

Научная статья

УДК 343.2

DOI: 10.35854/2219-6242-2022-3-324-331

Источники доказательственной информации, подлежащие изучению при расследовании дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств

Ольга Борисовна Дронова¹, Вера Игоревна Тарасова²

¹ Волгоградская академия МВД России, Волгоград, Россия

² Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, Калининград, Россия

¹ dronovao1@rambler.ru

² tarasovav39@mail.ru

Аннотация. Авторами рассмотрены источники доказательственной информации, позволяющие сформировать полноценное представление о механизме совершения дорожно-транспортных преступлений в процессе перевозок пассажиров автобусами. В статье сделан акцент на необходимости оперирования субъектами расследования правовыми и техническими аспектами организации пассажирских перевозок, предписания которых подлежат неукоснительному соблюдению и отражению в соответствующей сопроводительной документации транспортных компаний. Особое внимание уделено доказательственному значению сведений, полученных по результатам изучения показаний участников уголовного судопроизводства, а также вещественных доказательств (предметов и документов). Указано на возможность создания на основе совокупности сведений, полученных из различных источников информации, модели совершения дорожно-транспортного преступления, включающей в себя как элементы организации транспортных перевозок конкретной компании, так и механизм противоправного деяния.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, автобусы, доказательства, расследование, дорожно-транспортные преступления

Для цитирования: 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. <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2022-3-324-331>

Original article

Sources of evidentiary information to be studied in the investigation of road traffic crimes involving route vehicles

Olga B. Dronova¹, Vera I. Tarasova²

¹ Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, Volgograd, Russia

² Kaliningrad Branch of the Saint Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Kaliningrad, Russia

¹ dronovao1@rambler.ru

² tarasovav39@mail.ru

© Дронова О. Б., Тарасова В. И., 2022

Abstract. The authors consider the sources of evidentiary information that allow us to form a full-fledged idea of the mechanism of committing traffic crimes in the process of transporting passengers by buses. The article focuses on the need for the subjects of the investigation to operate on the legal and technical aspects of the organization of passenger transportation, the regulations of which are subject to strict compliance and reflected in the relevant accompanying documentation of transport companies. Special attention is paid to the evidentiary value of information obtained from the results of studying the testimony of participants in criminal proceedings, as well as physical evidence (objects and documents). The possibility of creating, on the basis of a set of information obtained from various sources of information, a model of committing a traffic crime, including both elements of the organization of transportation of a particular company, and the direct mechanism of illegal act.

Keywords: passenger transportation, buses, evidence, investigation, traffic crimes

For citation: Dronova O. B., Tarasova V. I. Sources of evidentiary information to be studied in the investigation of road traffic crimes involving route vehicles. *Sociology and Law. 2022; 14(3):324-331.* (In Russ.). <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2022-3-324-331>

Введение

Социальная значимость пассажирских перевозок предусматривает необходимость государственного регулирования и контроля различных аспектов данной сферы деятельности силами отраслевых министерств и ведомств. Однако следует констатировать, что ситуация в сфере безопасности дорожного движения при оказании услуг организациями, осуществляющими маршрутные перевозки, по-прежнему требует пристального внимания.

В 2021 г. из-за нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств водителями автобусов совершено 3 463 дорожно-транспортных преступления, в которых погибли 166 и ранены 5 325 человек [1, с. 16]. Данная статистика предопределяет потребность в совершенствовании существующих методик расследования таких преступлений с учетом особенностей эксплуатации маршрутных транспортных средств и предъявляемых к ним требований безопасности, а также значимости новых видов электронной следовой информации, формирующейся вследствие применения современных технических средств контроля движения автотранспорта.

Необходимость получения разносторонней информации, направленной на сбор сведений о характере и степени виновности лица, управлявшего маршрутным транспортным средством, при расследовании преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ), предполагает планирование и производство различных процессуальных действий. Они должны быть осуществлены с учетом знаний субъектами расследования специфики организации пассажирских перевозок. К их числу могут быть отнесены следующие особенности.

Во-первых, вследствие предоставления перевозчиком транспортных услуг значительному количеству пассажиров к общественному транспорту как к участнику дорожного движения предъявляют повышенные требования безопасности. Их перечень закреплен в ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», конкретизирован в соответствующих подзаконных нормативных правовых актах и нормативно-технической документации. Данное обстоятельство предусматривает подробное сопоставление субъектом расследования значительного объема разрешительной и сопроводительной документации транспортной компании с действующими регламентами.

Во-вторых, для оказания транспортных услуг используются различные классы и категории транспортных средств, выбор которых зависит от назначения маршрута, субъектов перевозки и необходимого количества посадочных мест. С учетом конструктивных характеристик транспортных средств в процессе расследования должны быть установлены технические параметры и особенности эксплуатации транспортного средства в момент совершения аварии.

В-третьих, автобусы осуществляют движение по определенным маршрутам (регулярным, заказным) и имеют ряд преимуществ, предусмотренных Правилами дорожного движения РФ. В этой связи при установлении обстоятельств совершения дорожно-транспортного преступления (ДТП) требуется оценивать действия всех участников дорожного движения с указанием конкретных видов нарушений вышеуказанных правил.

Теория

Сложность установления обстоятельств, подлежащих доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств, состоит в необходимости оперирования обширным перечнем законодательной базы, регламентирующей организацию и осуществление транспортной деятельности. Следует отметить, что при изучении вопросов транспортной безопасности в странах ближнего и дальнего зарубежья наблюдается аналогичная ситуация, связанная с многообразием нормативных правовых актов, регламентирующих данную сферу общественных отношений [2, р. 45–46; 3, р. 127].

В течение длительного времени правоприменители указывали на недостаточную эффективность правового регулирования деятельности по оказанию услуг маршрутными транспортными средствами. Однако сегодня ситуация изменилась. По данным ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России», за последние пять лет приняты основополагающие законодательные и нормативные правовые акты, положения которых регулируют и детализируют организационные и технические аспекты перевозки пассажиров [4]. Нельзя не согласиться с мнением отечественных криминалистов, которые считают необходимым предусмотреть при расследовании ДТП с участием маршрутных транспортных средств самостоятельную криминалистическую методику. Ввиду этого в целях установления всех обстоятельств совершения противоправного деяния субъектам расследования требуется применять комплекс нормативных актов, определяющих правила пассажирских перевозок и особенности эксплуатации автобусов. Указанный подход не только будет способствовать успешному расследованию преступлений, но и носит превентивный характер для недопущения подобных нарушений в дальнейшем [5, с. 34].

Как следует из ст. 74 Уголовно-процессуального кодекса (УПК) РФ, доказательства находят в различных источниках, которые определяют специфику содержания доказательств. По мнению Т. А. Моховой, в деятельности по расследованию преступлений против безопасности дорожного движения поиску источников доказательственной и ориентирующей информации отведено особенно важное место [6, с. 183]. Разделяя точку зрения упомянутого исследователя, уточним, что эффективность поиска может быть существенно повышена при наличии знаний у субъектов расследования перечня и содержания норм права, позволяющих выделить наиболее информативные источники доказательств.

Результаты и обсуждение

Анализ правоприменительной практики позволяет заключить, что среди источников доказательств, перечисленных в УПК РФ, по уголовным делам о ДТП с участием маршрутных транспортных средств нуждаются в уточнении и детализации организационно-тактические особенности получения и оценки такие их виды, как показания участников уголовного судопроизводства (обвиняемого, потерпевших, свидетелей, эксперта, специалиста), а также вещественные доказательства (предметы и документы), в том числе полученные с помощью технических средств, фиксирующих нарушения в автоматическом режиме.

Характерные особенности показаний как источника доказательственной информации по уголовным делам о ДТП с участием маршрутных транспортных средств состоят в том, что следователю требуется осуществить допросы значительного числа лиц, многие из которых находятся в состоянии стресса, госпитализированы в медицинские учреждения, проживают на территории других регионов (не по месту проведения следствия), что существенно осложняет процедуру получения показаний. Кроме того, общие тактические рекомендации проведения допроса будут малоэффективными, если у субъектов расследования отсутствует полноценное понимание сущности организации и осуществления транспортной деятельности, а также разграничения ответственности между должностными лицами, вовлеченными в процесс эксплуатации автобусов. К числу лиц, чьи показания по уголовным делам о ДТП с участием маршрутных транспортных средств наиболее информативны и требуют применения специальных рекомендаций, относятся:

— обвиняемый, то есть водитель автобуса, который, как правило, должен быть допрошен в максимально короткий срок после совершения ДТП. При этом субъект расследования должен учитывать, что в целях уменьшения степени вины водителя по истечении определенного времени могут давать показания, не соответствующие действительности. Так, по одному из изученных уголовных дел при пересечении перекрестка на запрещающий сигнал светофора водитель автобуса МАЗ допустил столкновение с автобусом ПАЗ, в результате которого пассажир З. получила тяжкие телесные повреждения. По дороге в медицинское учреждение от полученных травм пострадавшая скончалась. В своем объяснении изначально водитель автобуса пояснил, что не помнит, на какой сигнал осуществлял движение. Однако при получении сведений о смерти пассажира З. он стал утверждать, что двигался на зеленый свет [7]. В ходе допроса выясняются сведения о добросовестности исполнения обязательств по обеспечению безопасности дорожного движения на транспортном предприятии, а также фактическом самочувствии водителя, техническом состоянии автобуса, наличии и количестве пассажиров в салоне, иных участников дорожного движения и их действиях. Учитывая тенденцию оказания услуг по перевозке пассажиров лицами, относящимися к категории трудовых мигрантов, для получения показаний может потребоваться помощь переводчика;

— потерпевшие — это водители других транспортных средств, пассажиры и пешеходы, количество которых по одному уголовному делу может достигать нескольких десятков человек. Следует иметь в виду, что потерпевшими могут стать несовершеннолетние, иностранные граждане, другие категории лиц, в отношении которых соблюдается особый порядок проведения допроса. Примером служит уголовное дело, согласно которому водитель автобуса, осуществляя перевозку детей на отчетный концерт, следуя по скоростной федеральной трассе, при перестроении в соседний ряд применил резкое торможение, после чего допустил столкновение с транспортным средством, следовавшим в попутном направлении.

Далее произошло опрокидывание автобуса, в результате которого 18 детей получили телесные повреждения, двое погибли. В рамках расследования преступления допрошены 20 потерпевших, 17 свидетелей, в том числе несовершеннолетние воспитанники музыкальной школы [8];

— свидетели, то есть очевидцы совершенного преступления — это категория участников уголовного процесса, которая может добросовестно заблуждаться относительно обстоятельств совершения ДТП, а в ряде случаев намеренно скрывать правду, желая оказать помощь обвиняемому. Полученные показания нередко носят противоречивый характер. В связи с этим они должны подвергаться тщательной проверке с учетом обстоятельств, при которых они воспринимали механизм совершения преступления.

Приведем пример из практики. Водитель автобуса, двигаясь с разрешенной скоростью 50 км/ч, допустил опрокидывание технически исправного транспортного средства, в результате которого пассажир Х. получила тяжкие телесные повреждения. При изучении показаний пассажиров, находившихся в момент ДТП в салоне, установлено, что они ни хлопков, ни взрывов, ни скрежета перед опрокидыванием автобуса не слышали. Для проверки следственной версии о том, что водитель не справился с управлением ввиду неблагоприятных погодных условий, пассажиры допрашивались о дорожной обстановке. Из показаний свидетеля № 1 следует, что в момент совершения ДТП были гололед, небольшие осадки в виде дождя; свидетель № 2 пояснила, что осадков не было, дул сильный ветер; свидетель № 3 утверждала, что падал снег, дорожное покрытие было мокрым. Полученные показания пассажиров не совпадали между собой. В связи с этим следователем направлен запрос в Гидрометцентр. Согласно полученным данным, а также показаниям сотрудников МЧС, участвовавших в ликвидации последствий аварии, фактически в некоторых местах наблюдались небольшие участки льда, покрытие было скользким и мокрым, дул сильный боковой ветер. На основании изложенного выдвинутая следственная версия получила подтверждение [9];

— свидетель — индивидуальный предприниматель либо руководитель юридического лица, оказывающего услуги по перевозке пассажиров, — допрашивается по вопросам организации транспортной деятельности, о личности и деловых качествах водителя, характере заключенных с ним трудовых отношений, наличии технических средств контроля за соблюдением скоростного режима, а также о регламенте труда и отдыха, состоянии и количестве эксплуатируемых транспортных средств;

— свидетель — лицо, ответственное за транспортную безопасность — должно детально изложить данные о техническом состоянии автобусов, всех видах проведенных ремонтных работ, прохождении водителем стажировок, инструктажей, соответствии замещаемой должности и т. д.;

— свидетели — эксперт (специалист), согласно изученной судебно-следственной практике, дает показания по вопросам проведенных по уголовному делу автотехнических, медицинских и иных видов исследований, поясняет содержание информации, полученной с помощью спутниковой системы навигации ГЛОНАСС, тахографов и т. д.

Следователь должен корректировать предмет допроса с учетом роли каждого из причастных к процессу эксплуатации автобусов, используя тактические приемы получения вербальной информации. Собранные сведения должны быть сопоставлены с иными видами доказательств, а также интегрированы в процесс моделирования обстоятельств совершения ДТП. Кроме того, такие сведения должны найти подтверждение в материально-фиксированной следовой информации, в том числе отраженной в предметах и документах, полученных при проведении осмотра места происшествия и иных следственных действий.

К предметам по преступлениям о ДТП с участием маршрутных транспортных средств, обладающим признаками вещественных доказательств, относятся:

- транспортное средство (автобус) — осматривается техническое состояние, а также соответствие комплектации салона требованиям безопасности. При описании в протоколах следственных действий используется специальная терминология, отражающая особенности конструкции кузова, несвойственные иным видам автотранспортных средств, фиксируются все повреждения, имеющиеся на внешнем корпусе автобуса и внутри салона;

- технические средства контроля, а также оборудование к ним (видеорегистраторы, карты памяти, тахографы и карты; диски *CD/DVD-R* и т. д.). Во избежание необходимости проведения дополнительного осмотра транспортного средства, в целях обеспечения последующего назначения и производства видеотехнической экспертизы средства видеозаписи и носители информации должны быть осмотрены и изъяты в ходе первичного осмотра места происшествия. Следует помнить о том, что при осмотре приемника ГЛОНАСС необходимо произвести подробное описание места его установки, а также зафиксировать технические характеристики устройства. Непосредственная расшифровка информации, находящейся на сервере мониторингового центра, впоследствии будет произведена специалистом. Осмотр тахографа предусматривает изучение целостности пломб, описание его технических характеристик, получение сведений о режиме труда и отдыха водителя в виде распечатки чека на специальной термобумаге;

- традиционные виды предметной следовой криминалистической информации, в частности отделившиеся части, детали и механизмы, осколки светосигнальной арматуры, осыпи остекления и другие объекты, должны быть тщательно зафиксированы, подвергнуты предварительному исследованию и изъяты для производства последующих следственных действий.

Наряду с предметной следовой информацией изучению подлежат и комплекты документации, сопровождающей осуществление деятельности по оказанию транспортных услуг. По результатам изучения документов, изъятых в процессе осмотров, обысков, выемок может быть получен значительный объем ориентирующей и доказательственной информации. Рассматриваемые источники содержат юридические факты, имеющие важное значение для установления истины (например, документы закрепляют права и обязанности ответственных должностных лиц, подтверждают допущенные факты нарушений, эксплуатации автобусов и т. д.).

В соответствии с изученной практикой расследования данных уголовных дел перечень основных документов, сопровождающих организацию пассажирских перевозок, подразделяется на следующие виды:

- по назначению: общие и специальные (относящиеся к процессу дорожного движения в целом — водительское удостоверение, свидетельство о регистрации транспортного средства; характерные исключительно для оказания услуг по перевозке пассажиров — трудовой договор с водителем, лицензия на осуществление рассматриваемого вида деятельности);

- по субъекту формирования: формируемые субъектом транспортной деятельности (путевой лист, приказ о назначении водителя на должность) либо иной государственной (негосударственной) структурой (справка ГЛОНАСС, паспорт маршрута);

- по форме ведения: представленные в виде журналов, книг, бланков, справок и т. д.;

- по способу изготовления: на обычной, специальной термобумаге, бланках установленной формы либо в электронном виде.

Нарастающий темп внедрения цифровых технологий позволяет создавать, заполнять и хранить транспортные документы в электронном виде, что предусматривает необходимость выявления дополнительных источников сведений, подтверждающих (опровергающих) достоверность указанных цифровых данных.

Значимым источником доказательственной информации по делам исследуемой категории выступают показания технических средств, фиксирующих обстоятельства нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автобусов в автоматическом режиме, которые формируют:

- фото- и видеотехника (видеорегистраторы, стационарные и передвижные камеры видеонаблюдения, мобильные телефоны, дроны и т. д.);
- технические средства контроля движения (тахографы, приемники ГЛОНАСС, бортовые компьютеры, радары и т. д.).

По результатам изучения данных, полученных с использованием перечисленных технических средств, могут быть установлены признаки внешности лиц, управлявших транспортным средством, скрывшихся с места происшествия, местоположение участников ДТП, абсолютная и относительная скорость движения, техническое состояние автотранспортных средств, оснащенных бортовыми компьютерами (по аналогии «черного ящика» при авиакатастрофах), действия участников на различных стадиях развития механизма ДТП.

Полученные сведения, формируемые техническими устройствами, имеющими высокую степень защиты от несанкционированного доступа, исключают влияние субъективного фактора непосредственных участников ДТП. По указанной причине использование технических устройств в установлении обстоятельств дорожно-транспортных инцидентов уже стало предметом научных исследований в различных областях специальностей (юридических, технических, экономических). Это позволит расширить перечень возможностей в вопросах привлечения лиц к административной и уголовной ответственности, а также при профилактике нарушений в области безопасности дорожного движения.

Выводы

С учетом вышеизложенного можно сделать вывод о том, что формирование полноценного представления о механизме совершения ДТП с участием маршрутных транспортных средств предусматривает изучение источников доказательственной информации, характеризующих исполнение перевозчиком обязательств по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также временные, территориальные аспекты события преступления; действия участников ДТП; условия окружающей среды, обстановки и иные значимые для расследования преступления факты.

Сопоставление документальной и технической информации, полученной из различных источников, дает возможность осуществить моделирование механизма противоправного деяния с установлением прямых и косвенных причин, способствовавших наступлению негативных последствий.

Список источников

1. Ермаганбетов А. С. Анализ состояния аварийности с участием автобусов за 2021 год // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1. С. 11–20.
2. Faisal A., Kamruzzaman M., Yigitcanlar T., Currie G. Understanding autonomous vehicles // Journal of Transport and Land Use. 2019. Vol. 12. No. 1. P. 45–72.

3. *Kenneth S. Abraham, Robert L. Rabin* Automated vehicles and manufacturer responsibility for accidents // *Virginia Law Review*. 2019. Vol. 105. No. 1. P. 127–171.
4. *Капустин А. В., Князев В. С.* Совершенствование нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом // *Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов № 19*. М: НИЦ БДД МВД России, 2020. 240 с.
5. *Ващенко Б. М.* Особенности расследования преступлений в сфере нарушений безопасности междугородных пассажирских автоперевозок: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2016. 226 с.
6. *Моховая Т. А.* Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2016. 223 с.
7. Уголовное дело № 20162930066. Расследовано следственным управлением УМВД России по г. Белгороду.
8. Уголовное дело № 109123000204. Расследовано главным следственным управлением ГУ МВД России по Ставропольскому краю.
9. Уголовное дело № 13600158. Расследовано следственным отделением ОМВД России по Щербиновскому району Краснодарского края.

Информация об авторах

О. Б. Дронова — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры криминалистической техники учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности; 400089, Волгоград, Историческая ул., д. 130;

В. И. Тарасова — кандидат юридических наук, преподаватель кафедры тактико-специальной, огневой и физической подготовки; 236006, Калининград, Генерала Галицкого ул., д. 30.

Information about the authors

O. B. Dronova — Doctor of Law, Associate Professor, Professor at the Department of Forensic Techniques of the Educational and Scientific Complex of Forensic Activities; 130 Istoricheskaya str., Volgograd 400089, Russia;

V. I. Tarasova — PhD in Law, Lecturer at the Department of Tactical-Special, Fire and Physical Training; 30 General Galitsky str., Kaliningrad 236006, Russia.

Конфликт интересов: авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the authors declare no conflict of interest related to the publication of this article.

Статья поступила в редакцию 10.06.2022; одобрена после рецензирования 10.08.2022; принята к публикации 22.09.2022.

The article was submitted 10.06.2022; approved after reviewing 10.08.2022; accepted for publication 22.09.2022.