

УДК 343.98(476)

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ  
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

*канд. юрид. наук, доц. А.П. ПАЦКЕВИЧ,  
(Академия МВД Республики Беларусь, Минск)*

*Рассматривается проблема роста дорожно-транспортных происшествий в Республике Беларусь в последние годы, что обусловлено рядом причин, к которым в первую очередь следует отнести возросшее количество личного и государственного автотранспорта, низкий уровень подготовки водителей и нарушение ими правил дисциплины на транспорте. При этом меры, применяемые правоохранительными органами по безопасности дорожного движения, пока не в состоянии изменить ситуацию на дорогах страны к лучшему. Несмотря на актуальность проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, эффективность профилактики, раскрытия и расследования дорожно-транспортных происшествий находится не на должном уровне. Об этом свидетельствует и анализ судебно-следственной практики. Часто имеют место факты превышения установленных уголовно-процессуальным законом сроков предварительного расследования по уголовным делам данной категории, высокий удельный вес прекращенных уголовных дел, слабая организация и низкий уровень производства отдельных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.*

**Введение.** Развитая система дорожно-транспортного движения является неотъемлемой частью современного общества. Однако автомобилизация вместе с очевидными экономическими благами приносит многочисленные издержки и проблемы с негативными последствиями. Наиболее серьезной из них является проблема нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств. Статистика свидетельствует, что их численность составляет 20–23 % в общей структуре преступности. По этому показателю они находятся на втором месте после краж имущества различных форм собственности. Но это не отражает действительной общественной опасности данных преступлений. Вред и материальный ущерб от них во много раз превышает негативные последствия от других правонарушений и преступлений. По данным Всемирной организации здравоохранения в странах с развитым автомобильным движением число жертв от дорожных аварий с каждым последующим годом по сравнению с предыдущим увеличивается на 10 % и составляет около 700 тыс. человек. Кроме того, значительное число аварий характеризуется существенным материальным ущербом, исчисляющимся миллиардами рублей.

**Основная часть.** Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения и в Республике Беларусь остается сложной. Следует отметить, что в последнее время темпы снижения показателей аварийности замедлились, но цифры все равно не радуют. К примеру, в результате 5187 дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в 2012 году погибли 1 039 человек и 5 569 получили травмы и увечья [1]. На дорогах Минской области в прошлом году совершено 1094 ДТП с тяжкими последствиями, в которых погибло 272 и ранено 1150 человек. Не утешительная статистика и в регионах. Так, в 2012 году только в одном Столбцовском районе Минской области совершено 40 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадало более 50 человек, из которых 10 погибло [2]. Причин и факторов, вызывающих совершение дорожно-транспортных происшествий, немало. Они могут быть связаны с любым из элементов системы «человек – транспортное средство – среда», однако в подавляющем большинстве они относятся к действиям лица, управляющего транспортным средством, т.е. водителя. Это чаще всего нарушения «Правил дорожного движения», которые в зависимости от тяжести последствий квалифицируются как преступления, а виновные привлекаются к уголовной ответственности. По-прежнему далеки от желаемых показатели следственной работы. В срок свыше двух месяцев расследуется почти треть ДТП с тяжкими последствиями, нередко возвращение уголовных дел этой категории для дополнительного расследования. Аналогичные показатели сохраняются и в текущем году. Большинство из них обусловлены не только слабой профессиональной подготовкой сотрудников, но и упущениями в методике и организации работы на первоначальном этапе процесса доказывания.

Во многих городских и районных органах не налажена четкая система оповещения дежурных частей о ДТП, в связи с чем следственно-оперативные группы прибывают на место происшествия спустя продолжительное время, когда обстановка претерпевает значительные изменения, часто невозможные: без фиксации убираются с места происшествия транспортные средства; уничтожаются многие следы; меняет свое расположение и ряд других объектов, относящихся к вещественным доказательствам при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств.

Нередко даже в присутствии следователя осмотр места происшествия и транспортных средств производится сотрудниками Госавтоинспекции, не имеющими достаточных познаний в судебной трасологии и механизме повреждения. Следы описывают в упрощенной форме, без отражения многих существенных для расследования параметров. Остаются незафиксированными отслоения и наслоения красителей, очень редко изымаются объекты биологического происхождения (кровь, волосы, мышечные ткани и т.п.).

Распространены случаи нарушений процессуальных сроков принятия решений по материалам о ДТП. Имеются случаи, когда уголовные дела своевременно не возбуждаются даже в случае наступления тяжких последствий.

В специальной литературе [3–14] подчеркивается неординарность и специфичность расследования уголовных дел по факту дорожно-транспортного происшествия. Очевидно, что именно этот фактор является одной из причин того, что в настоящее время не обеспечено высокое качество их расследования. В процессе предварительного расследования нередки случаи ошибок, некачественного и не в полном объеме исследования обстоятельств дела. Сбор доказательств нередко приобретает тенденциозно обвинительный характер, поскольку не учитываются многие специфичные факторы развития аварийного события.

Результаты проведенного анализа судебно-следственной практики позволили выявить ряд причин низкой результативности расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств. В самом общем плане они обусловлены недостатками правового регулирования рассматриваемой сферы деятельности, низким уровнем профессиональной подготовки работников следствия и органа дознания, слабой организацией и недостаточным техническим обеспечением процесса расследования в целом.

Рассматривая степень научной разработанности избранной темы, следует отметить, что проблемы борьбы с дорожно-транспортными преступлениями были предметом исследования многих криминалистов, в трудах которых нашли отражение многие отрицательные причины эксплуатации и управления автотранспортом, дорожного хозяйства страны, методики расследования ДТП и состояния экспертного обслуживания правоохранительных органов. Проблемы, связанные с расследованием ДТП, исследовали В.П. Гурский, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, П.М. Зуев, Р.В. Скачек, В.Г. Семенов и другие, которые внесли в методику расследования автодорожных происшествий значительный вклад. Однако тематика исследований и ее методика до конца еще не исчерпана, особенно это относится к современному периоду стремительного роста автомобилестроения, кроме того в их работах не нашли достаточного отражения процессуальные, теоретические и методические аспекты применения института специальных знаний и их комплексное исследование применительно к методике расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств.

Указанные обстоятельства позволяют говорить об актуальности избранной нами темы исследования в рамках теоретических, методических и практических вопросов по эффективности организации расследования дорожно-транспортных происшествий на современном этапе.

К основным задачам расследования этой категории преступлений необходимо отнести умение следователя дать правильную юридическую квалификацию: самому факту ДТП с учетом совокупности причин и условий, факторов, способствовавших наступлению вредных последствий, последовательности их возникновения; техническому состоянию транспортного средства; действиям водителя, потерпевшего и т.п. Следователь обязан знать основные положения Правил дорожного движения. Поэтому на расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств специализируются более опытные следователи.

С учетом специфики уголовных дел о ДТП в республике для расследования этой категории преступлений в подразделениях Следственного комитета Республики Беларусь создаются специальные следственные подразделения, группы следователей или осуществляется специализация следователей для их расследования. Однако пока ещё не все следователи, осуществляющие комплекс неотложных следственных действий по данной категории уголовных дел, обладают соответствующей квалификацией, определяющей их профессиональную компетентность. Успешное производство неотложного и незаменимого следственного действия – осмотра места происшествия, выявление всех обстоятельств совершения ДТП и его механизма – немисливо без специальных знаний следователя, без навыков организации взаимодействия участников следственно-оперативной группы, использования необходимого комплекса технических средств.

Наконец, расследование ДТП требует от лица, его осуществляющего, обладания не только определенными знаниями, умениями, организаторскими способностями, но и высокой психологической стойкостью не только к событию происшествия, но и резко меняющейся ситуации. Это проявляется в первую очередь при производстве такого следственного действия, как осмотр места происшествия (ОМП).

Проведенный на должном уровне осмотр места ДТП позволяет следователю оценить сложившуюся по делу следственную ситуацию, выдвинуть ряд версий о причинах происшествия и механизме его развития, собрать и проверить и оценить доказательства, которые станут основой для законного, обоснованного и справедливого разрешения уголовного дела. Качество осмотра места происшествия напрямую зависит от следующих факторов:

- своевременности прибытия следственно-оперативной группы на место происшествия;
- проведения осмотра в строгом соответствии с нормами уголовно-процессуального закона;
- организации охраны места происшествия и обеспечения безопасности движения в его районе;
- оснащения следственно-оперативной группы научно-техническими средствами и радиосвязью;
- планомерности проведения осмотра с учетом функциональных обязанностей его участников и привлечения к осмотру водителей, причастных к происшествию, свидетелей, потерпевших;
- применения в ходе осмотра правильных тактических и технических приемов.

Осмотр места происшествия по дорожно-транспортным происшествиям – важнейший инструмент получения исходных данных для правильного разрешения дела. Проведение осмотра места ДТП связано и с определенными трудностями, вызванными дефицитом времени, напряженной обстановкой и необходимостью овладения специфическими знаниями, умениями и навыками его производства. Каждый вид ДТП (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств, опрокидывание транспортного средства, выпадение пассажиров из движущегося транспортного средства и др.) определяет особенности специфики осмотра места происшествия. При проведении осмотра не следует поддаваться обманчивому впечатлению, будто случившееся и его причины в связи с их кажущейся очевидностью ясны и поэтому нет необходимости в подробной фиксации всех объектов на месте ДТП, что достаточно обозначить некоторые узловые моменты для подтверждения очевидности случившегося [8, с. 16].

Практика расследования дел данной категории убедительно требует принимать за аксиому то, что на месте ДТП нет объектов главных и второстепенных, все объекты необходимо расценивать как главные, а истинная значимость их определяется при окончательном рассмотрении дела.

Анализ практики правоохранительных органов показывает, что вопросы, возникающие в ходе выявления и расследования ДТП, весьма разнообразны и относятся к различным отраслям специальных знаний. Определенные сложности у практических работников возникают при производстве судебно-автотехнических экспертиз (САТЭ). Автотехнические экспертные исследования проводятся практически по всем делам рассматриваемой категории, поскольку часто оказываются единственным способом установления и оценки причинно-следственных связей в механизме ДТП с технической точки зрения [15, с. 46–49].

Практика расследования ДТП свидетельствует, что в связи со специфичностью данной категории уголовных дел одним из основных источников доказательств по ним является заключение автотехнической экспертизы. Это обстоятельство, а также повышение требований к качеству следствия по названным делам обусловили рост потребности в подготовке и проведении автотехнических экспертиз на самом высоком уровне.

Своевременное и качественное проведение САТЭ в значительной мере влияет на результаты расследования и способствует укреплению законности. Как показывает изучение уголовных дел, одна из основных причин необоснованного привлечения граждан к уголовной ответственности – предъявление обвинения до проведения автотехнических экспертиз.

Анализ и обобщение практики назначения и производства судебных-автотехнических экспертиз в Республике Беларусь показали, что следователи стали чаще и обоснованно использовать выводы автотехнических исследований в расследовании ДТП.

Неоднократно отмечалось, что в работе следователей при назначении САТЭ имеются существенные, систематически повторяющиеся из года в год недостатки. Они прежде всего связаны с недостаточной осведомленностью о возможностях автотехнических исследований. Это вызывает у следователей затруднения в формулировке вопросов, выносимых на экспертизу, сложность в определении объектов исследования и исходных данных, обеспечивающих полноту и всесторонность исследования механизма ДТП, установления причинной связи с происшествием действий (бездействий) участников ДТП. Предмет судебно-автотехнической экспертизы – это фактические данные (факты, обстоятельства) о техническом состоянии транспортного средства (ТС), дорожной обстановке на месте происшествия, действиях участников дорожно-транспортного происшествия и их возможностях, механизме дорожно-транспортного происшествия, а также об обстоятельствах, способствующих возникновению происшествия. Объектами судебно-автотехнической экспертизы являются: транспортные средства, участвовавшие в ДТП, их агрегаты, узлы, детали и части; следы, оставленные ТС; объекты окружающей обстановки на месте ДТП; материалы дела и вещественные доказательства, предоставляемые в распоряжение эксперта.

*Основными задачами судебно-автотехнической экспертизы являются:*

- исследование технического состояния ТС в целях установления: исправности и выходных параметров систем, агрегатов узлов; характера, причин и времени возникновения неисправностей; возможно-

сти обнаружения неисправности до момента наступления ДТП; причинной связи между обнаруженной неисправностью и ДТП; обстоятельств, связанных с техническим состоянием ТС, которые способствовали или могли способствовать возникновению ДТП;

- *исследование обстоятельств, характеризующих механизм ДТП*, в целях установления: скорости движения ТС; направления движения ТС; направления действия сил при столкновении ТС; расположения ТС и других объектов на дороге и относительно друг друга в момент контакта и в другие моменты времени; последовательности и причины образования повреждений на ТС; времени преодоления ТС определенных участков траектории движения; момента объективного возникновения препятствия или опасности для движения (если для этого необходимы специальные познания);

- *оценка действий водителей ТС, причастных к ДТП*, в целях установления: какими требованиями Правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель и как он должен был действовать в конкретной дорожной ситуации; технической возможности у водителя предотвратить ДТП в момент возникновения препятствия или опасности для движения, которые он был в состоянии обнаружить; соответствия (несоответствия) действий водителя требованиям Правил дорожного движения; причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению ТС и событием (если для этого необходимы специальные познания).

Необходимость в назначении автотехнической экспертизы, как правило, возникает в следующих случаях: обнаружены признаки неисправности ТС (кроме случаев, когда очевидно, что неисправность является следствием ДТП – столкновения, наезда, опрокидывания), либо водитель ссылается на отказ систем управления перед происшествием. Нельзя считать достаточным только фиксирование выявленной неисправности в протоколе осмотра ТС без назначения в последующем автотехнической экспертизы. В этом случае остаются невыявленными причины и время возникновения неисправности (задолго до ДТП, непосредственно перед ДТП, в результате ДТП, после рассматриваемого происшествия), а также возможность ее своевременного обнаружения водителем (механиком); неясен механизм происшествия – отсутствуют объективные сведения о скорости ТС, месте столкновения (наезда), характере и последовательности взаимодействия ТС; требуется дать техническую оценку действиям водителей (установить, имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП, соответствовали ли действия водителя техническим требованиям Правил дорожного движения).

Успешное выявление, расследование и предупреждение ДТП невозможно без взаимодействия следователя с отдельными носителями необходимых знаний, потребность в которых возникает у следователя.

С целью оптимизации и повышения эффективности процесса расследования следователь использует достижения научно-технического прогресса, привлекая для участия в производстве следственных действий широкий круг специалистов [16, с. 30].

Множественность видов дорожно-транспортных происшествий, их неповторимость и сложность процессов, предшествующих ДТП, диктует необходимость получения доказательств из надежного источника, каковым является заключение эксперта, обязывает следователя владеть комплексом знаний, умений и опытом по подготовке экспертиз и постановке экспертных заданий, определяющих его профессиональную компетентность.

Осуществляя взаимодействие со специалистами-криминалистами, врачами-специалистами, автотехниками, другими специалистами в форме привлечения их к участию в следственных действиях и производстве экспертиз по делам о ДТП, следователь создает надежную основу обеспечения реализации задач уголовного процесса по защите личности, ее прав, свобод и интересов путем быстрого и полного расследования преступлений, изобличения и привлечения к уголовной ответственности виновных, обеспечения правильного применения закона с тем, чтобы каждый, кто совершил преступление, был подвергнут справедливому наказанию, и ни один из невиновных не был привлечен к уголовной ответственности и осужден.

Необходимо отметить, что ряд методологических ошибок при рассмотрении механизма ДТП в процессе расследования уголовных дел допускается, в том числе и при производстве следственных экспериментов. Следственный эксперимент чаще всего проводится для установления следующих фактов: мог ли свидетель с соответствующего рассказа, при определенном угле зрения и имевшейся на тот момент освещенности видеть происходящее, и насколько детально; определить возможности свидетелей правильно оценивать важные для установления механизма и причин происшествия величины (скорость движения транспортных средств и пешеходов, расстояние между объектами и др.); проверки достоверности объяснений участников происшествия и свидетелей о причинах аварии и ее механизме [17, с. 57–61; 18, с. 72].

При подготовке и проведении следственного действия (следственного эксперимента) следует предварительно решить вопрос о допустимости эксперимента в конкретных дорожных условиях, максимально приближенных к тем, при которых имело место происшествие.

В феврале 2013 года на дороге, ведущей из Несвижа в Снов, на спуске возле деревни Жанковичи, обнаружен труп мужчины со следами транспортной травмы, голова которого раздавлена. Принятыми

мерами розыска установлено, что наезд совершил водитель Ф., который пояснил, что дорога была покрыта снегом, с участками чистого асфальта. Возле деревни Каменка при спуске образовалась «мертвая» зона в освещении дороги в течение 2–5 с, и когда фары осветили дорогу, то он увидел черное пятно, принял влево, но задним правым колесом все же пересек какое-то препятствие. Остановившись и осмотрев участок дороги, обнаружил на нем лежащего мужчину, одетого в черное пальто с поднятым воротником и зимней шапке, с опущенными клапанами. Расстояние от начала спуска до трупа составляло 12 метров.

Для выяснения вопроса «видел ли водитель лежащего мужчину на проезжей части и имел ли возможность затормозить или объехать его» был проведен эксперимент. На проезжую часть был положен манекен. Со скоростью 60 км/ч производился спуск к манекену. Все участвующие в эксперименте убедились, что какое-то время дорога не освещалась, а когда фары осветили проезжую часть, сразу определить, чистый это участок дороги или лежит человек, невозможно, и что выполненным маневром не избежать наезда на него.

Для иллюстрации производилась фотосъемка с применением фотовспышки. На фотоснимках получилось четкое изображение с ярко выраженными контурами трупа, что не отражало действительную видимость на месте происшествия. Тогда было принято решение производить фотосъемку без лампы вспышки, при свете фар, с ручной выдержкой. На полученных фотоснимках была отображена реальная картина видимости на месте происшествия, что подтвердило возможность водителем видеть лежащего человека на проезжей части и совершить объезд его при обнаружении на расстоянии 5–6 метров.

Недостаточно доказать виновность одного водителя – необходимо доказать невиновность другого участника движения, и если он нарушал правила движения, требуется выяснить, находится ли это нарушение в причинной связи с рассматриваемым событием. Например, автомобиль при скорости 80 км/ч наехал на пешехода, внезапно вышедшего из-за стоящего автобуса. В сложившейся ситуации автотехническая экспертиза дала заключение, что водитель автомобиля при фактической скорости движения не имел технической возможности предотвратить наезд с момента появления пешехода в поле зрения водителя. В то же время водитель превысил допустимую скорость движения в условиях населенного пункта. Это обстоятельство должно быть исследовано также в рамках автотехнической экспертизы, на разрешение которой ставится вопрос о возможности предотвращения наезда на пешехода при движении с установленным для населенных пунктов режимом ограничения скорости движения транспортных средств. При этом должен быть исследован вопрос, находится ли в причинной связи с ДТП превышение скорости движения водителем автомобиля [19, с. 22]. Вместе с тем отдельными видами следственных экспериментов владеют, но в недостаточной степени, до 34 %, не владеют до 56 % опрошенных молодых следователей. Таким образом, имеется противоречие: как можно владеть методикой расследования и не владеть отдельными следственными действиями, к которым относятся следственные эксперименты. Кроме того, владение методикой «в недостаточной степени» предполагает, что следователь перед проведением, например, следственного эксперимента должен «освежить» в памяти имеющиеся знания по соответствующей методической литературе [20, с. 111].

Анализируя следственно-судебную практику, необходимо отметить тот факт, что довольно часто эти ошибки допускаются следователями ввиду недостаточной профессиональной подготовки по этой категории преступлений. Работник следствия – это «штучный товар» и его необходимо профессионально готовить индивидуально. Поэтому нами предлагается вести подготовку по повышению квалификации сотрудников следственных подразделений по стажу работы именно с этой категорией дел. Первую группу должны составить следователи со стажем расследования ДТП до 1 года, вторая группа – от 1 года до 3-х лет, третья – свыше 3-х.

Представляется, что ряд аспектов, возникающих в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий, требуют более тщательного исследования, в котором были бы рассмотрены практические вопросы, возникающие при расследовании дорожно-транспортных происшествий, это также достаточно важно именно с прикладной, методической точки зрения. Зачастую уголовные дела, возбужденные по фактам дорожно-транспортных происшествий при наличии совершенно очевидных признаков преступления, не могут быть направлены в суд только потому, что виновность лица нельзя доказать процессуальным путем в силу невосполнимых пробелов или ошибок в расследовании. Это может быть некачественный осмотр места происшествия, неточно сформулированные вопросы экспертизы, методически неправильно проведенный следственный эксперимент и многое другое. С другой стороны, названные пробелы и ошибки могут послужить основанием необоснованных и неправильных юридических решений и привести к осуждению невиновного. Именно поэтому все практические советы, методические рекомендации и тактические особенности проведения отдельных следственных действий, изложенные нами, могут оказать посильную помощь практическим сотрудникам в реализации требований закона о всестороннем, полном и объективном исследовании обстоятельств дела.

**Заключение.** На основании вышеизложенного можно констатировать, что рассматриваемая частная методика расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных

средств, на данный момент имеет стройную структуру, включающую в себя: криминалистическую характеристику; обстоятельства, подлежащие доказыванию; типичные следственные ситуации; планирование расследования; первоначальный и последующий этапы расследования; предупредительную работу следователя. Однако, по нашему мнению, требуют своего детального исследования следующие положения: механизм ДТП, связанный с наездом на преграду; особенности возбуждения уголовных дел по деяниям данного вида; особенности тактики производства отдельных следственных действий при расследовании нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Зная в совершенстве уголовно-правовую и криминалистическую характеристики дорожно-транспортных происшествий, выяснив последствия, наступившие в результате ДТП, установив наличие причинной связи между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями, а также уяснив обстоятельства, подлежащие доказыванию, следователь уже на первой стадии расследования создает благополучную основу для качественного проведения предварительного следствия и изобличения виновного.

Причинами дорожно-транспортных происшествий, как правило, являются: нарушение правил дорожного движения (превышение скорости движения, несоблюдение правил перехода через улицу, выезд на полосу встречного движения и др.); нарушение правил приемов и эксплуатации транспорта (использование заведомо технически неисправного автомобиля, управление транспортом в нетрезвом состоянии); слабый контроль со стороны родителей за поведением несовершеннолетних на дороге; слабая подготовка водительского состава в автошколах; неисправность транспортного средства, возникшая во время движения; плохие дорожные условия, вызванных несвоевременным либо некачественным ремонтом дорожного покрытия.

Проведенный на должном уровне осмотр места ДТП позволяет следователю оценить сложившуюся по делу следственную ситуацию, выдвинуть ряд версий о причинах происшествия и механизме его развития, собрать, проверить и оценить доказательства, которые станут основой для законного, обоснованного и справедливого разрешения уголовного дела. Качество осмотра места происшествия напрямую зависит от следующих факторов: своевременности прибытия следственно-оперативной группы на место происшествия; проведения осмотра в строгом соответствии с нормами уголовно-процессуального закона; организации охраны места происшествия и обеспечением безопасности движения в его районе; оснащения следственно-оперативной группы научно-техническими средствами и радиосвязью; планомерности проведения осмотра с учетом функциональных обязанностей его участников, а также привлечения к осмотру водителей, причастных к происшествию, свидетелей, потерпевших; применения в ходе осмотра правильных тактических и технических приемов. Осмотр места происшествия по дорожно-транспортным происшествиям является важнейшим инструментом получения исходных данных для правильного разрешения дела.

Исследование сущности автотехнической экспертизы, ее научных основ показывает, что пока она не всегда отвечает требованиям охвата всех составных наук, познания которых необходимы для дачи заключения в отношении сложного состава участников механизма преступления и потому, являясь по существу комплексной, соответствует названию «дорожно-транспортная судебная экспертиза».

Повышение эффективности расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автодорожных транспортных средств напрямую связаны с профессионализмом сотрудников следствия и органов дознания. Считаем необходимым улучшить подготовку этих специалистов, особенно по базовым наукам: уголовному праву, уголовному процессу, криминалистике.

Проблемы организации расследования этой категории преступлений неисчерпаемы, их исследование не теряет своей актуальности, поскольку они теснейшим образом связаны с жизнью, практической деятельностью, направленной на защиту общества от преступлений, и в условиях роста числа дорожно-транспортных происшествий такие исследования приобретают особую актуальность.

Подводя итог изложенному, заметим, что нам удалось проанализировать и рассмотреть всего лишь малую часть тех теоретических и практических вопросов, которые заставляют задуматься теоретиков, ставят в затруднение практиков и, в конце концов, определяют движение криминалистической науки по решению проблем, связанных с организацией расследования дорожно-транспортных происшествий в Республике Беларусь.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Пресс-релиз УГАИ МВД Республики Беларусь за январь 2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mvd.gov.by>.
2. Пресс-релиз УВД Минской области за 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uvd-mo.gov.by>.
3. Кольчурин, А.Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А.Г. Кольчурин. – Краснодар, 2004. – 223 л.

4. Коленко, А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: на материалах Приморского края: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А.Д. Коленко. – Владивосток, 2004. – 174 л.
5. Алексеев, А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А.Г. Алексеев. – Саратов, 2001. – 187 л.
6. Чих, Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Н.В. Чих. – Н. Новгород, 1999. – 202 л.
7. Трошкин, А.А. Криминалистическое прогнозирование дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А.А. Трошкин. – Екатеринбург, 1994. – 286 л.
8. Зуев, П.М. Исследование обстановки места происшествия при наездах транспортных средств на пешеходов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / П.М. Зуев; Всесоюз. юрид. заоч. ин-т МВД СССР. – М., 1980. – 32 с.
9. Боровский, Б.Е. Справочные материалы и определение понятий, применяемых при расследовании дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие / Б.Е. Боровский. – Л.: Ин-т усов. след. раб. органов прокуратуры и МВД СССР, 1986. – 23 с.
10. Зорин, Г.А. Типовые программы допросов участников и очевидцев дорожно-транспортных происшествий / Г.А. Зорин, Р.Г. Зорин. – Гродно, 1995. – 125 с.
11. Стешиц, В.К. Судебно-медицинская экспертиза при дорожно-транспортных происшествиях / В.К. Стешиц. – Минск: Беларусь, 1976. – 192 с.
12. Ленеvский, Э.П. Измерения на месте дорожно-транспортного происшествия и некоторые вопросы подготовки материалов для автотехнической экспертизы / Э.П. Ленеvский, Л.В. Романов. – Минск: БелНИИ судебной экспертизы, 1970. – 38 с.
13. Стринжа, В.К. Первоначальные следственные действия при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / В.К. Стринжа; Киевский гос. ун-т им. Т.Г. Шевченко. – Киев, 1968. – 22 с.
14. Расследование дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие. – Минск: НИИПККиСЭ МЮ Респ. Беларусь, 1998.
15. Скачек, Р.В. Автотехническая экспертиза по делам о дорожно-транспортных преступлениях, связанных с наездами на пешеходов: проблемные аспекты / Р.В. Скачек // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2012. – № 1. – С. 46–49.
16. Зотов, Б.Л. Казус или дорожно-транспортное происшествие: учеб. пособие / Б.Л. Зотов. – Киев: НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1979. – 79 с.
17. Скачек, Р.В. Следственные ситуации, складывающиеся при расследовании нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств / Р.В. Скачек // Право.by. – 2012. – № 2. – С. 57–61.
18. Семенов, В.Г. Расследование дорожно-транспортных происшествий: практ. пособие / В.Г. Семенов; М-во внутренних дел Респ. Беларусь, Акад. МВД Респ. Беларусь. – Минск: Акад. МВД Респ. Беларусь, 2006 – 109 с.
19. Замиховский, М.И. Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / М.И. Замиховский. – М., 1992. – 266 л.
20. Домке, Э.Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для студ. высш. учеб. заведений / Э.Р. Домке. – М.: Издат. центр «Академия», 2009. – 288 с.

Поступила 11.02.2014

## ACTUAL PROBLEMS OF THE INVESTIGATION OF ROAD TRAFFIC ACCIDENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS AT THE PRESENT STAGE

*A. PATSKEVICH*

*In recent years the Republic of Belarus has been a steady upward trend in traffic – traffic accidents. This is due to several reasons, which, first of all, should include: increasing the number of private and public transport, low level of driver training and a significant breach of the rules of discipline in transport. At the same measures used by law enforcement agencies for Security of traffic, while not change the situation on the roads of the country for the better. Despite the urgency of the problems related to road safety, efficiency prophylaxis, detection and investigation of an accident is not yet up to par. This is evidenced by the analysis of forensic and investigative practices. Quite often, the facts are revealed excess to established criminal procedure law, the timing of the preliminary investigation in criminal cases in this category, high specific gravity dismissed.*