

УДК 343

**ЗНАЧЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЗОРНОСТИ С МЕСТА ВОДИТЕЛЯ
ПРИ ФИКСАЦИИ ДОКАЗАТЕЛЬСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИИ****В.Г. СЕМЕНОВ***(Академия МВД Республики Беларусь, Минск)*

В статье отражены проблемные вопросы определения обзорности с места водителя при фиксации доказательственной информации. Рассматриваются параметры и объекты, подлежащие фиксации и занесению в протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Раскрываются понятия таких элементов, подлежащих фиксации, как «видимость» и «обзорность дороги». Представлены возможные причины, по которым допускаются типичные ошибки при определении обзорности с места водителя. Проанализированы основные моменты, влияющие на качество расследования уголовных дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий. Цель исследования – повышение качества первоначального этапа расследования уголовных дел по фактам дорожно-транспортных происшествий.

Несмотря на значительные достижения в криминалистике в целом и в методике расследования дорожно-транспортных преступлений в частности, анализ результатов практики показывает, что качество предварительного расследования по фактам нарушения правил безопасности движения автотранспорта невысокое.

При осуществлении мероприятий по установлению обстоятельств дорожно-транспортного происшествия перед следователем стоит нелегкая задача по закреплению фактических данных происшествия, иными словами, по фиксации доказательственной информации. Процессуальные требования к следственному осмотру и последующей фиксации его результатов достаточно подробно изложены в законе, однако особенности вышеуказанных действий по понятным причинам в нем отсутствуют.

При проведении осмотра иногда создается впечатление, что обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и его причины очевидны, нет необходимости в подробной фиксации всех следов и объектов на месте происшествия и достаточно обозначить некоторые основные из них (положение транспортного средства, труп, следов колес и т.п.). Однако многолетняя практика показывает, что на месте дорожно-транспортного происшествия нет следов и объектов главных и второстепенных. Осколки стекол, частицы лакокрасочного покрытия, узлы и детали, отделившиеся от транспортного средства, царапины, следы на проезжей части и другие факторы могут иметь важное, а иногда и первостепенное значение для установления механизма дорожно-транспортного происшествия и виновных в его совершении лиц. Одной из задач криминалистики является разработка различных методических рекомендаций, направленных на оказание помощи следователям, проводящим расследование уголовных дел.

Немалая часть учебно-методических разработок была посвящена вопросам обзорности с места водителя и ее определения [1, с. 28; 2, с. 8; 3, с. 56; 4, с. 12]. Однако данная проблема в следственной практике еще имеет место.

Методические пособия рекомендуют к параметрам дороги, подлежащим обязательной фиксации, относить:

- ширину проезжей части и обочин;
- характеристику поверхности проезжей части, имеющиеся повреждения на ней и обочинах;
- глубину кюветов;
- размещение дорожных знаков;
- конфигурацию, если дорожно-транспортное происшествие произошло в районе перекрестка;
- поперечный уклон дороги, величину подъемов, а также радиусы закруглений;
- дорожные сооружения и придорожные полосы.

Также одним из элементов, подлежащих фиксации, является видимость и обзорность дороги. Под линией прямой видимости понимается прямая между двумя точками, в направлении которой наблюдатель, находящийся в одной, видит объект, расположенный во второй точке.

При этом линия прямой видимости, установленная по результатам расследования, не является свидетельством того, что фактически наблюдал участник дорожно-транспортного происшествия или свидетель. Видел или не видел водитель определенный объект, может подтвердить только он сам. Следователь в результате своего поиска может лишь показать, что можно видеть, находясь в определенной точке наблюдения (рис. 1, 2) [5, с. 189].

В свою очередь обзорность с места водителя определяется как возможность видеть дорожную обстановку на полосе его движения и по обе стороны от нее, а также пространство на некоторой высоте над транспортным средством с места водителя [6, с. 79].

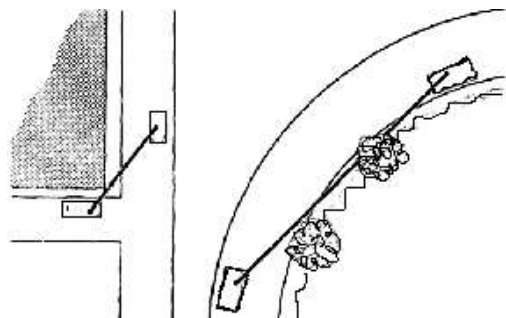


Рис. 1. Линии прямой видимости

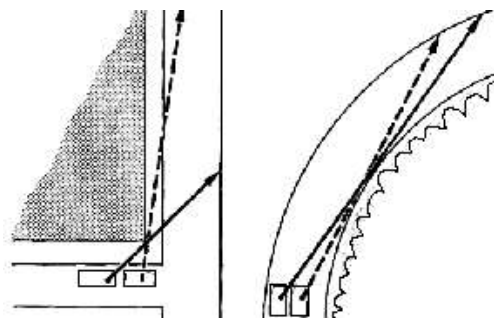


Рис. 2. Зависимость расстояния видимости от положения транспортного средства

Приступая к определению обзорности, будет не лишним нанести на схему ее внешние ограничители:

- транспортные средства, стоящие либо двигающиеся на близком расстоянии;
- здания, зеленые насаждения (деревья, кусты), шумопоглощающие щиты, заборы и другие объекты и сооружения, расположенные в непосредственной близости;
- криволинейность продольного профиля дороги и ее повороты.

Немалое значение при фиксации имеют элементы, ограничивающие обзорность водителя внутри транспортного средства:

- загрязненность стекла и его дефекты (царапины, трещины, помутнения);
- ограничители смотровых просветов лобового стекла, боковых окон, зеркала заднего вида (наклейка о прохождении технического осмотра транспортного средства, прикрепленная выше положенного);
- декоративные элементы (подвесные плюшевые игрушки, брелоки, освежители воздуха салона транспортного средства и пр.);
- другие объекты и предметы, ограничивающие обзорность с места водителя внутри (перевозимый груз, пассажиры и пр.);
- использование сотовой связи.

На последнем элементе необходимо остановиться более подробно. Пользование сотовым телефоном за рулем запрещено уже в большинстве стран, в то время как число владельцев сотовых телефонов продолжает расти. У сотовой связи много плюсов, тем не менее есть и минусы.

Британские ученые, исследовавшие влияние мобильного телефона и алкоголя на водителя, пришли к следующим выводам. Королевское общество по предупреждению автотранспортных происшествий (Royal Society for Prevents of Accidents) определило, что вероятность попасть в аварию, пользуясь мобильным телефоном во время движения, на 30 % выше, чем находясь за рулем в нетрезвом состоянии. Причин несколько: во-первых, во время разговора по телефону у водителя резко снижается время реакции, и уже не важно, говорил он непосредственно в трубку или с помощью комплекта hands-free; во-вторых, американские ученые предупреждают, что использование мобильного телефона во время управления автомобилем существенно влияет на зрение водителей. Это приводит к ограничению обзорности, когда информация извне не воспринимается. При таких условиях водитель не способен реагировать не только на сигналы и знаки, но и прогнозировать аварийные ситуации. Кроме того, разговаривая по телефону, тяжело выдерживать безопасную скорость автомобиля и следить за дистанцией [7].

Данные теоретические аспекты подтверждаются и практическими исследованиями: время реакции водителя, который разговаривает по телефону, увеличивается на секунду и более, что в критической ситуации может иметь фатальные последствия (автомобиль, двигающийся со скоростью 90 км/ч, за одну секунду проходит расстояние в 25 метров). Имеются существенные различия между определением обзорности в городе и за его пределами. В первом случае мы имеем дело с большим количеством объектов и предметов, влияющих на обзорность: здания и строения, припаркованный автотранспорт, крупногабаритный городской автотранспорт, кабины остановок общественного транспорта, осветительные столбы, ремонтные ограждения и др. Во втором случае (вне города) таких объектов меньше (подъемы и спуски дороги, ее повороты, придорожные кусты, деревья и др.), поэтому иллюзия достаточной обзорности и безопасности зачастую служит причиной автотранспортных происшествий. Помимо физических предметов и объектов, ограничивающих обзорность с места водителя, существуют еще и природно-географические особенности. К природным можно отнести: снегопад, град, дождь, туман. К географическим: низины, поймы рек, протяженных болот, влажных лесов и т.п.

Простой фиксации какого-либо из перечисленных явлений будет недостаточно. Необходимо указать их интенсивность на момент совершения дорожно-транспортного происшествия, а именно: при ДТП шел ливень, а на момент следственного осмотра места происшествия последний перешел в моросящий дождь. Очевидно, что обзорность с места водителя будет сильно отличаться. То же касается фиксации

показаний участников дорожно-транспортного происшествия. Не всегда принимается во внимание, что туман не только явление, ограничивающее видимость с места водителя, но и еще куда более опасное явление – искажающее расстояния. Причем воспринятое расстояние при тумане будет казаться в два раза больше реального.

Водители транспортных средств не всегда могут объяснить, что с ними произошло в последний момент перед происшествием. Последнее, что они помнят – это когда въехали в туман, а далее наступило «какое-то ослепление». Здесь мы имеем дело с простым, но очень опасным физическим явлением, при котором мощный пучок дальнего света фар, отражаясь в мельчайших частицах тумана, полностью лишает водителя ориентировки и создает впечатление «движения в молоке» [8, с. 3]. Поэтому при осмотре транспортных средств, участвовавших в происшествии, важно зафиксировать положение включателя ближнего-дальнего света.

Данная рекомендация выполняется лицами, проводящими следственный осмотр места дорожно-транспортного происшествия, не всегда, и в дальнейшем установить, с каким светом двигались участники происшествия очень затруднительно. В то время, когда для проведения следственного эксперимента по определению видимости с места водителя обычную обстановку дорожно-транспортного происшествия можно воссоздать без труда, то подобрать условия, при которых в определенное время суток будет идти град либо сильный снег, практически невозможно. Поэтому, исходя из данных условий, эксперимент на видимость нужно проводить сразу по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия. Еще одной особенностью при определении видимости с места водителя является такое явление, как смена дня и ночи, когда обзорность меняется, чуть ли не ежеминутно. Также в это время происходит включение (либо выключение) освещения проезжей части (после выключения освещения водителю необходимо некоторое время для адаптации к новым условиям вождения).

Так, по одному из уголовных дел потребовалось проведение следственного эксперимента по установлению видимости с места водителя. За основу были взяты данные, которые соответствовали времени начала осмотра дорожно-транспортного происшествия. При этом не было учтено то обстоятельство, что между дорожно-транспортным происшествием и осмотром прошло более часа – смена суток (ночь сменялась днем) уже заканчивалась, и стало достаточно светло. Соответственно результаты эксперимента были позже признаны недействительными. Считая определение видимости несущественным параметром, подлежащим фиксации, часть следователей, изучающих место дорожно-транспортного происшествия, игнорируют либо попросту забывают включить эти данные в протокол осмотра, а порой и вовсе не знают, как это сделать. В результате возникает необходимость в повторном осмотре места происшествия, проведение которого по ряду причин будет затруднено, либо вообще невозможно.

Свидетельство тому – материалы одного из уголовных дел, возбужденного по факту дорожно-транспортного происшествия в апреле 2004 года. Фабула происшедшего такова: водитель К., управляя микроавтобусом марки «Форд», в вечернее время (около 22 часов) совершил наезд на пешехода, двигавшегося в попутном направлении по проезжей части дороги. В результате множественных переломов костей черепа гражданка З. скончалась на месте. С формулировкой «За отсутствием в действиях водителя состава преступления» данное уголовное дело было прекращено. Однако дважды в течение года прокуратурой оно направлялось для проведения дополнительной проверки. Причиной тому послужили сомнения в выводах следствия по факту произошедшего происшествия, а именно: условия прямой видимости и видимости с места водителя в ходе проведения следственных действий определены не были. Для выяснения этих обстоятельств потребовалось воссоздание аналогичной произошедшему происшествию обстановки. По согласованию с метеослужбой республики, последнее стало возможным только через шесть месяцев, когда луна находится в той же фазе, что и в день происшествия.

Таким образом, мы имеем: проведение трех следственных осмотров места происшествия (один – основной, два – повторных); назначение и проведение трех автотехнических экспертиз; трехкратное привлечение специалистов с отрывом последних от основной работы; привлечение служебных транспортных средств; подготовка и проведение следственного эксперимента; срок следствия – полтора года.

Налицо нерациональное использование сил и средств следствия, а также других сопутствующих ему служб и подразделений. И как видно из вышесказанного, цена всему этому – следственные ошибки и упущения, допущенные в самом начале следствия. Последние, по мнению большинства ученых, делятся:

- на следственные ошибки, допущенные следователем неосознанно, непреднамеренно в силу недостаточности знаний, опыта, следственной ситуации, складывающейся на данный момент расследования (т.е. следователь, заблуждаясь или действуя в соответствии с предписаниями уголовно-процессуального и уголовного законов, полагает, что его действия или бездействия абсолютно правомерны и не должны привести к следственным ошибкам, однако впоследствии в силу различного рода причин и обстоятельств следственные ошибки по делу все же «проявляются»);

- следственные ошибки, допущенные следователем преднамеренно в силу пренебрежения некоторыми требованиями закона, расцениваемые им как малозначимые для расследования дела, несущественные и не препятствующие достижению назначений уголовного судопроизводства.

При такой мотивации своих действий или бездействий следователь не желает затрачивать «чрезмерные» усилия на расследование преступлений, рассчитывая, что, допускаемые им упрощенчество и нарушение соответствующих требований, не повлекут за собой каких-либо негативных последствий, а если они и наступят, то в дальнейшем смогут быть исправлены, преодолены самим следователем, прокурором или судом (судьей) [9, с. 23]. Цена таких ошибок и упущений бывает очень высока. Применительно к нашему случаю пренебрежение в определении обзорности может повлечь за собой неправильную квалификацию деяния, предоставить виновному лицу избежать наказания и т.п.

Подводя итог вышесказанному, отметим возможные причины, по которым допускаются типичные ошибки при определении обзорности с места водителя:

- слабое индивидуальное восприятие обстановки дорожно-транспортного происшествия, направленное на выявление максимума информации об обстоятельствах имеющих значение для успешного расследования;
- недостаточные интеллектуальные качества следователя, направленные на восприятие только тех сведений, к приему которых он подготовлен профессиональными и специальными знаниями;
- низкая интеллектуальная активность следователя в ходе следственных действий, не способная систематизировать поступающие данные для выдвижения и проверки версий;
- излишнее волнение, растерянность, снижение разумной активности, целенаправленности, неспособности осуществлять четкую мыслительную деятельность, правильно руководить действиями участников следственного действия (свойственно молодым, недостаточно опытным работникам);
- пренебрежительно-нигилистическое отношение следователей к выполнению предписаний уголовно-процессуального закона (стремление к процессуальному упрощенчеству);
- добросовестное заблуждение следователя в правильности выбора оптимальной линии своего поведения при производстве расследования;
- недостаточная подготовка следственных кадров, слабая организация повышения их профессионального мастерства;
- несовершенство в организации работы следственных органов и нормативной базы их деятельности;
- неисполнительность в работе сотрудников милиции, низкое качество исполнения ими отдельных поручений следователей, отсутствие необходимого взаимодействия между службами ОВД;
- нахождение в производстве у следователей одновременно значительного количества уголовных дел.

При правильной организации труда следователей, ужесточении ведомственного и вневедомственного контроля, привлечении к следственным действиям специалистов, соответствующей подготовке и переподготовке кадров, специализирующихся на расследовании дорожно-транспортных происшествий, таких ошибок впоследствии удастся избежать.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автотранспортные происшествия и их расследование / Б.А. Алексеев [и др.]; под ред. Н.С. Алексеева, И.Х. Максимова. – М.: Юрид. лит., 1962. – 316 с.
2. Жарский, В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий: лекция / В.Е. Жарский; под ред. Г.Г. Зуйкова. – М.: Высшая школа ММО СССР, 1968. – 40 с.
3. Зорин, Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях / Р.Г. Зорин. – Минск: Амалфея, 2000. – 336 с.
4. Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие / А.М. Кривицкий [и др.]; под общ. ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. – Минск: Харвест, 2004. – 128 с.
5. Байэтт, Р. Расследование ДТП / Р. Байэтт, Р. Уоттс; пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983. – 288 с.
6. Расследование дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие / В.К. Волков [и др.]; под общ. ред. Э.П. Ленецкого. – Минск: НИИ ПКК и СЭ МЮ Респ. Беларусь, 1998. – 111 с.
7. Эннанов В. Телефон за рулем – печальная статистика / В. Эннанов // Автоцентр [Электронный ресурс]. – 2005. – Режим доступа: http://www.google.com/search?q=cache:8o_ZJyX3YfYJ:www.autocentre.ua/component/option,com_truck/task,articles/id,4969/Itemid. – Дата доступа: 04.11.2005.
8. Банадык, А. Если заехал в «облако» / А. Банадык // На страже. – 2005. – 25 окт. – С. 3.
9. Назаров, А.Д. Влияние следственных ошибок на ошибки суда / А.Д. Назаров. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 323 с.

Поступила 22.03.2007