют собой сложные механические системы с различными внешними очертаниями и разной внутренней структурой. В процессе столкновения они контактируют не в одной точке, а на обширных участках со сложной конфигурацией. При этом во взаимодействии при контактировании находятся участки с различными коэффициентами трения, а также на отдельных участках контактирования просто происходят различные механические зацепления деталей друг за друга. Фактически контактировать могут одновременно несколько деталей и на автомобиль при этом действуют несколько разновеликих и разнонаправленных сил, различных по продолжительности воздействия и точкам приложения. Расчетным путем невозможно учесть все разнообразие действующих сил и коэффициент восстановления деформированных деталей после снятия нагрузки. В настоящее время в экспертной практике нет научно обоснованных и апробированных методических разработок, позволяющих учитывать всю совокупность процессов, происходящих при столкновении (ударе) автомобиля с препятствием, связанных с затратами кинетической энергии, а именно:

- жесткость и конфигурацию отдельных элементов (узлов, деталей) автомобиля;
- деформацию элементов непосредственно участвующих в контакте с препятствием при ударе;
- деформацию элементов не участвующих непосредственно в контакте с препятствием при ударе;

- угол столкновения;
- наличие (отсутствие) усталостных разрушений элементов конструкции и отдельных деталей.

А поэтому и невозможно учесть затраты кинетической энергии на совершение работ при деформации деталей и на перемещение транспортного средства в процессе непосредственного контактирования с другим транспортным средством или препятствием.

На данный момент развития судебной автотехнической экспертизы с достаточной точностью определить скорость движения транспортного средства возможно лишь по перемещению транспортного средства в процессе его замедления до полной остановки, т.е. когда возможно учесть затраты кинетической энергии транспортного средства на преодоление сил сопротивления перемещению транспортного средства по поверхности дороги. Согласно внедренных в настоящее время в экспертную практику методик судебной автотехнической экспертизы, скорость движения ТС определяется по их следам торможения, по пути наката с выключенной передачей, при торможении двигателем. В данной ситуации на месте происшествия были зафиксированы следы волочения автобуса Мерседес и автопоезда Мерседес на обочине и в кювете при их совместном перемещении после столкновения. Фактический коэффициент сопротивления такому перемещению транспортных средств может находиться в весьма широких пределах и быть не постоянным в процессе перемещения, поэтому установить его приблизительное среднее значение невозможно даже экспериментально. Следов торможения ТС-участников ДТП на месте происшествия зафиксировано не было.

В связи с вышеизложенным, определить скорости движения автобуса Мерседес и автопоезда Мерседес перед их столкновением экспертным путем не представляется возможным.

Техническая причинная связь в судебной автотехнической экспертизе – необходимая связь между отказом функционирования в системе «водитель –

автомобиль – дорога» и дорожно-транспортным происшествием, при которой такой отказ (причина) предшествует созданию аварийной ситуации (следствию) и обуславливает дорожно-транспортное происшествие. В судебной автотехнической экспертизе эта связь между неисправностью транспортного средства и дорожно-транспортным происшествием, дорожными условиями и дорожно-транспортным происшествием, действием (бездействием) водителя и дорожно-транспортным происшествием, а также между отдельными обстоятельствами механизма дорожно-транспортного происшествия.

Причина дорожно-транспортного происшествия – обстоятельство (совокупность обстоятельств), с неизбежностью вызывающее возникновение дорожно-транспортного происшествия (неисправность транспортных средств, дефекты дорог и дорожных обустройств, неправильные действия лиц по управлению транспортными средствами и т.д.)¹.

Аварийная ситуация - 1) дорожная обстановка, в которой водитель не имеет технической возможности предотвратить происшествие. Аварийная ситуация возникает, если водитель мог обнаружить, например, препятствие в момент, когда расстояние до него превышало остановочный путь, но не принял своевременно мер для предотвращения наезда, либо когда это расстояние было меньше остановочного пути. Аварийная ситуация создается тем участником движения, который своими действиями (бездействием), не соответствующими требованиям нормативных актов, лишает себя или водителя другого транспортного средства технической возможности предотвратить происшествие. Аварийная ситуация может возникнуть и независимо от действий участников движения (например, при внезапном возникновении неисправности транспортного средства); 2) дорожная обстановка, при которой возникающие препятствия могут привести к происшествию даже при соблюдении водителем правил безопасности движе-

¹ Корухов, Ю.Г. Словарь основных терминов судебных экспертиз. – М.: СУДЭКС, 2007. – С.156.

ния (например, открытые люки и малозаметные разрытия на проезжей части без ограждений, провисающие над дорогой провода, другие малозаметные препятствия в условиях ограниченной видимости и т.п.).

Техническая возможность предотвращения ДТП - наличие условий, позволяющих избежать наезда (столкновения, опрокидывания) путём снижения скорости, остановки транспортного средства или маневра, определяемых техническими данными и особенностями ТС, дорожно-транспортной ситуацией и соответствующим ей значением времени реакции водителя. Водитель располагает технической возможностью предотвращения ДТП, если он успевает остановить транспортное средство, не доезжая до места встречи с препятствием, или объехать его, либо, снизив скорость, позволяет подвижному препятствию выйти за пределы опасной зоны¹.

В постановлении о назначении экспертизы не указана причина выезда автобуса Мерседес на полосу встречного движения, в том числе наличие каких-либо причин технического характера (например, возникновение внезапной технической неисправности, повлекшей потерю управляемости и самопроизвольный увод автобуса влево), но из объяснений водителя автопоезда Мерседес следует, что водителю автобуса непосредственно перед ДТП не создавалось опасности для движения действиями других участников дорожного движения, а из протокола осмотра места происшествия от 02.03.2016 следует, что проезжая часть на участке ДТП без дефектов, ям и выбоин. Следовательно, причиной выезда автобуса Мерседес на встречную полосу не мог являться предпринятый его водителем маневр отворота от созданной ему опасности или маневр объезда какого-либо препятствия. Поэтому исследование дорожно-транспортной ситуации производится в двух вариантах:

а) если движение автобуса Мерседес, обусловившее его выезд на полосу встречного движения, было управляемым для водителя Куликова Д.Т.

¹ Иларионов, В.А. Судебная автотехническая экспертиза. Часть 2. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – С.356.

и было осуществлено с целью намеренного движения по левой стороне проезжей части или намеренного выезда на левую обочину;

б) если выезд автобуса Мерседес на полосу встречного движения произошел по причине потери водителем Куликовым Д.Т. контроля за движением автобуса.

Исходя из вышеуказанных обстоятельств ДТП, следует сделать вывод, что в первом варианте данной дорожно-транспортной ситуации водитель автобуса Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.1.5 абзац 1 («Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда»); п.8.1 абзац 1 («...При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения») и п.9.1 («Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъеме, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств)) ПДД РФ.

Во втором варианте данной дорожно-транспортной ситуации водитель автобуса Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.1.5 абзац 1 («Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда») и п.10.1 абзац 1 («Водитель должен вести транспортное средство со скоростью не превышающего установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза; дорожные и метеорологические условия, в частности

видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил»¹.

Поскольку столкновение ТС произошло на стороне дороги, предназначенной для движения автопоезда Мерседес, то в обоих вышеуказанных вариантах возможного развития данной дорожно-транспортной ситуации водитель автобуса Мерседес выехал на полосу встречного движения и создал опасность для движения водителю автопоезда Мерседес. Следовательно, во всех вышеуказанных вариантах действия водителя автобуса Мерседес требованиям вышеуказанных пунктов Правил, с технической точки зрения, не соответствовали.

В обоих вышеуказанных вариантах возможность предотвращения столкновения с автопоездом Мерседес у водителя автобуса Мерседес зависела не от технических данных и особенностей управляемого им транспортного средства, а от его собственных действий по управлению автобусом. Другими словами он располагал возможностью предотвращения данного столкновения путем отказа от выезда на полосу встречного движения (в варианте №1) или путем выбора скорости, обеспечивавшей ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства (в варианте №2). Следовательно, можно сделать вывод, что действия водителя автобуса Мерседес с технической точки зрения находятся в причинной связи с событием данного ДТП².

В данной дорожно-транспортной ситуации водитель автопоезда Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.10.1 абзац 2 («При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. –1993. – № 47. – Ст. 4531.

² Алфёрова, В.А, Фёдорова, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие / В.А. Алфёрова, В.А. Фёдорова. – М.: Лига разум, 1998.– С.234.

скорости вплоть до остановки транспортного средства»)¹.

Так как водитель автопоезда не успевал привести в действие тормозную систему автопоезда. Следовательно, в его действиях несоответствий требованиям п.10.1 абзац 2 ПДД РФ с технической точки зрения не усматривается, водитель автопоезда Мерседес не располагал технической возможностью предотвращения ДТП и его действия, с технической точки зрения, не находятся в причинной связи с событием данного ДТП.

Следовательно, при заданных исходных данных только действия водителя автобуса Мерседес привели к аварийной ситуации на дороге, или другими словами действия водителя автобуса Мерседес при заданных исходных данных с технической точки зрения являются причиной имевшего место ДТП.

Таким образом, по результатам проведенного исследования, следует сделать следующие выводы:

- если движение автобуса Мерседес, обусловившее его выезд на полосу встречного движения, было управляемым для его водителя и было осуществлено с целью намеренного движения по левой стороне проезжей части или намеренного выезда на левую обочину, то в данном варианте дорожно-транспортной ситуации водитель автобуса Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.1.5 абзац 1; п.8.1 абзац 1 и п.9.1 ПДД РФ;

- если выезд автобуса Мерседес на полосу встречного движения произошел по причине потери его водителем контроля за движением автобуса, то в данном варианте дорожно-транспортной ситуации водитель автобуса Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.1.5 абзац 1 и п.10.1 абзац 1 ПДД РФ;

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. –1993. – № 47. – Ст. 4532.

- в данной дорожно-транспортной ситуации водитель автопоезда Мерседес должен был действовать, руководствуясь требованиями п.10.1 абзац 2 ПДД РФ;

- при заданных исходных данных только действия водителя автобуса Мерседес привели к аварийной ситуации на дороге, или другими словами действия водителя автобуса Мерседес при заданных исходных данных с технической точки зрения являются причиной имевшего место ДТП.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время одной из актуальных проблем современности является аварийность на автомобильном транспорте. Стоит отметить рост количества ДТП и числа пострадавших с участием автобусов. Исследование криминалистической характеристики таких видов происшествий, поможет разобраться в их причинах и остановить рост данных видов ДТП.

Криминалистическая характеристика ДТП в себя включает ряд общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, которые проявляются преимущественно в механизме преступления, некоторых особенностях способа его совершения, обстановки и средств совершения преступления, а также особенностях личностного характера участников ДТП. Сведения об элементах криминалистической характеристики данного вида происшествия в основном определяют первоначальные следственные действия и круг обстоятельств, которые требуют первоочередного выяснения.

Первоначальный этап исследования имеет большое значение для дальнейшего расследования ДТП, так как от, своевременности и полноты собранной информация о следах и механизме самого происшествия зависит результат всего расследования и привлечения виновных лиц к установленной законом ответственности.

Изучение криминалистической характеристики ДТП составляют следующие элементы:

- обстановка, произошедшего ДТП;
- механизм ДТП и механизм следов, образованных на месте происшествия;
- установление личности участников ДТП;
- причины и условия, которые способствовали совершению ДТП.

В выпускной квалификационной работе установлено, что наиболее общими типичными криминальными ситуациями, которые влияют на организационную часть расследования нарушений правил связанных с эксплуатацией транспортного средства и безопасности движения, являются следующие ситуации:

а) Когда данные нарушения повлекли большое количество человеческих жертв и причинен материальный ущерб;

б) Когда нарушения могли бы повлечь серьезные последствия, но они не наступили. Комплексы оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий в такой ситуации будут значительно различаться. Нарушение ПДД и эксплуатации всех видов транспорта (автомобильного, воздушного, водного, железнодорожного) объединяет то, что все эти нарушения происходят работниками транспортного комплекса в процессе выполнения своих профессиональных обязанностей.

Для совершенствования процессуального регулирования расследования ДТП с участием автобусов малого класса необходимо предусмотреть в УПК РФ возможность производства следственного эксперимента, всех видов следственного осмотра, а так же различных судебных экспертиз, проведение которых не связано с применением мер процессуального принуждения, до возбуждения уголовного дела. И предусмотреть в УПК РФ процедуру получения показаний и заключение специалистов, даже до возбуждения уголовного дела;

Таким образом, в данной работе мы дали криминалистическую характеристику расследования ДТП с участием автобусов малого класса:

- рассмотрели понятие и классификацию ДТП;
- охарактеризовали особенности возбуждения уголовного дела при расследовании ДТП с участием автобусов малого класса;
- рассмотрели типичные следственные действия при расследовании ДТП с участием автобусов малого класса;

- обстоятельства, подлежащие установлению в зависимости от исходных следственных ситуаций;
- планирование расследования;
- изучили первоначальный этап расследования;
- рассмотрели порядок осмотра места ДТП;
- охарактеризовали смотр транспортного средства;
- рассмотрели ДТП с участием автобуса малого класса, которое произошло в Пензенской области и дали криминалистическую характеристику расследования данного ДТП.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты:

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст.4298.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 01.04.2019) // Собрание законодательства РФ. –1996. – № 25. – Ст.2954.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2019) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1) – Ст. 1.
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. – 1995. - № 50. – Ст. 4873.
5. Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» (ред. от 12.01.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2015. – № 1 (часть I). – Ст. 81.
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - № 47. – Ст. 4531.
7. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» (ред. от 4 .09.2012 г. № 882) // Собрание законодательства РФ. –1995. – № 28. – Ст.2681.

Учебная и научная литература

8. Алексеев, А.П. Правила дорожного движения 2016 с иллюстрациями с самыми последними изменениями / А.П. Алексеев. – М.: Эксмо, 2016. – 160 с.
9. Алфёрова, В.А, Фёдорова, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие / В.А. Алфёрова, В.А. Фёдорова. – М.: Лига разум, 1998.– 448 с.
10. Балакин, В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий [Текст]: учеб.пособие / В.Д. Балакин. – Омск :СибАДИ, 2010. – 136 с.
11. Балашов, Д.Н, Балашов, Н.М, Маликов, С.В. Криминалистика: Учебник / Д.Н. Балашов, Н.М. Балашов, С.В. Маликов. – М.: Изд.-во «ИНФРА-М», 2005 г. – 503 с.
12. Герасимов, В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений / В.Н. Герасимов. – М.: Изд-во МГУ, 1988. – 110 с.
13. Городкин, В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / В.А. Городкин. – Челябинск: ЮУГУ, 2011. – 33с.
14. Домке, Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. высш. учеб. заведений / Э. Р. Домке. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2012. – 288 с.
15. Зуев, П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие / П.М. Зуев. – М.: Веда, 1990 – 56 с.
16. Иларионов, В.А. Судебная автотехническая экспертиза. Часть 2 / В.А. Иларионов. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – 486 с.
17. Клепицкий, И.А. Практикум по уголовному праву. Общая и особенная части / И.А. Клипецкий. – М.: ТК Велби, Проспект, 2006. –320 с.
18. Клинковштейн, Г. И., Афанасьев, М. Б. Организация дорожного движения: Учеб. для вузов.- 5-е изд., перераб. и доп. / Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. – М: Транспорт, 2001 – 247 с.

19. Корухов, Ю.Г. Словарь основных терминов судебных экспертиз / Ю.Г. Корухов. – М.: СУДЭКС, 2007. – 218 с.
20. Кристи, Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы / Н.М. Кристи. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – 112 с.
21. Кутафин, В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.Н.Кутафин. – М.: Феникс, 2007. – 255 с.
22. Суворов, Ю.Б. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий / Ю.Б. Суворов. – М.: ВНИИСЭ, 1993. – 322 с.
23. Суворов, Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: Учеб. пособие для вузов / Ю.Б. Суворов. – М.: Издательство «Экзамен», издательство «Право и закон», 2004. – 208 с.
24. Филипова, А.Г. Криминалистика. Учебник / А.Г. Филиппова. – М.: Высшее образование, 2007. – 441 с.

Публикации в научных журналах, сборниках и СМИ

25. Агильдин, В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264 УК РФ) // Криминологический журнал Байкальского гос. ун-та экономики и права. – 2016. – Т. 10. – № 1. – С.34–39.
26. Букалерова, Л.А., Афанасьев, М.В. Квалификация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, по субъективным признакам // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. – 2017. – № 5. – С. 75–79.
27. Войтова, О.Г. К вопросу о научной обоснованности методов судебной экспертизы // Вестник экономической безопасности. – 2018. – № 1. – С. 129-132.

28. Горбунова, Л.В. К вопросу о системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Марийский юридический вестник. – 2015. – Т. 1. – № 1 (12). – С. 90–95.

29. Замиховский, М.И. Установление причинно-следственной связи в судебной автотехнической экспертизе // Судебная экспертиза. – Вып. 4, 2009– С. 81 – 95.

30. Ермаков, Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. – 2008. – № 6. – С. 60 – 62.

31. Прохоров, Л.А. Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России // Российский следователь. – 2012. – № 23. – С. 33-36.

32. Тетеревлева, С.Н. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Теология. Философия. Право. – 2017. – №4(4). – С.53–55.

33. Щербакова, О.В. Анализ заключений автотехнических экспертиз по дорожно-транспортным происшествиям [Текст] / О.В. Щербакова // Вестник гражданских инженеров . – 2015. – №2 (49). – С.160–163.

Источники на электронных носителях

34. Сведения о состоянии безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 10.01.2012).

35. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации №4 (2015) [Электронный ресурс] /утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 23.12.2015. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_192264/, свободный. (Дата обращения: 30.11.2019 г.)