

**ПЛАНИРОВАНИЕ И ЕГО РОЛЬ В ВЕРСИОННОЙ РАБОТЕ
ПО ОТРАБОТКЕ СЛЕДСТВЕННЫХ СИТУАЦИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ
НА ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП**

В статье рассматриваются основные принципы планирования на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий, а также следственные ситуации, возникающие в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, расследование, следственные ситуации, следственные версии.

**PLANNING AND ITS ROLE IN THE VERSIONAL WORK ON THE
PROCESSING OF INVESTIGATORY SITUATIONS ARISING AT THE
INITIAL STAGE OF THE ROAD TRAFFIC ACCIDENT
INVESTIGATION**

This article reviews the basic principles of planning at the initial stage of the road traffic accidents investigation, as well as considers the main investigative situations arising in the process of investigating road traffic accidents.

Keywords: road traffic accident, investigation, investigative situations, investigative versions.

Системный подход к планированию определяет эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий. Обычно планирование предваряет первоначальные следственные действия.

По мнению О.П. Грибунова, «планирование является важнейшим средством организации расследования» [1, с. 152]. Трудно с этим не согласиться, поскольку правильная организация расследования дорожно-транспортных происшествий, планомерная деятельность его участников ведет к раскрытию преступления и привлечению к ответственности виновных лиц.

К задачам планирования относятся обеспечение полного и всеохватывающего расследования в наиболее минимальные сроки, а также согласованность действий следователя, сотрудников ДПС, экспертов на стадии проведения предварительных следственных действий.

Проанализировав научную и методическую литературу, можно сформулировать следующие основополагающие принципы планирования расследования дорожно-транспортных происшествий:

– реальность планирования предполагает обоснованность следственных версий, практическую выполнимость предполагаемых

мероприятий, а также возможность контроля за сроками выполнения отдельных следственных действий;

- индивидуальность планирования означает, что в каждом конкретном случае совершенного дорожно-транспортного происшествия с учетом его специфики, субъектного состава, наличия или отсутствия тяжких последствий в виде причинения вреда здоровью или наступления смерти составляется свой индивидуальный план;

- конкретность планирования дорожно-транспортных происшествий. Данный принцип означает, что по расследуемому делу должны быть сформулированы реальные сроки проведения следственных действий, названы исполнители, в частности, сотрудники ДПС или эксперты, определены цели и задачи проведения определенных следственных действий;

- динамичность планирования расследования дорожно-транспортных происшествий предполагает, что планирование должно вестись в соответствии с обозначенными сроками и не превышать их.

Следователю зачастую сложно в одиночку провести все следственные действия, так как в зависимости от характера дорожно-транспортного происшествия много технических вопросов может оставаться за рамками компетенции следователя, поэтому в состав следственно-оперативной группы включаются оперативные работники, сотрудники ДПС, а также эксперты-криминалисты и специалисты.

Планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий заключается в выдвижении и проверке версий о причинах и механизме произошедшего дорожно-транспортного происшествия.

Т.В. Аверьянова пишет: «криминалистическая версия – это обоснованное предположение о факте, явлении или группе фактов, явлений, имеющих или могущих иметь значение для дела; версия указывает на наличие и объясняет происхождение этих фактов, явлений, их содержание и связь между собой и служит целям установления истины по делу» [2, с. 152].

Построение криминалистических версий о причинах, условиях и механизме дорожно-транспортного происшествия осуществляется на основе анализа следственной практики и типичных следственных ситуаций.

Как правило, при расследовании дорожно-транспортных происшествий выдвигаются и проверяются следующие следственные версии:

- о причинах, условиях происшествия и наступлении вредных последствий как по техническим причинам, например, неисправности тормозной системы, проблемы с двигателем, так и по вине водителя;

- о субъектах, которые могут оказаться виновными в совершении дорожно-транспортного происшествия. К ним относятся водители и пешеходы;

- о форме виновности указанных субъектов;

- о наличии или отсутствии причинной связи между нарушением правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортного средства;

– о состоянии чрезмерного физического утомления водителя, алкогольного опьянения, а также стресса, вызванного личными обстоятельствами и т.д.

Проверка той или иной следственной версии предполагает выяснение следующих вопросов:

– были ли нарушены правила дорожного движения участниками расследуемого дела, если было нарушение, то какое именно;

– если были нарушены правила дорожного движения, то в чем эти нарушения конкретно выразились, а также какие обстоятельства им способствовали;

– кем из участников дорожного движения были нарушены правила дорожного движения, а также имел ли место недоброкачественный ремонт автотранспортного средства, что может исключить вину водителя в совершении дорожного происшествия;

– каковы реальные последствия совершенного дорожно-транспортного происшествия, можно ли было их предотвратить в условиях дорожной обстановки и с учетом погодных или дорожных условий.

Выяснение ответов на поставленные выше вопросы с целью проверки следственных версий требует тщательного проведения следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортного происшествия.

Первоначальные и неотложные следственные действия при расследовании дорожно-транспортных происшествий направлены, прежде всего, на поиск, закрепление и предварительный анализ информации о причинах, условиях и механизме происшествия [3, с. 136]. До возбуждения уголовного дела может производиться следственный осмотр места происшествия, транспортного средства и трупа, после возбуждения уголовного дела производятся остальные следственные действия. Наряду со следственными действиями могут быть произведены неотложные оперативные мероприятия.

Наиболее типичными криминальными ситуациями, влияющими на организацию расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, являются две криминалистические ситуации:

– ситуация, когда эти нарушения повлекли тяжкие последствия (человеческие жертвы, повреждения или разрушения транспорта и др.);

– ситуация когда допущенные нарушения могли повлечь такие последствия, но они не наступили. Комплексы следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий в этих случаях будут значительно различаться.

Исходная информация о фактах дорожно-транспортного происшествия поступает от органов дознания, скорой помощи, больниц, потерпевших, водителей, отдельных граждан-свидетелей.

К моменту прибытия следователя на место происшествия в зависимости от наличия источников информации возникают следующие ситуации:

1) благоприятная. Возникает тогда, «когда на месте происшествия сохраняются все источники информации: есть водитель, транспорт, потерпевший и свидетели» [4, с. 283];

2) малоблагоприятная ситуация возникает при отсутствии одного или нескольких ее элементов – источников. В свою очередь малоблагоприятных ситуаций может быть две:

- на месте происшествия имеется транспорт, потерпевший и свидетели, а водитель скрылся и он неизвестен;

- на месте происшествия находится потерпевший и свидетели, а водителя и транспорта нет, личность водителя неизвестна [5, с. 313].

3) неблагоприятная ситуация возникает в случаях когда:

- на месте происшествия есть только свидетели, нет водителя и транспорта, а пострадавший отправлен в лечебное учреждение;

- на месте происшествия только потерпевший или труп;

Как пишет Т.С. Волчецкая, «в криминалистической методике выделяют две типичные следственные ситуации, которые могут иметь место по уголовным делам о дорожно-транспортном происшествии на первоначальном этапе расследования:

- сведения о водителе, как подозреваемом, отсутствуют;

- отсутствуют данные о транспортном средстве и его водителе» [6, с. 73].

На месте совершения преступления, как правило, остаются транспортное средство, материальные следы от транспортного средства. Очевидцы дорожно-транспортного происшествия или сам пострадавший могут запомнить приметы водителя. В целом такую ситуацию следует считать неблагоприятной.

В данной ситуации необходим поиск водителя (подозреваемого), если он не известен, либо о нем есть недостаточная информация для его установления. Осмотр транспортного средства производится с целью установления его владельца и лица, управлявшего им и совершившего преступление, так как ими могут быть разные люди.

В таких ситуациях можно выделить следующие версии:

- преступление совершено владельцем транспортного средства;

- преступление совершено лицом, управлявшим транспортным средством по разрешению владельца, или у этого лица имеется предполагаемое право на управление автомобилем (например, работник гаража, где осуществляется стоянка автомобиля);

- преступление совершено лицом, неправомерно завладевшим транспортным средством (угон) либо его похитившим (хищение).

Для проверки версий, а также оптимизации деятельности следователя необходимо сформировать алгоритм действий. С учетом изложенной позиции алгоритм действий следователя может быть представлен в следующем виде.

Следственная ситуация, когда отсутствуют данные о водителе и транспортном средстве является наиболее неблагоприятной.

Розыск скрывшегося водителя (подозреваемого) и транспортного средства нужно вести от материальных следов, выявленных на месте происшествия, марки и типа автомобиля, его цвета и других примет, государственного регистрационного номера, повреждений на окружающих предметах или на теле потерпевшего, следов транспортного средства на дороге и т.п. Необходимо помнить, что розыск и комплексное изучение личности преступника, виновного в совершении дорожно-транспортного происшествия, способствует получению сведений, необходимых для раскрытия, расследования и предупреждения аналогичных преступлений [7, с. 249].

Деятельность следователя в исследуемой ситуации должна строиться с учетом трех направлений. Во-первых, получение доказательств о событии преступления, во-вторых, установление водителя (подозреваемого), скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия; в-третьих, установление транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии, но скрывшегося с места происшествия [8, с. 60].

В целях установления транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии и скрывшегося с места происшествия, можно выделить версии о его месте нахождения:

- транспортное средство находится в гараже, на стоянке, во дворе дома водителя (подозреваемого) или его родственников (близких друзей);
- транспортное средство находится в автосервисе, автомастерской, принадлежащих водителю (подозреваемому) или его родственникам, друзьям, знакомым, либо расположенных недалеко от места дорожно-транспортного происшествия;
- транспортное средство брошено в черте города (поселка) либо на трассах, проходящих через город (поселок), в котором совершено дорожно-транспортное происшествие.

Для проверки выдвинутых версий и оптимизации деятельности следователя необходимо провести ряд неотложных действий. Особое внимание необходимо уделить наличию деталей, узлов и механизмов транспортного средства, в том числе осколков стекла и пластика, следов лакокрасочного покрытия и горючесмазочных материалов, следов торможения, юза на дорожном покрытии в районе 50–100 метров в оба направления от места столкновения (цель – установление марки, модели, цвета транспортного средства); следов обуви, биологических выделений (кровь, моча) с целью установления диагностических данных водителя (подозреваемого).

В процессе расследования дел, связанных с нарушением правил дорожного движения, приходится сталкиваться еще и с различными противодействиями расследованию [9, с. 154].

Содержание первоначального этапа расследования обусловлено разнообразием следственных ситуаций, которые требуют индивидуального подхода к оценке их особенностей и определению задач расследования. В

этой связи мы согласны с О.В. Трубкиной, что «перечень и тактические особенности проведения первоначальных следственных действий определяются исходя из особенностей конкретного уголовного дела, при согласовании с оперативно-розыскными подразделениями, носят плановый и тактически разработанный характер [10, с. 229].

К настоящему времени в криминалистике сформировался подход к разработке оптимальных алгоритмов действий по расследованию преступлений на основе выделения типичных следственных ситуаций. Кроме того, значимой частью разработки методики расследования преступлений является выделение типичных следственных ситуаций, которые во многом определяют содержание и направление деятельности правоприменителя на каждом из этапов расследования преступлений.

Список использованной литературы

1. Грибунов О.П. Особенности планирования расследования преступлений против собственности, совершаемых на транспорте // Ленинградский юридический журнал. – 2016. – № 2 (44). – С. 146–155.
2. Аверьянова Т.В. Криминалистика: учебник. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М.: Норма, 2014. – 712 с.
3. Грибунов О.П. Особенности версионной работы по делам о преступлениях против собственности, совершаемых на транспорте // Библиотека криминалиста. – 2016. – № 4 (27). – С. 135–142.
4. Криминалистика / под ред. М.В. Салтевского. – М.: Приор, 2005. – 582 с.
5. Криминалистика / под ред. Р. С. Белкина. – М.: Норма, 1999. – 693 с.
6. Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие. – Калининград, 2011. – 174 с.
7. Грибунов О.П. Характеристика личности преступника, совершающего кражи на объектах транспорта / О.П. Грибунов, В.С. Ишигеев // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2015. – Т. 9. – № 2. – С. 248–256.
8. Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. – 2015. – № 9. – С. 54–63.
9. Головин А. Ю. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений: монография / А.Ю. Головин, О.П. Грибунов, А.А. Бибииков. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2015. – 164 с.
10. Трубкина О.В. О следственных ситуациях расследования мошенничества в сфере страхования // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2015. – № 3-2. – С. 228–234.