

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

ТАРАСОВА В.И.,

кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры тактико-специальной, огневой и физической подготовки Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России
tarasova.v39@mail.ru

УДК 343.985

ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАНИЙ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ С УЧАСТИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Расследование преступлений, дорожно-транспортные происшествия, технические средства контроля, общественный транспорт.

В статье представлены современные технические средства контроля, показания которых могут быть использованы при расследовании преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями с участием пассажирского общественного автотранспорта. Автором определены перспективные направления совершенствования частной методики расследования таких преступлений. Обоснованы возможность и необходимость использования в доказывании по уголовным делам, возбужденным по фактам совершения преступлений рассматриваемого вида, электронных источников информации, обеспечивающих получение достоверных, объективных пространственно-временных, ситуационных и иных данных.

Научно обоснованные практические рекомендации по выявлению, раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 УК РФ) могут быть представлены как общей методикой их расследования, так и более чем 20 видами частных криминалистических методик, предназначение которых, по мнению С.Ю. Косярева, состоит в том, чтобы активно развиваться и совершенствоваться для обеспечения практики борьбы с преступностью [1, с. 8].

Не отрицая теоретическую важность и практическую значимость отечественных методик расследования дорожно-транспортных преступлений (далее - ДТП), в развитие которых неоценимый вклад внесли такие ученые, как И.К. Коршаков, В.И. Жулев, О.Д. Ким¹ и др., отметим, что с учетом современных реалий они не позволяют в полном объеме решать проблемы следственной и экспертной практики, а в ряде случаев оказываются малопригодными. Несовершенство методического обеспечения заключается в субъективном искажении исходной информации следователями, иными участниками уголовного судопроизводства, и, как результат, в несоответствии реальности имеющихся в деле данных, представляемых для производства экспертных исследований в целях установления или уточнения тех или иных ситуационных параметров ДТП. Такое происходит, как правило, при несоблюдении требований, предъявляемых к описанию обнаруженных следов, их ненадлежащей привязке к объектам дорожной инфраструктуры, неточном указании источников получения вещественных доказательств, умышленном изложении недостоверных сведений о фактических обстоятельствах совершения преступления на допросе в случаях оказания противодействия расследованию и т.д.

¹ Коршаков И.В. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. М.: Транспорт, 1988. 142 с.; Жулев В.И. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения автомототранспорта: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1965. 190 с.; Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных преступлений на основе научных знаний: Дис. ... докт. юрид. наук. Бишкек, 1998. 438 с.

Научные дискуссии относительно данной проблематики ведутся достаточно давно. Так, С.Н. Перлов, анализируя формы и методы получения и использования доказательств по уголовным делам о ДТП, в качестве недостатка указал на личностный характер их источников, который не способствует повышению качества расследования и укреплению законности¹. С.А. Евтюков и Я.В. Васильев, оценивая экспертную практику по уголовным делам рассматриваемого нами вида, подчеркнули негативное влияние субъективного фактора на восприятие и фиксацию дорожной обстановки².

Принимая во внимание вышеизложенное, а также то обстоятельство, что универсальный характер организационно-тактических рекомендаций по расследованию ДТП не позволяет учесть специальные требования эксплуатации пассажирского транспорта, считаем, что для качественного расследования уголовных дел, возбужденных по фактам совершения таких преступлений, и эффективного изобличения виновных необходимо использование частной криминалистической методики. Характерной чертой дорожно-транспортных преступлений является то, что они приводят к гибели или причинению вреда здоровью значительного числа пострадавших. По этой причине они вызывают широкий общественный резонанс и повышенное внимание к качеству предварительного расследования, чем предопределяется необходимость быстрого установления истины и выявления виновных в совершении ДТП. Эта необходимость требует от следователей наличия обширных знаний в сфере правовой регламентации эксплуатации пассажирского транспорта, технического оборудования различных видов, устанавливаемого на маршрутные транспортные средства. Наличие таких знаний обеспечивает надлежащую организацию расследования. Представляется очевидным, что общие тактические рекомендации по проведению следственных действий будут малоэффективными, если у субъектов расследования нет полноценного понимания сущности организации и осуществления транспортной деятельности, а также разграничения ответственности между должностными лицами, вовлеченными в процесс эксплуатации пассажирского автотранспорта [2, с. 327].

К числу требований, предъявляемых к субъектам транспортной деятельности в соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», относится оснащение перевозчиками транспортных средств категорий М2 и М3 (автобусы и маршрутные такси, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения и полную массу, не превышающую 5 тонн (М2) или превышающую ее (М3)) техническими средствами контроля - тахографами, аппаратурой спутниковой навигации (далее - АСН ГЛОНАСС).

Тахографом является устройство, регистрирующее скорость движения транспортного средства, а также время труда и отдыха управляющего им лица. Модуль GPS/ГЛОНАСС представляет собой прибор для контроля местоположения транспорта. Результаты обобщения судебно-следственной практики показывают, что с помощью описываемых нами технических средств контроля, используемых при эксплуатации пассажирского транспорта, в электронной форме в некорректируемом виде фиксируются пространственно-временные и скоростные параметры движения транспорта. Сведения хранятся в базе данных течение года и по мере необходимости выгружаются с помощью считывателей либо специальных карт. Такая информация в последующем может быть использована в процессе производства экспертного исследования, следственного эксперимента, допроса и иных следственных действий, а также в суде, обеспечивая объективность, полноту и достоверность доказательственной базы.

Приведем пример. Водитель автобуса пригородного пассажирского сообщения А., выехав на встречную полосу движения, избежал лобового столкновения с движавшимся там транспортным средством, съехав в кювет, расположенный в непосредственной близости со встречной полосой. В результате происшествия здоровью девяти пассажиров был причинен вред средней тяжести, троих пассажиров - тяжкий вред. Из показаний водителя следовало, что на скорости в 65-70 км/ч (при разрешенном на данном участке дороги скоростном режиме до 80 км/ч) у автобуса произошло внезапное пробитие левого переднего колеса вследствие повреждения неустановленным предметом, находившимся на проезжей части. В сложившихся условиях во избежание резкого торможения, способного спровоцировать занос и опрокидывание автобуса, А. предпринял плавное снижение скорости, но из-за возникших неисправностей остановить автобус не смог, и для предотвращения столкновения со встречным транспортом совершил скатывание в кювет. В результате расшифровки данных с установленной в автобусе АСН ГЛОНАСС и их последующего сопоставления с представленными в протоколах показаниями водителя были подтверждены все изложенные им обстоятельства ДТП: от момента непрерывного движения по трассе с указанной А. скоростью, факта повреждения колеса и резкого падения скорости автобуса до момента съезда транспортного средства в кювет и полной остановки³.

Требования Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации и Федерального закона от

¹ Перлов С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях: процессуальные и криминалистические аспекты: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1997. С. 19.

² Евтюков С.А., Васильев Я.В. Методика использования данных штатных систем управления пассивной безопасностью легковых автомобилей для задач экспертизы дорожно-транспортных преступлений // Интернет-сайт Института безопасности дорожного движения Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета // URL: http://www.ibdd.spb.ru/docs/2012-09/section_3.pdf (дата обращения: 17.02.2023).

³ Материалы уголовного дела 1-567/2020 // Архив Болотниковского районного суда Новосибирской области за 2020 год // Официальный портал нормативных и судебных актов - <http://sudact.ru> (дата обращения: 28.02.2023).

31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» обязывают субъектов расследования оценивать имеющуюся криминалистически значимую информацию в совокупности со всеми собранными по делу доказательствами, а экспертов - объективно, всесторонне и в полном объеме проводить ситуационные исследования события дорожно-транспортного преступления в пределах соответствующей специальности. Неполное исследование в дальнейшем может явиться поводом и основанием для признания заключения эксперта недопустимым доказательством либо послужить причиной обжалования вынесенных постановлений.

И примеры такого развития событий имеются. Рассмотрим один из них. В апелляционной жалобе, поданной в вышестоящую судебную инстанцию стороной защиты, было указано на необоснованность выводов, сформулированных экспертом в отношении лица, совершившего преступление, предусмотренное ч. 5 ст. 264 УК РФ. Представленное стороной обвинения в качестве доказательства заключение судебной автотехнической экспертизы было составлено без учета исследования и анализа показаний технического устройства фиксации (таксографа), которым на момент происшествия был оснащен рейсовый автобус, его показания не были предоставлены для производства экспертного исследования. Пренебрежение возможностью использования показаний технических средств в совокупности с собранными до дела доказательствами повлекло за собой жалобу стороны защиты, в которой обосновывались доводы о том, что в отношении лица, управлявшего автобусом, вынесен немотивированный, необъективный и несправедливый обвинительный приговор. В итоге заявленная апелляционная жалоба была удовлетворена¹.

С учетом потенциальных возможностей утраты криминалистически значимой информации (неблагоприятные погодные условия; действия сотрудников дорожных служб, ликвидирующих последствия ДТП; умышленное сокрытие следов преступления и т.д.) преимущества использования технических средств контроля в доказывании по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях очевидны. Однако для надлежащего изъятия и последующей полноценной расшифровки показаний технических устройств важно знать, как и при каких условиях формируются пространственно-временные характеристики движения, какие применяются в приборе единицы измерения, предусмотрены ли усреднения, ограничения и т.д. Эта предметная область знаний не входит в компетенцию сотрудников следственных органов, а также сотрудников ГИБДД, наделенных полномочиями контроля за соблюдением правил эксплуатации общественного транспорта. И данное обстоятельство является фактическим основанием для привлечения к расследованию узкопрофильного специалиста.

Таким специалистом, сведущим в вопросах исследования исправности тахографа и достоверности полученных с его помощью сведений, является мастер сервисного центра по установке, калибровке и обслуживанию приборов рассматриваемого вида, обладающий действующим сертификатом на право работы со своевременно поверенным оборудованием, обеспечивающим снятие и детальную расшифровку сведений о скорости движения, величине пробега транспортного средства, режимах труда и отдыха водителя. Перечень специализированных аккредитованных сервисных центров и мастерских по установке, калибровке и обслуживанию тахографов, сотрудники которых могут быть привлечены в качестве специалистов к производству следственных действий, размещен на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации в Реестре сервисных центров, допущенных к оказанию вышеуказанных услуг. Только участие специ-

TARASOVA V.I.,
PhD in Juridical Sciences,
Senior Lecturer of the
Department of Special-
Tactical, Firing and
Physical Training of the
Kaliningrad Branch of
the Saint-Petersburg
University of the Ministry
of the Interior of Russia

STUDY OF INDICATIONS OF TECHNICAL MEANS OF CONTROL DURING THE INVESTIGATION OF CRIMES RELATED TO ROAD ACCIDENTS INVOLVING PUBLIC TRANSPORT

**Crime investigation, traffic
accidents, public transport,
technical means of control.**

The article presents modern technical means of control, the evidence of which can be used in the investigation of crimes related to road accidents involving public passenger vehicles. The author has identified promising areas for improving private methods for investigating such crimes. The possibility and necessity of using electronic sources of information that provide reliable, objective spatio-temporal, situational and other data in proving criminal cases initiated on the commission of crimes of the type in question are substantiated.

¹ Апелляционное постановление Верховного суда Республики Башкортостан. Дело № 22-252/2018 // Официальный портал нормативных и судебных актов - <http://sudact.ru> (дата обращения: 28.02.2023).

алистов данной категории позволяет получить максимально полную информацию о конкретном приборе и зафиксированных им сведениях в целях установления истинных обстоятельств совершенного ДТП.

Согласно нормам законодательства, касающимся тахографического контроля, обязательным компонентом бортового устройства является приемник АСН ГЛОНАСС/GPS. Кроме того, оснащение автобусов данной аппаратурой представляет собой одно из лицензионных требований в соответствии с видом осуществляющей деятельности. Заметим, что при расследовании ДТП получение и обработка информации, зафиксированной с помощью спутниковой навигации, также предусматривают необходимость привлечения узкопрофильных специалистов из числа сотрудников компаний, числящихся в Перечне представительств АО «ГЛОНАСС», имеющих право на оказание услуг по установке оборудования, идентификации аппаратуры спутниковой навигации в ГАИС (государственная автоматизированная информационная система) «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечению определения и передачи данных в Ространснадзор.

Специфика действий по изъятию и расшифровке криминалистически значимой информации, содержащейся в памяти технических средств контроля, заключается в умении следователей обеспечить ее трансформацию без потери свойств в доступную для всех участников уголовного судопроизводства форму. Использование таких сведений позволяет составить наиболее объективную и достоверную картину события преступления, получить пространственно-временные, ситуационные и иные дан-

ные, способствующие достижению задач уголовного судопроизводства.

Оснащение общественного транспорта техническими средствами контроля как обязательное условие их эксплуатации при перевозке пассажиров регламентировано законом относительно недавно. По этой причине совершенствование методического обеспечения расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями с участием общественного транспорта, обуславливает необходимость разработки частных криминалистических методик, анализа правоприменимой практики, а также изучения публикуемой литературы по тематике различных отраслей права. Субъект расследования должен быть обеспечен современными криминалистическими рекомендациями, разработанными с учетом особенностей эксплуатации пассажирского транспорта категорий М2 и М3, описывающими тактику производства следственных действий, направленных на извлечение и оценку (расшифровку) показаний технических устройств и автоматизированных систем.

В заключение отметим, что внедрение в деятельность органов предварительного следствия частных методик расследования должно учитывать возможности использования показаний современных технических средств контроля пространственно-временных характеристик движения автобусов и маршрутных такси, обладающих большим потенциалом в части обеспечения транспортной безопасности, а также формирования доказательственной базы по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях. ■

Библиографический список:

1. Косарев С.Ю. Криминалистические методики расследования преступлений (история возникновения и развития): Монография / Под ред. И.А. Возгрина. СПб: СПБУ МВД России, 2004.
2. Дронова О.Б., Тарасова В.И. Источники доказательственной информации, подлежащие изучению при расследовании дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств // Социология и право. 2022. Т. 14. № 3. С. 324-331.