УДК 343.9

**Татаров Леон Анатольевич**

**кандидат юридических наук,
заместитель начальника кафедры организации правоохранительной деятельности
Северо-Кавказского института повышения квалификации сотрудников МВД России (филиала)
Краснодарского университета МВД России**

# ОСМОТР МЕСТА ДТП: ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ

***Аннотация:***
***В статье рассмотрены некоторые процессуальные и тактические аспекты производства осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Внимание автора заострено на ошибках, которые обычно допускаются в ходе проведения осмотра. Особо подчеркивается, что лицо, присутствовавшее при осмотре места ДТП и подписавшее протокол осмотра, несет ответственность и подтверждает истинность сведений, изложенных в протоколе. Охарактеризованы некоторые ошибки, связанные с неправильной буксировкой и неосторожным обращением с поврежденными транспортными средствами во время их осмотра.***

***Ключевые слова:***
***происшествие, транспорт, осмотр, буксировка, место ДТП, последствия, схема, следственно-оперативная группа, фиксация, розыск.***

**Tatarov Leon Anatolyevich**

**PhD in Law,
Deputy Head of the Department
for Organization of Law Enforcement Activities,
North Caucasus Institute for Advanced Training,
branch of Krasnodar University of
the Ministry of Internal Affairs of Russia**

# INSPECTION OF THE CAR ACCIDENT SCENE: COMMON MISTAKES

***Summary:***
***The author considers some procedural and tactical aspects of the car accident scene inspection. The author focuses on the mistakes typical in its implementation. It is emphasized that a person eyewitnessing the inspection of the accident scene and signing the inspection report is responsible and confirms the validity of the information contained in the report. Some faults, associated with improper towing and careless handling of damaged vehicles at the time of their examination, are described.***

***Keywords:***
***accident, transportation, inspection, towing, car accident, consequences, scheme, investigative team, fixation, search.***

Дорожно-транспортным признается происшествие, возникшее в процессе движения механических средств и повлекшее за собой гибель или телесное повреждение людей, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов или иной материальный ущерб. Следовательно, для дорожно-транспортного происшествия (преступления) необходимо, чтобы оно возникло именно в процессе движения автотранспорта. Перечень таких происшествий приводится в Правилах дорожного движения.

Следует отметить, что не все дорожно-транспортные происшествия являются преступными. Однако в общей структуре преступности в стране их количество весьма значительно и составляет около 10 %.

На место ДТП сотрудники ДПС выезжают без оперативно-следственной группы (бригады), если у автомобилей имеются только механические повреждения, а у водителей и пассажиров отсутствуют серьезные травмы, либо вместе с оперативно-следственной группой (бригадой) при наличии тяжких последствий аварии в виде гибели людей. Наличие на месте происшествия следователя предполагает более высокое качество проведения всех неотложных следственных действий, так как тяжкие последствия ДТП подразумевают вероятность незамедлительного возбуждения уголовного дела. К сожалению, надежды на более высокий профессионализм следователей в сравнении с выездными дежурными подразделений ГИБДД не всегда оправдываются. Поэтому каждый из причастных к происшествию водителей должен знать, что и как обязаны делать должностные лица для оформления ДТП, какие юридические документы должны отражать действия облеченных властью людей в форме, какова степень участия водителей, причастных к ДТП, в осуществляемых на месте происшествия первоначальных следственных действиях [1].

Осмотр места происшествия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом (УПК) РФ относится к числу следственных действий, производство которых возможно до возбуждения уголовного дела (ч. 2 ст. 176 УПК РФ). Порядок его осуществления регламентируется ст. 180 УПК РФ, устанавливающей обязательные реквизиты при составлении протокола осмотра. Методике проведения осмотра посвящено большое количество работ, ей специально обучают в соответствующих высших юридических учебных заведениях, однако, в силу специфики учебного процесса либо особенностей обучаемых, на практике весьма редко можно встретить четко, тща-

тельно, объективно и грамотно составленный протокол этого важнейшего следственного действия. Ошибки и неточности, допущенные должностными лицами при проведении осмотра места происшествия, потом невозможно поправить. Именно поэтому имеет смысл проявить максимум внимательности и терпения, отслеживая все действия должностного лица (инспектора ДПС, выездного дежурного ГИБДД, следователя) и сопоставляя их с записями, производимыми в протоколе рассматриваемого следственного действия.

Ряд положений УПК РФ об осмотре места происшествия вызывает трудности в повседневной практике правоохранительных органов. Возникают ситуации «вольного» толкования закона, что приводит к риску признания полученных доказательств недопустимыми, нарушению конституционных прав и свобод граждан [1, с. 4]. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что тщательно проведенный осмотр места происшествия (в том числе и места ДТП) по количеству и ценности доказательств, получаемых при его производстве, представляет собой одно из наиболее эффективных следственных действий.

Обычно приезд на место ДТП выездной группы (бригады) во главе со следователем либо сотрудником ДПС сопровождается изъятием у водителей, причастных к аварии, водительских удостоверений и документов на транспортные средства. После чего приехавшие лица приступают собственно к осмотру места происшествия.

До внесения изменений в уголовно-процессуальное законодательство в части обязательного участия понятых при производстве осмотра сотрудниками полиции допускались огрехи. Несмотря на то что понятые должны были быть абсолютно посторонними лицами, практике известны случаи неоднократного участия так называемых «дежурных» понятых, которые могли прибыть на осмотр уже со следственно-оперативной группой, а то и вовсе в дальнейшем подписать уже готовые протоколы без реального участия в следственном действии. Ведь по закону понятые должны были являться гарантом непредвзятости производимых на месте происшествия должностным лицом изысканий. В их задачу входило удостоверение правильности измерений, точности обнаружения и фиксации следов и т. п. Указанные лица должны находиться вместе со следователем (сотрудником ДПС) до самого конца проведения осмотра и составления схемы места происшествия. После завершения всех изысканий должностных лиц, занесения результатов этих изысканий в протокол осмотра места происшествия и составления схемы ДТП понятые должны скрепить эти документы своими подписями. Но на самом деле понятым нередко предлагалось подписать чистый бланк протокола осмотра места происшествия и схемы к нему, что обычно объяснялось экономией времени приглашенных понятых, неудобством составления документов на открытом воздухе и т. п. Понятые охотно соглашались на такое предложение, руководствуясь личными мотивами, не желая тратить личное время. Должностное лицо, производящее осмотр, «избавившись» таким образом от понятых, чувствовало себя гораздо спокойнее.

Сегодня же УПК РФ не содержит императивной нормы, согласно которой участие понятых при производстве осмотра места происшествия является обязательным. Их участие в данном случае зависит от усмотрения следователя. Если все-таки следователь не изъявил желания обеспечить производство осмотра участием понятых, согласно ч. 1.1 ст. 170 УПК РФ, он обязан применить технические средства фиксации хода и результатов следственного действия. Хотя законодатель тут же указывает, что если в ходе следственного действия применение технических средств невозможно, то следователь делает в протоколе соответствующую запись. А теперь представим ситуацию, когда осмотр места ДТП производится и без участия понятых, и без возможности применения технических средств фиксации хода и результатов следственного действия. Риск проведения неполного осмотра достаточно высок, а большинство повторных или дополнительных осмотров либо невозможно провести по объективным причинам, либо не приносят положительных результатов. Картину происшествия невозможно восстановить, следствие тому – неполнота доказательств, либо имеющиеся доказательства (собранные изначально предвзято) могут свидетельствовать о прямой противоположности объективной действительности.

Круг участников следственного действия определяется следователем. Причастные к ДТП водители могут быть привлечены или не привлечены к составлению протокола осмотра места происшествия – все зависит от волевого решения должностного лица. Справедливости ради, отметим, что в большинстве случаев участники аварии все же присутствуют при осмотре. Другое дело, насколько они внимательны и педантичны при этом. Специально подчеркнем: ни при каких условиях, даже на непродолжительное время участнику аварии не следует отвлекаться от наблюдения за действиями должностного лица, проводящего осмотр. Чуть позднее, когда осмотр будет завершен, участнику следственного действия будет предложено своей подписью удостоверить объективность полученных данных, тем самым подтвердив верность всего, указанного в протоколе. Если в дальнейшем, на более поздних этапах разбирательства ДТП окажется, что в протоколе осмотра места происшествия содержатся сведения (параметры места происшествия,

следы, иные обстоятельства), не соответствующие действительности, скрепленные подписью участника следственного действия, маловероятно, что человек, подписавший этот документ, сможет оправдаться перед судьей или людьми в погонах. Практика показывает, что оспаривание уже подписанного документа является одним из самых сильных раздражителей для должностных лиц любого уровня.

Следователю, занимающемуся расследованием ДТП, необходимо помнить, что от уровня его подготовленности к осмотру места происшествия зависят правильность и полнота отражения результатов осмотра, поиск, сбор и фиксация вещественных доказательств. Для качественного осмотра места ДТП следователь должен иметь следственный чемодан, в комплект которого входят: рулетка, секундомер, планшет для ведения записей, чертежные принадлежности, фонарик, мел, миллиметровая бумага, фотоаппарат. К сожалению, практика показывает, что техническая сторона осмотра полностью перекладывается на плечи эксперта – участника следственно-оперативной группы (СОГ), выступающего в осмотре в качестве специалиста [2].

Также в целях проведения более качественного и полного осмотра рекомендуется иметь при себе стандартный бланк протокола осмотра места ДТП, который значительно отличается от обычного протокола осмотра места происшествия.

Использование для схем чистого листа бумаги, фиксация «на глаз» приводят к искажению произведенных замеров (расположение места столкновения транспортных средств, тормозного следа, трупа и т. д. относительно элементов проезжей части дороги), создает неправильное восприятие, исследование дорожно-транспортной ситуации в целом. Отсутствие масштабной схемы затрудняет воссоздание механизма ДТП при проведении следственного эксперимента, создает трудности в расследовании.

Без ознакомления с обстоятельствами ДТП на месте и тщательного его осмотра невозможно составить ясное представление о характере, механизме происшествия и необходимости возбуждения уголовного дела, а также наметить правильный план расследования.

Следователю необходимо правильно классифицировать повреждения ТС при ДТП и объективно отразить это в протоколе осмотра и проверки технического состояния ТС.

Следует иметь в виду, что в процессе расследования ДТП, связанных с наездом, столкновением, опрокидыванием, не исключено проведение автотехнической, трасологической экспертиз. Поэтому недопустимо каким-либо образом изменять характер, величину и направление деформаций элементов каркаса, панелей и обшивки кузовов, кабин, например для освобождения заклиненного переднего колеса, рулевых тяг и т. д. Если на месте происшествия полный осмотр транспорта провести нельзя, то его следует продолжить в приспособленном месте, отразив это в протоколе. В необходимых случаях проводится дополнительный осмотр с составлением нового протокола.

Наиболее распространенной ошибкой является неосторожная буксировка поврежденных ТС с места ДТП. При этом разрушенные детали рулевого управления или подвески, соприкасаясь с поверхностью дорожного покрытия, изменяют характер и структуру поверхностей излома, детали ТС получают дополнительные повреждения и деформации, полностью скрывающие признаки, которые дали бы возможность установить действительную причину их разрушения.

Проблем, возникающих при осмотре места ДТП, достаточно много. В рамках данной статьи мы рассмотрели лишь некоторые. Работа в данном направлении будет продолжена и изложена в очередных научных изысканиях.

**Ссылки:**


1. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия [Электронный ресурс]. URL: http://law.pp.ru/ugolovno-processualnoe-pravo/osobennosti-osmotra-mesta-dorozhno-transportnogo-proisshestviya (дата обращения: 28.08.2015).
2. Татаров Л.А. Осмотр места происшествия: процессуальный и криминалистический аспекты : учеб.пособие. Краснодар, 2008. С. 4.
3. Карданов Р.Р. Проблемные вопросы осмотра места происшествия на территории Кабардино-Балкарской Республики // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 5–3 (43). С. 84–86.


**References:**


1. *Features of the inspection of the car accident* 2015, retrieved 28 August 2015, <http://law.pp.ru/ugolovno-processualnoe-pravo/osobennosti-osmotra-mesta-dorozhno-transportnogo-proisshestviya>.
2. Tatarov, LA 2008, *Inspection of the scene: procedure and criminalistic aspects*: textbook, Krasnodar, p. 4.
3. Kardanov, RR 2014, 'Problematic issues of crime scene investigation on the territory of Kabardino-Balkaria', *Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art history. Theory and practice*, no. 5-3 (43), pp. 84-86.