



УДК 343.98

## УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ОБУСЛАВЛИВАЮЩИЕ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП

**Галина ВАЛЬЧИШИН,**  
аспирант кафедры криминалистики и судебной медицины  
Днепропетровского государственного университета внутренних дел

### АННОТАЦИЯ

В статье проводится теоретическое исследование условий и обстоятельств, обуславливающих необходимость проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Осуществляется анализ юридической литературы по исследованию подготовки, производства следственного эксперимента при расследовании ДТП и его фиксации. Обосновано, что проведение следственного эксперимента, несмотря на то, что это следственное действие не считается обязательным при расследовании других уголовных правонарушений, при расследовании ДТП во многих случаях является необходимым и наиболее эффективным способом выяснения обстоятельств происшествия.

**Ключевые слова:** ДТП, механизм, следственный эксперимент, опыт, транспорт.

### CONDITIONS AND CIRCUMSTANCES STIPULATING THE NECESSITY TO CARRY AN INVESTIGATION EXPERIMENT DURING THE INVESTIGATION OF A ROAD ACCIDENT

**Galina VALCHISHIN,**  
Postgraduate Student at the Department of Criminalistics and Forensic Medicine  
of Dnipro State University of Internal Affairs

### SUMMARY

The article gives theoretical investigation of conditions and circumstances which stipulate the necessity to carry an investigation experiment during the investigation of road accidents. The author implements the analysis of legal literature which is connected with a preparatory investigation execution of an investigation experiment during the investigation of a road accident and its fixation. It substantiates that to carry an investigation experiment in spite of the fact, that it is not necessary during the investigation of other criminal law breakings during the investigation of road accidents in many cases prove to be very necessary and the most effective in elucidating the circumstances of an accident.

**Key words:** road accident, mechanism, investigation experiment, trial, transport.

**Постановка проблемы.** Преступления против безопасности дорожного движения составляют значительную часть среди всех преступных деяний, которые совершаются в Украине и наносят достаточно большой вред людям и обществу в целом, который обычно связан с травмированием и гибелью как водителей транспортных средств, так и пассажиров или случайных прохожих. Однако для органов досудебного расследования они остаются одними из самых сложных для расследования, требуют незаурядных знаний следователей, привлечения зачастую широкого круга экспертов, психологов и других специалистов по разным областям знаний.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) важную роль играет проведение следственного эксперимента, в первую очередь это касается выяснения механизма события и других обстоятельств.

**Актуальность темы исследования** подтверждается тем, что следственный эксперимент остается малоисследованным следственным (розыскным) действием как с точки зрения тактики его проведения, так и с процессуальной стороны, что в конечном итоге негативно отражается в целом на методике расследования ДТП и других уголовных правонарушений.

В связи со сходством следственного эксперимента с проверкой показаний на месте, а также тем, что длительное время в украинском уголовно-процессуальном законодательстве названные следственные действия охватывались воспроизведением обстановки и обстоятельств события, в криминалистической литературе они часто подменяются.

На первый взгляд, «ошибки» следователей, связанные с подменой следственного эксперимента другими видами следственных (розыскных)

действий, обусловлены сходством, и даже совпадением, многих их элементов. Однако основная причина такой путаницы, по мнению А.С. Рубана, связана не с тем, что многие элементы разных следственных действий подобны между собой, а с тем, что некоторые следователи не понимают опытной сущности следственного эксперимента и не придают ей надлежащего значения [1, с. 7].

**Состояние исследования.** Отдельные уголовно-процессуальные и тактические аспекты проведения следственного эксперимента исследовали в своих работах отечественные и зарубежные ученые А.Г. Алексеев, Л.Е. Ароцкер, Р.Ю. Ачмиз, Р.С. Белкин, С.В. Владимиров, Н.И. Гуковская, Н.И. Жукова, О.Д. Ким, И.И. Колесник, А.Г. Кольчурин, Л.П. Онучин, В.А. Очеретяный, С.Н. Путивка, А.С. Рубан, Ю.Б. Суворов, Н.В. Чих, Ш.Ш. Яра-



мышьян и другие. Вместе с тем немало вопросов, связанных с особенностями организации и проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП, остаются нерешенными.

**Целью и задачей статьи** является исследование условий, а также обстоятельств, обуславливающих необходимость проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП.

#### **Изложение основного материала.**

Как показывает следственная практика, следственный эксперимент проводится больше чем в 60 % от всех расследованных уголовных производств по ДТП. Иногда он выступает в качестве чуть ли не единственного действия, с помощью которого возможно выяснить объективную истину по делу, в частности, как заметила В.Л. Погребная, когда нет очевидцев и приходится иметь дело лишь с непосредственными их участниками – водителями и пешеходами [2, с. 27].

В «Настольной книге следователя» говорится, что «сравнительно простая ситуация на начальном этапе расследования ДТП складывается тогда, когда преступное нарушение совершено в присутствии свидетелей, а водитель и транспортное средство остались на месте события. В этом случае основные усилия следствия направлены на исследование обстановки места происшествия, установление причин ДТП, сбор доказательств, которые подтверждают вину его участников. Для решения этих задач производятся разнообразные следственные действия: осмотр места происшествия, освидетельствование и назначение судебно-медицинской экспертизы водителя и пострадавшего лица, допросы водителей, свидетелей, потерпевших» [3, с. 445]. Как можно увидеть, в этом перечне отсутствует такое следственное действие, как следственный эксперимент, так как его проведение не является обязательным, однако зачастую он является необходимым при расследовании на первый взгляд «несложных» происшествий, не говоря об определенных следственных ситуациях при расследовании более сложных ДТП.

В целом, при расследовании любого ДТП следователю необходимо выяснить определенные обстоятельства, которые имеют значение для правильного разрешения дела:

1) является ли событие дорожно-транспортным, его вид;

2) дорожную обстановку в момент события (место, время и другое);

3) какие транспортные средства участвовали в событии, их техническое состояние (как до события, так и после него);

4) последствия, которые наступили в результате преступного нарушения правил безопасности дорожного движения (смерть, степень тяжести телесных повреждений, характер и размеры материального убытка), что очень важно для квалификации преступления;

5) способ совершения ДТП;

6) кто пострадал, поведение участников события;

7) какая непосредственная причина ДТП;

8) степень вины каждого участника события (водителя, пассажира, пешехода и других);

9) какие положения правил дорожного движения были нарушены виновным;

10) существует ли причинная связь с допущенным нарушением и наступившими последствиями;

11) обстоятельства, которые способствовали преступлению (недостатки в организации движения транспорта и пешеходов и тому подобное).

Стоит также сказать, что и самих ДТП существует достаточно много видов, что требует незаурядной квалификации следователей при их расследовании. В следственно-судебной практике чаще всего встречаются следующие:

1) столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог;

2) опрокидывание – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства опрокинулись (однако к ним не относятся такие виды опрокидываний, которым предшествовали другие виды происшествий);

3) наезд на неподвижное транспортное средство, а также на прицеп или полуприцеп;

4) наезд на препятствие (опору моста, столб, дерево, мачту, строительные материалы, ограждение и тому подобное);

5) наезд на пешехода (или сам пешеход столкнулся с транспортным

средством). К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали в результате падения груза, который перевозится транспортным средством (досок, колод, канатов, труб и тому подобного);

6) наезд на велосипедиста;

7) наезд на гужевой транспорт;

8) наезд на животных;

9) другие происшествия (схождение трамвая с рельс, выпадение пешехода из транспортного средства и другие) [4, с. 121; 5, с. 4–5].

Как свидетельствует статистика, чаще всего ДТП возникают в результате нарушений, которые допускает водитель транспортного средства, а именно: превышение установленной скорости движения; несоблюдение правил обгона, поворота и рядности; выезд на полосу встречного движения; нарушение правил проезда перекрестков; несоблюдение безопасной дистанции движения; перевозка пассажиров в непригодном для этого транспорте; неправильное укрепление груза на транспорте; несоблюдение сигналов светофора; выезд на заведомо технически неисправном транспорте; нарушение правил движения на железнодорожных переездах и тому подобное.

Кроме того, ДТП могут случаться в результате неправомерных действий пешеходов, пассажиров; неправомерных действий или бездеятельности работников автопредприятий, ответственных за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств; преступных нарушений правил, норм и стандартов лицами, ответственными за строительство, ремонт или содержание дорог, улиц, дорожных сооружений.

Иногда ДТП могут случиться в результате случайного стечения обстоятельств, которые не могли быть предусмотрены участниками движения (неисправность транспорта, возникшая внезапно, и тому подобное) [6, с. 380–383; 3, 442–443].

Отсюда следует также и разнообразие самих экспериментальных действий, которые могут быть проведены при расследовании разных ДТП. И не обязательно это касается сугубо следственного эксперимента, так как следователь, суд, другие участники процесса широко используют этот метод исследования при производстве и других



процессуальных действий, а эксперимент в этих случаях выступает в качестве их составного элемента [7, с. 33].

Как верно отметил П.Д. Биленчук, научной основой следственного эксперимента является общий экспериментальный метод исследования (познание теории и практики) и общие положения его проверки. В науке и на практике с целью познания любого явления, события их воссоздают в натуральную величину или моделируют, то есть создают материальную или абстрактную (мнимую) модель. Созданную модель при определенных воссозданных условиях наблюдают в процессе ее изменения. Таким способом проверяют факты, действия, свойства реальных объектов, устанавливают новые факты, признаки и свойства реальных вещей.

Эффективность применения экспериментального метода predetermined соблюдением таких общих положений:

1) при проведении опытов (эксперимента) необходимо использовать реальный объект или его модель (материальную, мнимую);

2) при проведении эксперимента необходимо воссоздать такие внешние условия, которые максимально приближены к условиям, существовавшим на момент факта;

3) изменять внешние условия по-зволается в зависимости от цели исследования;

4) опытные действия необходимо повторять несколько раз [8, с. 52–53].

М.П. Хилобок считает, что по рассматриваемой категории уголовных дел чаще всего проводятся следственные эксперименты трех видов: 1) по установлению возможности восприятия какого-либо явления; 2) по выяснению возможности совершения определенного действия; 3) по выяснению механизма ДТП [9, с. 379].

А.Л. Дудников наводит такой перечень случаев проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП:

1) установление возможности восприятия любого факта или явления (например, мог ли водитель в конкретных условиях места и времени видеть препятствие; могли ли участники ДТП слышать звуковые сигналы, шум транспорта; какие видимость и обзорность с места водителя; мог ли свидетель из определенного расстояния узнать лицо, которое находилось за рулем);

2) установление возможности совершения определенного действия в данных обстоятельствах (разворота, поворота транспортного средства на конкретном участке дороги; торможения автомобиля; наличия или отсутствия у водителя профессиональных навыков, необходимых для управления и обслуживания транспорта);

3) установление возможности существования какого-либо явления (например, внезапного возникновения неисправности определенной системы или детали транспортного средства в данных условиях; заноса транспорта; самовольного скатывания транспортного средства из уклона; освещение водителя светом фар);

4) установление отдельных элементов механизма преступного нарушения правил безопасности дорожного движения (например, возможности образования следов на дорожном полотне при определенном расположении участников события) [6, с. 398–399; 3, с. 453].

Однако в следственной практике имеют место не только перечисленные виды следственных экспериментов, но и их разновидности. Так, в ходе проведения эксперимента по возможности восприятия того или иного факта, явления нередко устанавливают: возможность визуально наблюдать определенные объекты, явления; возможность слышать звуки (торможения, звукового сигнала); возможность чувствовать определенные процессы, явления (изменение направления или скорости движения) [10, с. 113–114].

И.И. Колесник на основании анализа материалов уголовных дел по ДТП и научных публикаций пришел к заключению, что следственный эксперимент может проводиться с разными целями, которые можно объединить в три группы:

1) установление субъективных возможностей конкретных лиц: воспринимать определенный факт или явление, например видеть или слышать при определенных обстоятельствах и условиях (возможности для пешехода видеть или слышать обстоятельства наезда при нахождении в определенном месте и тому подобное); совершить определенные действия в конкретных условиях, например остановить автомобиль на определенном отрезке доро-

ги; наличия у водителя профессиональных навыков, например заехать задним ходом на место парковки, развернуться на ограниченной площади и тому подобное;

2) установление времени, необходимого для совершения тех или иных действий, или длительности определенных процессов: времени для преодоления пешеходом определенного расстояния (с момента возникновения опасности для движения до момента наезда); времени для преодоления на транспортном средстве определенного участка пути; скорости движения транспортного средства на определенном отрезке пути; времени, необходимого водителю для осуществления определенного маневра, и другое.

3) установление отдельных элементов механизма ДТП: видимости на конкретном участке дороги, например при наличии объектов, которые препятствуют обзорности определенного отрезка дороги; возможности существования определенного явления, например заноса транспорта без торможения в конкретных дорожных условиях, самовольного скатывания конкретного автомобиля и тому подобное; определение расстояния, с которого водитель имел объективную возможность увидеть препятствие; определение места, из которого водитель начал торможение, места, где остановилось транспортное средство; определения места, с которого пешеход увидел транспортное средство, и расстояния, которое он успел преодолеть от обочины или тротуара до места, где произошел наезд; определение взаимного размещения потерпевшего и транспортного средства в момент контакта (наезда) [11, с. 212–213].

Как было отмечено, следственный эксперимент применяется в следственной практике далеко не всегда, однако при расследовании ДТП это следственное (розыскное) действие занимает особенное место. Полностью поддерживаем мнение А.С. Рубана, что бывают ситуации, когда исключительно в ходе следственного эксперимента могут быть подтверждены или опровергнуты данные, имеющиеся в распоряжении следователя, проверены выдвинутые версии. В таких случаях полностью правомерными являются решения судов о том, что отсутствие



следственного эксперимента не позволяет принять однозначное решение по делу [1, с. 8].

Следственный эксперимент при расследовании ДТП является следственным (розыскным) действием, которое позволяет проверить или уточнить уже имеющиеся свидетельства, а также выявить и исследовать материальные следы дорожно-транспортного приключения.

Следственный эксперимент важен тем, что позволяет ответить экспериментально на многие вопросы досудебного следствия, ответы на которые существуют или в форме судебной информации – показаниях, или не существует совсем. Следственный эксперимент производится с целью экспериментальной проверки достоверности показаний водителя, очевидцев, других лиц о многих обстоятельствах ДТП, в частности об обзорности и видимости на данном участке дороги в момент ДТП, о дорожной обстановке, которая сложилась на этот момент. Нередко возникает необходимость проверки с помощью проведения этого следственного действия способности потерпевших и свидетелей «на глаз» правильно определять скорость движения транспортных средств и пешеходов. Производством следственных экспериментов часто решается задача устранения противоречий в показаниях этих лиц [12, с. 108–109].

**Выводы.** Таким образом, несмотря на то, что следственный эксперимент не считается обязательным (розыскным) действием при расследовании уголовных правонарушений, при расследовании ДТП он таковым во многих случаях является и проведение его необходимо.

Без правильного и своевременного проведения следственного эксперимента, кроме того, в необходимых

случаях не является возможным проведение автотехнической экспертизы, которая дает возможность получить более точные или же исчерпывающие ответы на вопросы, которые касаются обстоятельств ДТП и действий или бездействия участников.

#### Список использованной литературы:

1. Рубан А.С. Следственный эксперимент: теория и практика: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность». Владимир, 2009. 25 с.
2. Погрібна В.Л. Особливості використання слідчого експерименту та судових експертиз при розслідуванні ДТП. Радянське право. 1986. № 9. С. 27–29.
3. Панов М.І., Шепітько В.Ю., Коновалова В.О. та ін. Настільна книга слідчого: наук.-практ. видання для слідчих і дізнавачів. 2-е вид. перероб. і доп. К.: Видавничий дім «Ін Юре», 2008. 728 с.
4. Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.09. Саратов, 2001. 187 с.
5. Писаренко И.В., Магера В.Н., Ткаченко В.И., Чудновский В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий. К.: РИО МВД Украины, 1994. 336 с.
6. Криміналістика. Криміналістична тактика і методика розслідування злочинів: підручник для студентів юрид. вузів і фак. / За ред. проф. В.Ю. Шепітька. Харків: Право, 1998. 376 с: іл. 21.

7. Белкин Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. М.: Изд-во «Юридическая литература», 1964. 222 с.

8. Біленчук П.Д., Гель А.П., Семаков Г.С. Криміналістична тактика і методи розслідування окремих видів злочинів: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. К.: МАУП, 2007. 512 с.

9. Криминалистика: учебник / Под ред. Е.П. Ищенко. М.: Юристъ, 2000. 751 с.

10. Чих Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Н. Новгород, 1999. 202 с.

11. Колеснік І.І. Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Вісник Харк. нац. ун-ту. імені В.Н. Каразіна. 2016. Вип. 22. С. 212–215.

12. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных происшествий (теоретические и тактико-методические аспекты): дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Краснодар, 1999. 213 с.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Вальчишин Галина Игоревна** – аспирант кафедры криминалистики и судебной медицины Днепропетровского государственного университета внутренних дел

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Valchishin Galina Igorevna** – Postgraduate Student at the Department of Criminalistics and Forensic Medicine of Dnipro State University of Internal Affairs

*wsawchenko11@gmail.com*