

Кравцова Анастасия Анатольевна

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза, теория оперативно-розыскной деятельности

Криминалистическая методика расследования дорожно-транспортных преступлений

Аннотация. Статья направлена на выявление актуальных проблем криминалистической методики расследования дорожно-транспортных преступлений.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, безопасность дорожного движения, криминалистическая методика расследования дорожно-транспортных преступлений.

Проблемы отдельных положений общей криминалистической методики расследования ДТП рассматривались в трудах ученых криминалистов и правоведов.

В частности, значительный вклад в рассматриваемую тематику внесли такие авторы, как: А.Г. Алексеев, В.Д. Балакин, Р.С. Белкин, А.А. Бибииков, Б.Е. Боровский, Я.В. Васильев, Б.Я. Гаврилов, В.Н. Герасимов, В.К. Глистин, Е.П. Данилов, Э.Р. Домке, Л.Я. Драпкин, С.А. Евтюков, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, П.М. Зуев, Л.А. Иванов, В.А. Иларионов, А.Д. Коленко, А.Г. Кольчурин, В.Н. Кутафин, В. А. Мызников, Г.М. Надгорный, В.А. Образцов, А.П. Онучин, Е.Р. Россинская, Ю.Б. Суворов, В.А. Федоров, А.Р. Шляхов, Н.П. Яблоков и др.

Вопросы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта постоянно стоят в поле зрения не только отдельных ведомств и организаций, но и всей общественности нашей страны [1].

Методика расследования дорожно-транспортных преступлений связана с непрерывным нарастанием темпов развития автомобильного транспорта в России, растет и интенсивность движения, усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах и улицах городов и других населенных пунктов [2].

Значительное внимание, уделяемое проблемам дорожной безопасности, не случайно. Дело в том, что механический транспорт, в том числе и автомобильный, величайшее благо для человечества, но при неправильном использовании он нередко бывает источником тяжелых, а подчас и трагических последствий. Российское гражданское законодательство признает транспорт источником повышенной опасности [3].

Безопасность дорожного движения обеспечивается функционированием всех составляющих комплекса «человек – автомобиль – дорога – окружающая среда». Между тем недостаточная надежность элементов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей и дорог) является причиной дорожно-транспортных преступлений.

Среди пострадавших в результате дорожно-транспортных преступлений большую часть составляют водители и пассажиры, т. е. лица, находящиеся в транспортных средствах (62% от общего числа погибших и 63% – от общего числа раненых). На долю пешеходов приходится соответственно 40% погибших и 39% раненых. Наибольшее число пострадавших – люди сравнительно молодого возраста – 30–35 лет» [4].

Основные причины возникновения дорожно-транспортных преступлений: нарушения Правил дорожного движения (ПДД) со стороны водителей, нарушение ПДД со стороны пешеходов, неудовлетворительное состояние улиц и дорог, технические неисправности транспортных средств.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения, которые устанавливают единый порядок дорожного движения на территории

Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им [5].

Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и уточняются.

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений осуществляется по нескольким основным направлениям, которые заключаются в совершенствовании контроля органами Государственной Инспекции Безопасности Дорожного Движения (ГИБДД) за техническим состоянием автотранспортных средств, оптимизации скорости их движения, повышении уровня подготовки водителей, улучшении нормативного регулирования безопасности дорожного движения [6].

Решение задачи дальнейшего сокращения автотранспортных преступлений наряду с предупредительной деятельностью органов ГИБДД, призванных обеспечивать безопасность движения на автомобильном транспорте, требует такого качества расследования дорожно-транспортных происшествий, которое обеспечило бы максимально эффективную работу следственных органов при расследовании каждого случая преступления.

Делая вывод из всего выше изложенного, можно сказать что, актуальность данной темы не вызывает сомнения.

Это способствует выработке системы научно-практических рекомендаций, относящихся к проведению отдельных следственных действий, назначению судебных экспертиз, привлечению сил и средств органов внутренних дел к розыску скрывшегося транспорта [7].

Практика показывает, что низкое качество следствия и плохая раскрываемость по делам данной категории вызвана упущениями на первоначальном этапе расследования, отсутствие необходимых специалистов. Одним из важных условий обеспечения качественного осмотра места

происшествия является направление на место квалифицированного следователя и правильного подбора состава группы. Крайне редко к выездам привлекаются автотехники, что связано с нехваткой специалистов этого профиля в экспертно – криминалистических подразделениях. Не выезжают на места происшествия судебно – медицинские эксперты.

Дежурная часть и следователи не принимают мер к их вызову для участия в осмотре трупов и изъятия следов биологического – происхождения на месте происшествия. Не производится фотосъемка места ДТП.

Стереосъемка не применяется. Несвоевременное прибытие на место ДТП дежурной группы. Согласно нового УПК ч.1 ст. 204 является подследственностью органа дознания, однако срок расследования органом дознания слишком мал и за этот короткий срок органы дознания не успевают заканчивать уголовные дела. Это связано с тем, что потерпевшие долгое время лечатся, а пока они вылечатся суд – мед эксперт не может оценить, какой тяжести причинен вред здоровью.

Дознаватели самостоятельно не заканчивают уголовные дела направлением их в суд и теряют свою квалификацию, не выполняют основную свою функцию.

Низкое качество осмотра места дорожно – транспортного происшествия. Несмотря на то, что от результатов осмотра в большинстве случаев зависит успех всего дальнейшего расследования, основная масса ошибок и недостатков допускается следователями при проведении именно этого следственного действия. Детальное описание обнаруженных на месте происшествия следов в протоколах не проводится.

Трупы погибших на месте аварии не осматриваются, наличие повреждений на их одежде, а также следов ЛКП не отражаются. Зачастую, несмотря на то, что на дороге находятся осколки стекол осветительных приборов (возможно от скрывшегося автомобиля), эти вещественные доказательства не изымаются и впоследствии не исследуются.

При опрокидывании транспортных средств или отделении от них в результате ударов колес и других агрегатов на проезжей части неизбежно возникают повреждения, царапины на покрытии дороги, нередко скрытые пол слоем осыпавшегося грунта.

Они часто остаются незамеченными или не фиксируются. Имеются случаи, когда следователи не всегда правильно определяют границы осмотра, не фиксируют условия видимости, режимы работы светофорных устройств, наличие и место установки дорожных знаков. Эти нарушения приводят порой к серьезным последствиям, а также порождают справедливые жалобы граждан [8].

Неудовлетворительно проводится осмотр транспортных средств. При совершении наездов не выясняются направление, темп и скорость движения пешехода, его остановки на пути к точке наезда, место наезда на проезжей части, а также сведения, характеризующие механизм образования телесных повреждений (в каком положении находилось тело потерпевшего в момент первоначального удара, какой частью автомобиля сбит пешеход, как перемещалось тело потерпевшего и автомобиль после удара) [9].

Низкая результативность работы по раскрытию дорожно – транспортных преступлений обусловлена отсутствием должного взаимодействия подразделений следствия, ГИБДД, уголовного розыска, низким уровнем профессиональной подготовки отдельных сотрудников этих подразделений, слабым научно – техническим обеспечением, слабая компьютеризированность органов следствия [10].

Литература

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) [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.consultant.ru

2. Аверьянова Т. В. Криминалистика: Учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. М.: Норма, 2013.
3. Бурнашев Н.А., Газизов В.А., Агафонов В.В. Криминалистика: Учебник / Под редакцией А.Г. Филиппова. М.: Юрайт, 2011.
4. Балашов Д.Н., Балашов Н.М., Маликов С.В. Криминалистика: Учебник. М.: Инфра-М, 2012.
5. Волчецкая Т.С., Александров И.В., Яблоков Н.П., Джуманбетова А.А. Криминалистика: Учебник. М.: Норма, 2010.
6. Гармаев Ю.П. Теоретические основы формирования криминалистических методик расследования преступлений. Иркутск: Изд-во ИЮИ ГП РФ, 2009.
7. Ищенко Е.П., Филиппов А.Г. Криминалистика: Учебник. М.: Высшее образование, 2010.
8. Бастрыкин А.И. Криминалистика. Техника, тактика и методика расследования преступлений. М.: Юридический центр Пресс, 2010.
9. Чурилов С.Н. Криминалистическая методика расследования. Проблемы, тенденции, перспективы. М.: Юстицинформ, 2011.
10. Савельева М.В., Смушкин А.Б. Криминалистика: Учебник. М.: Дашков и Ко, 2009.

© Бюллетень магистранта 2016 год №7