

**Кабалоев Омар Мухарбекович**

Магистрант НАЧОУ ВПО СГА

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Уголовное право, криминология и уголовно-исполнительное право

**Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий, совершенных в условиях ограниченной видимости**

**Аннотация.** В статье рассматривается методика проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий, совершенных в условиях плохих погодных условий.

**Ключевые слова:** следственный эксперимент; дорожно-транспортное происшествие; неблагоприятные погодные условия; методика моделирования ДТП.

Известно, что следственный эксперимент должен проводиться в максимально сходных погодных, временных и дорожных условиях, которые имели место в действительности, с использованием такого же транспортного средства (в случае, когда транспортное средство, участвовавшее в дорожно-транспортном происшествии (ДТП), получило значительные повреждения) и лица (похожего по возрасту, росту, полу и т. п. в случае, когда обеспечить участие потерпевшего невозможно) с тем, чтобы как можно лучше приблизить эксперимент к реальной обстановке исследуемого происшествия, а полученные результаты можно было сравнить с имеющимися в уголовном деле доказательствами.

Особую сложность представляет воспроизведение атмосферных и погодных условий. При этом следователь, приняв решение о производстве следственного эксперимента, вынужден буквально «ловить»

метеорологические условия и находиться в постоянной готовности немедленно выехать на место. К сожалению, в ряде случаев дорожно-транспортные происшествия происходят в осенне-зимний или зимне-весенний период, и к моменту принятия решения о проведении следственного эксперимента невозможно создать имевшиеся на момент происшествия естественные условия (снег, гололед, туман, сильный дождь и т. д.).

В соответствии со ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент проводится путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события с целью проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела, и решения следующих задач: проверки возможности восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, его последовательности, а также механизма образования следов.

Как отмечает Ю.А. Ляхов: « . . . воспроизвести предмет судебного исследования в целом невозможно. Нельзя воспроизвести положение потерпевшего и нападающего в момент совершения преступления, нельзя воспроизвести действия преступника на месте совершения преступления и т. п., мы всегда будем при этом иметь дело с новым, иным событием, явлением, признаком. Поэтому следственный эксперимент заключается в воспроизведении, в буквальном смысле этого слова, какого-либо явления или факта, в совершении действий, сходных с исследуемыми. И обстановка, где совершаются эти действия, будет не той, в которой имело место подлинное событие, а лишь сходной с нею. Достижение сходства обстановки, в которой осуществляются экспериментальные действия, и самих этих действий с обстановкой и обстоятельствами подлинного события и обеспечивает достоверность результатов следственного эксперимента» [1, с. 8].

В связи с указанным, следственный эксперимент можно определить как проверочное следственное действие, заключающееся в опытным установлении возможности или невозможности восприятия лицом каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, его

последовательности, а также механизма образования следов в условиях, максимально сходных с теми, при которых было совершено преступление, с целью выяснения обстоятельств расследуемого преступного деяния, проверки имеющихся доказательств по делу и основанных на них версий.

Применительно к расследованию уголовных дел, возбуждаемых по признакам преступлений, предусмотренных ст. ст. 264, 268 УК РФ, могут проводиться следующие основные виды следственного эксперимента для установления: фактической скорости движения транспортных средств при отсутствии объективных данных для экспертных расчетов; видимости с рабочего места водителя в различных условиях; фактической скорости движения пешехода или времени пребывания его в поле зрения водителя; эффективности торможения, т. е. величины тормозного пути или замедления транспортного средства; времени реакции водителя [2, с. 141; 3, с. 175].

Рассмотрим на примере производства следственного эксперимента по определению возможности зрительного восприятия с рабочего места водителя в условиях тумана и выпадения осадков (дождя, снега).

Неблагоприятные погодные условия в виде выпадения осадков не только оказывают влияние на коэффициент сцепления протекторов шин автомобиля с дорожным покрытием, увеличивая при этом тормозной путь, но и существенно снижают видимость дорожной обстановки. Так, при слабом тумане дальность видимости составляет 500–100 м, а при сильном тумане или сильной песчаной буре может снижаться до десятков и даже нескольких метров [4, с. 114].

При расследовании дорожно-транспортных происшествий, произошедших в данных метеорологических условиях, основной вопрос, требующий разрешения на стадии установления всех обстоятельств события, сводится обычно к определению возможности или невозможности своевременного обнаружения водителем препятствия и предотвращения аварийной ситуации, т. е. к установлению дистанции максимальной видимости в рассматриваемых погодных условиях и времени, необходимого для зрительной фиксации объекта.

В криминалистике различают общую и конкретную видимость с рабочего места водителя. Общая видимость – это расстояние от передней части транспортного средства по направлению его движения, на котором различаются элементы дорожной обстановки. По величине общей видимости определяется максимально допустимая для водителя скорость движения (чем больше видимость, тем с большей скоростью может двигаться транспортное средство). Конкретная видимость – это расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя препятствие может быть опознано по его характерным признакам. Определение видимости конкретного объекта необходимо в случае наезда на него для установления технической возможности водителя своевременно предотвратить ДТП. Это расстояние зависит от света фар, рельефа местности, ее освещенности, погодных и атмосферных условий и др.

В криминалистической литературе имеются некоторые предложения о воспроизведении метеорологических условий в виде дождя. В одних исследовательских работах предлагается для этих целей использовать пожарную машину, а в других – разработанную волгоградскими криминалистами дождевальную установку, имитирующую воздействие дождя на лобовое стекло во время движения транспортного средства. В случае с пожарной машиной использование потока воды нерегулируемого расхода представляется абсолютно неприемлемым решением, поскольку на условия видимости оказывает влияние не сам дождь как таковой, а его интенсивность. В другом случае принцип работы предложенной установки сводится к подбору разбрызгивателя и расхода подаваемой воды, который соответствует силе дождя, при котором было совершено дорожно-транспортное происшествие. При движении автомобиля через насадку в виде капельных струй вода попадает вниз и, подхваченная потоком воздуха, ударяется о лобовое стекло. По мнению авторов, такая установка позволяет одновременно учитывать оба фактора, определяющих и видимость в условиях дождя, и возможность своевременного обнаружения препятствия [5, с. 102–112].

Вышеуказанная методика моделирования ДТП с использованием дождевальнoй установки позволяет достаточно корректно производить эксперименты и может быть применена на практике при наличии сертифицированных образцов такой установки.

Воссоздание дорожной обстановки в условиях тумана и снегопада в специальной литературе считается практически невозможным. Вместе с тем на метеорологических станциях основного типа регистрируются различные метеорологические величины, включая горизонтальную видимость, под которой понимается расстояние, на котором перестают различаться очертания предметов. В метеорологии различают общие и специализированные прогнозы. Метеопрогнозы предназначены для обеспечения безопасности и эффективности авто- и авиаперевозок, контроля загрязнения воздуха и т. д. Специализированные прогнозы отличаются большой точностью и используются в авиации, сельском хозяйстве и др.

В соответствии с распоряжением Федерального дорожного агентства от 26 ноября 2009 г. № 499-р «Об издании и применении ОДМ 218.8.001-2009 «Методические рекомендации по специализированному гидрометеорологическому обеспечению дорожного хозяйства», пункты дорожного метеорологического контроля (пункты ДМК) рекомендуется оборудовать автоматическими дорожными метеостанциями (АДМС). Указанные дорожные метеостанции обязаны контролировать следующие метеорологические параметры и состояние дорожного покрытия: температуру воздуха, степень влажности, температуру точки росы, скорость и направление ветра, атмосферное давление, наличие, интенсивность и количество осадков, метеорологическую дальность видимости, состояние дорожного покрытия, температуру дорожного покрытия и дорожных конструкций, наличие на дорожном покрытии количества и концентрации противогололедных реагентов.

Оптимальная периодичность сбора данных с сети пунктов ДМК – 1 раз в час, а при резком изменении погодных условий – 2–3 раза в час. Для обеспечения достоверности метеорологических данных АДМС должны быть

сертифицированы, и должны проходить ежегодные регулярные метрологические проверки датчики, входящие в состав станций. Датчик дальности видимости, например, рекомендуется устанавливать в наиболее опасных местах (местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, частого образования тумана, на мостах и др.).

Представляется, что при производстве следственного эксперимента для установления возможности зрительного восприятия дорожной обстановки в условиях ограниченной видимости (включая туман, выпадения осадков (дождя, снега)), когда невозможно создать имевшиеся на месте преступления такие естественные условия, для моделирования дорожно-транспортного происшествия можно воспользоваться информацией специализированного гидрометеорологического обеспечения дорожного хозяйства, научная обоснованность которой не вызывает сомнений. Так, сделав запрос в соответствующую метеослужбу о видимости дорожной обстановки на момент совершения дорожно-транспортного происшествия и в ситуации, когда метеоусловия длительное время не позволяют провести натурные опытные действия, можно таким же образом установить время производства следственного эксперимента, соответствующее такой же дальности видимости.

### **Литература**

1. Ляхов Ю.А., Луценко О.А., Чупилкин Ю.Б. Следственный эксперимент: Учебное пособие. Ростов н/Д.: Издательство СКАГС, 2006.
2. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий: Учебное пособие. М.: Щит-М, 2010.
3. Кутафин В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий: практическое руководство. Ростов н/Д.: Феникс, 2007.
4. Хромов С.П., Петросянц М.А. Метеорология и климатология: Учебник. М.: Издательство Московского университета, 2012.
5. Путивка С.Н., Колотушкин С.М., Кочубей А.В., Сафонов А.А., Исаченко Н.П. Криминалистическое моделирование для реконструкции

неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Учебное пособие. Волгоград: ВА МВД России, 2006.

© Бюллетень магистранта 2014 год № 3