Список литературы

1. Ефимичев П.С., Ефимичев С.П. Расследование преступлений: теория, практика, обеспечение прав личности.-М.,2009.
2. Маслов А.Г. Проверка показаний обвиняемого на предварительном следствии. Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук.-Казань,1984.
3. Цыпленкова Е.В. Тактика проверки показаний обвиняемого на предварительном следствии. Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук.-Свердловск, 1991.
4. Богомолова С., Образцов В. Проверка правдивости показаний // Законность. № 9, 2002.-С.29-32 и др.
5. Белкин Р.С., Винберг А.И. Криминалистика и доказывание.-М.,1969.-С.195.

T.Vagabov

VERIFICATION OF SUSPECT (ACCUSED) IN THE INVESTIGATION

The article presents the author's definition of test readings suspects and accused persons as a specific element of the investigative activities.

Keywords: Verification of the suspect, accused, investigative activity.

УДК 343.983

О.П. Вдовина, асп., (8-910-554-03-88) ovdovina@bk.ru
(Россия, Тула, ТулГУ)

К ВОПРОСУ О МЕСТЕ МИКРООБЪЕКТОВ В РАССЛЕДОВАНИИ ДТП

Рассмотрены проблемные аспекты использования микрообъектов в расследовании ДТП, выявлены основные недостатки расследования данной категории преступлений и предложены пути решения указанных проблем.

Ключевые слова: расследование ДТП, микрообъекты, следственный осмотр.

Ежегодное увеличение количества транспортных средств в стране и его сочетание с низким уровнем подготовки водителей, большим числом совершаемых ими нарушений правил дорожного движения привели к росту ДТП [1]. Самыми распространенными среди них являются наезды на пешеходов (31,7% от общего числа ДТП) и столкновения автомобилей (34,4%), они же на практике оказываются и наиболее трудно раскрываемыми[2, С. 27]. Статистика свидетельствует о том, что преступники часто скрываются с места происшествия, что вызывает необходимость принятия мер по розыску транспортного средства (в 2010

году зафиксировано 511 ДТП с участием скрывшегося транспортного средства)[3]. Далеко не всегда действия следователя в этом направлении результативны. Так, проведенный нами анализ данных учета ДТП свидетельствует о том, что за последние 5 лет от общего количества скрывшихся транспортных средств неустановленными остались более половины (53%). Наблюдается устойчивая тенденция к увеличению ДТП, совершаемых в условиях неочевидности (отсутствие свидетелей, видимых следов происшествия), лицу, производящему расследование, приходится работать в условиях острого недостатка информации. Поэтому только тщательное изучение всей системы следов и объектов позволяют следователю восстановить подлинную картину произошедшего, выяснить все обстоятельства дела и выявить лиц, виновных в происшествии.

Одной из главных черт ДТП является скоротечность. От других видов преступлений оно отличается динамикой процесса, что выражается в непрерывном чередовании всех его стадии, которые последовательно следуют одна за другой, сливаясь воедино [4, С. 94-95]. В связи с этим повторно воспроизвести механизм произошедшего события невозможно. Поэтому следователю необходимо как можно быстрее определить объем исходной информации и организовать работу по установлению всех обстоятельств, имеющих значение для процесса расследования.

Доказательственная база, ее объем и полнота формируются путем проведения осмотров, допросов, следственных экспериментов, освидетельствований, экспертных исследований и ряда других следственных действий и оперативных - розыскных мероприятий. Изучение следственной практики показало, что одним из наиболее распространенных среди них, является допрос участников произошедшего (проводился в 96% случаев). Однако к даваемым ими показаниям нельзя относиться с полным доверием. Дело в том, что неожиданность и кратковременность восприятия события ДТП могут привести к неправильному отражению в сознании очевидцев механизма произошедшего, акцентированию их внимания лишь на конечной его стадии. При этом, оценивая объективность полученной информации, необходимо учитывать степень риска, которому подвергался свидетель, его заинтересованность в исходе дела, знание им правил дорожного движения и наличие у него профессиональных навыков вождения.

В силу того, что ДТП совершаются неумышленно, непосредственные участники происшествия обычно дают правдивые показания. Однако из-за страха ответственности, внезапности события водители стараются преуменьшить свою вину, умолчав об истинных причинах и исказив обстоятельства преступления, а потерпевшие, испытавшие сильную боль, наоборот, стремятся всеми силами наказать своего «обидчика». Кроме этого непосредственные участники ДТП всегда являются лицами, заинтересованными в исходе дела, а причиненные им физические

страдания, состояние эмоционального напряжения не дают объективно оценить картину произошедшего. Все это приводит к необходимости критической оценки полученных доказательств.

Практика показывает, что в ДТП со смертельным исходом может не остаться никого, кто бы смог пояснить обстоятельства события, бывают случаи, когда выжившие пассажиры, всеми силами выгораживают виновника произошедшего. К тому же не редко преступники воздействуют на свидетелей, вынуждая их давать ложные или изменять в свою пользу уже данные ими правдивые показания. (Проведенное нами выборочное исследование материалов 50 уголовных дел по ДТП показало, что свидетельские показания менялись в 32 % случаев (16 дел); в результате расследования 4 дел была установлена заведомая ложность показаний пассажиров ТС, указывающих на лицо, управляющее ТС в момент ДТП; по 2 уголовным делам в живых не осталось никого, кто бы мог пояснить обстоятельства события).

По указанным причинам приоритет в расследовании ДТП необходимо отдавать объективным данным, получение которых не связано с субъектами происшествия. Источником таких сведений является материальная обстановка преступления, а способом их получения – тщательно спланированный, своевременно проведенный, качественный осмотр места происшествия и последующие исследование собранных доказательств.

В отличие от идеальных следов материальные являются неотъемлемой частью следовой картины ДТП. Их комплекс на месте происшествия, как правило, весьма многообразен, и, в большинстве случаев, успешное раскрытие совершенного общественно-опасного деяния целиком зависит от того, в какой мере он использован. Это и следы движения, торможения транспортного средства, следы контактного взаимодействия с другими объектами (вмятины, царапины, задиры), отделившиеся детали (осколки стекол, капли тормозной жидкости), следы крови и многие другие материальные объекты, оставленные автомобилем, потерпевшим, преступником, по которым можно судить о виде ДТП и механизме его развития.

Однако обстановка места происшествия лишь на первый взгляд кажется простой. Первоначальное ознакомление с ней не всегда дает достоверное представление о произошедшем событии. Это связано с тем, что следователь, прибывший на место происшествия, может столкнуться не с реальной следовой картиной, сформированной в результате ДТП, а с координально измененной. Модификации могут быть вызваны причинами как объективного (плохие погодные условия, необходимое восстановление режима нормального движения транспорта), так и субъективного характера (умышленное перемещение транспортных средств, уничтожение либо изменение координат видимых следов преступления). Кроме этого,

на месте происшествия и вовсе может не остаться «традиционных», характерных для ДТП следов.

В сложившейся ситуации большую роль в успешном расследовании уголовного дела могут сыграть микрообъекты – следы, кажущиеся на первый взгляд несущественными для процесса доказывания, но обладающие большой информативностью. Именно в них, несмотря на малый размер, заключены объективные и достоверные сведения о событии, механизме ДТП и особенностях действий его участников, столь необходимые следствию. В силу специфических свойств, микрообъекты являются неотъемлемым атрибутом взаимодействия элементов и действия лиц, не подвергаются целенаправленному перемещению или полному уничтожению преступниками. Место предполагаемого нахождение и природа данных объектов легко предсказуемы для любого вида ДТП, что облегчает их поиск и изъятие.

Так, при наездах на пешеходов со смертельным исходом на проезжей части редко удается обнаружить видимые следы скрывшегося транспортного средства (20% от общего количества изученных нами материалов уголовных дел). Однако результатом тщательного осмотра тела, одежды потерпевших всегда будет выявление микрочастиц ЛКП, полимерных материалов, стекла, резины, отделившихся от частей автомобиля (данный вывод сделан нами, опираясь на проведенное исследование протоколов повторных осмотров одежды потерпевших, которое показало, что обнаружение микрообъектов было характерно для 96 % случаев). Своевременное же их исследование будет способствовать успешному розыску транспортного средства.

К сожалению, анализ практики расследования дел данной категории преступлений показывает, что следователи уделяют мало внимания обнаружению и изъятию микрообъектов. Проведенные нами выборочные исследования материалов 50 уголовных дел по ДТП показали, что при первоначальном осмотре места происшествия данные следы не изымались ни разу. Доказательственная база в 90 % изученных случаев строилась лишь на показаниях участников и очевидцев ДТП, а также на результатах экспертных исследований видимых следов происшествия, что в свою очередь привело к отсутствию в материалах большинства приостановленных или прекращенных дел объективных и достоверных данных о произошедшем событии.

Так, в ночь на 20 декабря 2008 года на автодороге Волгоград-Астрахань произошло ДТП [5] – опрокидывание автомобиля Фольксваген Туарег, в результате чего гр-н З., находившийся в указанном транспортном средстве, получил телесные повреждения, от которых скончался на месте происшествия. Сам же автомобиль полностью выгорел. Следователь, прибывший на место происшествия, допросил выживших пассажиров транспортного средства, которые показали, что гр-н З., находившийся за

рулем автомобиля в момент ДТП, не справившись с управлением, выехал за пределы проезжей части, что и привело к опрокидыванию. На месте происшествия был также произведен осмотр транспортного средства, трупа, участка дороги и прилегающей к ней местности, в протоколах осмотра описаны видимые явные следы преступления.

Доказательственная база данного уголовного дела была сформирована путем проведения следующих следственных действий: допросов участников ДТП, осмотров транспортного средства, места происшествия, трупа, судебно-медицинского исследования трупа и автотехнической экспертизы, выполненной на основе документов, предоставленных следователем. Дело было прекращено за смертью виновника ДТП. Однако по инициативе потерпевших, которые сомневались в том, что их сын мог управлять автомобилем, было проведено комплексное транспортно-трасологическое-автотехническое исследование, результатом которого стала констатация факта отсутствия причинно-следственной связи между повреждениями, в результате которых произошла смерть гр-на З. и ДТП. Иными словами – была совершена инсценировка ДТП с целью сокрытия другого преступления, что впоследствии подтвердилось измененными свидетельскими показаниями. Следователь поверхностно отнесся к процессу расследования, должным образом не произвел освидетельствования лиц, находившихся в салоне транспортного средства, основав свои доводы лишь на их показаниях. В противном случаи его бы насторожили результаты указанного следственного действия: отсутствие микрочастиц стекол от разбитых окон в волосистой части головы, носовых и ушных отверстиях, на одежде «пассажиров», что свидетельствовало бы о наличии каких-то иных неустановленных обстоятельств дела. Процесс расследования строился бы иным образом.

Зачастую следователи, отдавая приоритет легко доступным доказательствам: в большинстве случаев противоречивым показаниям участников и очевидцев ДТП, исследованию видимых следов происшествия, умышленно не обращают внимания на возможность обнаружения и изъятия микрообъектов, результаты исследования которых могли бы с успехом использоваться в расследовании ДТП. Ведь фактически данные следы содержат информацию, необходимую для установления обстоятельств произошедшего события, выдвижения и обоснования следственных версий, розыска скрывшегося с места происшествия транспортного средства, а также для определения лица, находящегося за рулем автомобиля и доказывания его вины. Это подтверждают и результаты проведенного нами опроса следователей Следственного управления при УВД по г. Тула и районных отделов полиции УМВД России по г. Тула, показавшие, что 60 % респондентов не изымают микрообъекты с мест ДТП по причине отсутствия в этом

необходимости, так как, по их мнению, всегда имеется широкий комплекс видимых следов происшествия; 20 % - причиной указывают плохую техническую оснащенность подразделений правоохранительных органов; 10 % - трудозатратность и отсутствие времени и остальные 10% - малую информативность данных следов. При этом стоит отметить тот факт, что ни один из опрошенных не отрицал возможности обнаружения и изъятия микрообъектов на месте происшествия.

В качестве явного примера, иллюстрирующего чисто формальный подход лиц, производящих расследование, к необходимости изъятия всего комплекса материальных следов, является некачественно проведенный в конце мая 2003 года осмотр транспортного средства и места происшествия на трассе Тула-Одоев, где произошло опрокидывание автомобиля ВАЗ 2107, которым по доверенности обычно пользовался гр-н Т. [6]. В результате ДТП погибла девушка – гр-ка Л. Из показаний Т. следовало, что в ночь автокатастрофы он, излишне употребив спиртные напитки, откинул правое переднее сидение транспортного средства и лег спать. Проснулся он только тогда, когда автомобиль уже перевернулся на крышу. Рядом с ним он увидел свою невесту – гр-ку Л., которая по его словам и управляла транспортным средством в момент ДТП.

Автомобиль был осмотрен, в протоколе общими фразами описаны только видимые следы происшествия, салон транспортного средства на месте не исследовался. По делу проводилось несколько судебно-медицинских и автотехнических экспертиз, в выводах которых в вероятностной форме были отмечены возможность нахождения за рулем автомобиля как Л., так и Т. Следствие зашло в тупик. А ведь при качественном осмотре транспортного средства могли быть изъяты микрообъекты биологического происхождения с потолка салона автомобиля, внутренней части лобового стекла, результаты исследования которых дали бы достоверную информацию о взаиморасположении лиц в момент автокатастрофы. Изъятие же этих микрообъектов по инициативе адвоката П., по прошествии определенного промежутка времени, уже не привело к желаемому результату, так как со временем они, в силу их специфики, изменили свои свойства и полностью утратили индивидуализирующие признаки.

Сложность осмотра места происшествия требует обязательного привлечения к проведению данного следственного действия компетентных специалистов, обладающих знаниями и опытом работы с многообразными следами, характерными для ДТП. Но проведенный нами опрос следователей Следственного управления при УВД по г. Тула показал, что сотрудники экспертно-криминалистических центров достаточно редко выезжают на место происшествия в составе следственно-оперативной группы (90 % респондентов указали, что специалист привлекается ими не более 1-2 раз в год, 10 % - от 3 до 10 раз). Данное обстоятельство

объяснилось отсутствием необходимой штатной численности сотрудников экспертных подразделений, сложностями, связанными с их доставкой на место ДТП и уверенностью следователей в собственных силах и навыках по работе с микрообъектами.

Встречаются случаи, когда и сами следователи не выезжают на место происшествия для проведения его непосредственного осмотра, используя в расследовании материалы, составленные работниками ГИБДД. 80 % опрошенных нами следователей указали на то, что в их практике были такие прецеденты. Кроме этого в 6 % изученных нами материалов уголовных дел по ДТП данные отраженные в протоколе осмотра места происшествия и сведения, зафиксированные в справке и акте, составленных работником ГИБДД, дословно совпадали.

Вместе с этим необходимо иметь в виду, что цели составления данных документов разные, разное должно быть и их содержание, объем отраженной в них информации. Так, в справке по ДТП указываются сведения о водителях, потерпевших, свидетелях происшествия, состоянии дорожного покрытия, явных повреждениях транспортных средств, обнаруживаемых при визуальном осмотре, погодных условиях, скорости движения. Протокол осмотра должен отражать данные о взаиморасположении всех автомобилей, участников ДТП, в нем надлежащим образом описываются все выявленные следы, материальная обстановка места происшествия, повреждения транспортного средства. Таким образом, не выезжая самостоятельно на место ДТП, следователь ограничивает доказательственную базу лишь очевидными следами, зафиксированными в справке, составленной работником ГИБДД, что является одной из главных причин, препятствующих использованию микрообъектов в расследовании.

В некоторых случаях (20 % от всех изученных нами материалов уголовных дел) непосредственного осмотра места происшествия следователем информации, отраженной им в протоколе, также бывает недостаточно для установления механизма события, обстоятельств и способа совершения преступления. Поверхностное же описание изъятых объектов, неоправданная краткость изложения, отсутствие указаний на ряд обнаруженных следов весьма трудно устранимы в ходе дальнейшего расследования дела.

Указанные недостатки производства следственных действий крайне негативно влияют на получение исходных данных для проведения экспертиз, а значит, в конечном итоге, и на весь процесс расследования. Напротив, своевременно проведенный качественный осмотр места происшествия, выявление широкого комплекса микрообъектов – наиболее эффективное средство установления объективной истины по делу.

Разрешение обозначенных в статье проблем является на сегодняшний день главной задачей, так как будет способствовать

повышению эффективности расследования и качества раскрываемости ДТП.

Список литературы

1. По данным статистического отчета Управления ГИБДД УМВД по Тульской области общее количество совершаемых ДТП в 2005 г. составило 2658; 2006г. – 2739; 2007г. – 2730; 2008г. – 2773; 2009 г. – 2842; 2010г. – 2859; на первое полугодие 2011г. – 1472.
2. Данные о состоянии аварийности на автодорогах // Информационный вестник УВД по Тульской области. – 2010. – №1 (22).
3. По данным статистического отчета Управления ГИБДД УМВД по Тульской области за 2010 год.
4. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Экзамен», 2003.
5. Архив Харабалинского районного суда Астраханской области. Уголовное дело № 8140878.
6. Архив Ленинского районного суда Тульской области. Уголовное дело № 201-0313-2003.

O.P. Vdovina

THE MICROOBJECT'S ROLE IN ROAD ACCIDENTS DETECTION

The problem aspects of microobjects using in road accidents investigation have been considered in this article. Also the main issues of investigation of this types of crimes was detected. The author offers the way to solve this issues.

Key words: road accident investigation, microobjects, investigatory inspection.

УДК 342.2

Е.М. Горячева, канд. юр. наук, (4872)35-54-11
tok2000@yandex.ru (Россия, г. Тула, ТулГУ)

ПРОБЛЕМАТИКА СТАНОВЛЕНИЯ ТЕОРИИ СОЦИАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВА В ЕВРОПЕ

Анализируются проблемы становления и развития в Европе теоретико-правовой мысли социального государства. Проводится анализ трудов ученых, посвященных данной теории и проблематике.

Ключевые слова: государство, право, социальное государство, социальные идеи, демократия, конституция, свобода, социальные классы населения.

Социальное государство (нем. Sozialstaat; государство всеобщего благосостояния, государство всеобщего благоденствия) — политическая