

УДК 343.61

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ МЕТОДИКИ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ ПО ДЕЛАМ О
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

А. О. Гапон

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 8 февраля 2011 г.

Аннотация: в статье обосновывается необходимость системного подхода в исследовании методики профессиональной защиты по делам о дорожно-транспортных преступлениях. Формулируются основные понятия: «методика профессиональной защиты по делам о ДТП», «защитный криминалистический анализ». Детально изучаются алгоритмы осуществления профессиональной защиты по делам о ДТП.

Ключевые слова: криминалистическая методика, методика профессиональной защиты, дорожно-транспортное преступление, защитник, участие защитника в следственных действиях.

Abstract: the article explains the need for a systemic approach to the study of methods of professional protection in cases of road-traffic offenses. Formed the main concepts: «a technique of professional protection on road accident affairs», «protective forensic the analysis». Algorithms of realization of professional protection on affairs about road accident are in details studied.

Key words: forensic a technique, technique of professional protection, road and transport crime, defender, participation of the defender in investigatory actions.

Конституция РФ закрепила за государством обязанность обеспечивать безопасность граждан, в том числе в области дорожного движения.

Федеральный закон РФ № 196-ФЗ от 15 ноября 1995 г. «О безопасности дорожного движения» более детально определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Задачами названного закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий¹.

Для осуществления поставленных задач в том числе была принята и полным ходом реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на 2006–2012 годы», утвержденная постановлением Правительства РФ № 100 от 20 февраля 2006 г.

В уголовно-правовой сфере законодателем была предпринята попытка дифференцировать уголовную ответственность за совершение преступ-

¹ О безопасности дорожного движения : федер. закон Рос. Федерации от 15 ноября 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 2 марта 1999 г. № 41-ФЗ, от 25 апреля 2002 г. № 41-ФЗ, от 10 января 2003 г. № 15-ФЗ, от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ, от 18 декабря 2006 г. № 232-ФЗ, от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ, от 1 декабря 2007 г. № 309-ФЗ, от 30 декабря 2008 г. № 313-ФЗ) // Рос. газета. 2008. 31 дек.

ления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, путем внесения поправок в названную статью – речь идет об усилении ответственности лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения.

Необходимо отметить, что принятие указанных мер, направленных на повышение безопасности в области дорожного движения, снизило общее количество ДТП. Так, в 2006 г. в Российской Федерации произошло 229 140 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 32 724 и получили ранения 285 362 человека. По сравнению с 2005 г. количество дорожно-транспортных происшествий и раненных в них людей возросло соответственно на 2,6 % и 3,8 %. В 2007 г. количество дорожно-транспортных происшествий вновь возросло и достигло 233 809 (+2,0 %), в этих происшествиях погибли 33 308 (+1,8 %) и получили ранения 292 206 (+2,4 %)².

За последние три года хотя и отмечается небольшой спад количества ДТП, тем не менее цифры остаются колоссальными. По данным официального сайта Департамента ГИБДД, за 2008 г. в Российской Федерации произошло 218 322 (–6,6 %) дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 29 936 (–10,1 %) человек, а 270 883 (–7,3 %) человека получили ранения³.

За 2009 г. в Российской Федерации произошло 203 603 (–6,7 %) дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 26 084 (–12,9 %) человека, а 257 034 (–5,1 %) человека получили ранения. 12 326 (–9,4 %) ДТП произошли по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, в результате этих ДТП 2217 (–7 %) человек погибли, а 18 206 (–8,5 %) человек получили ранения⁴.

По данным того же источника, за четыре месяца (январь–апрель) 2010 г. в Российской Федерации произошло 46 039 (–5,8 %) дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 5314 (–18,6 %) человек, а 57 449 (–5,6 %) человек получили ранения. 1947 (–18,3 %) ДТП произошло по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, в результате этих ДТП 252 (–40 %) человека погибли, а 2856 (–18,7 %) человек получили ранения⁵.

Необходимо отметить, что не все дорожно-транспортные происшествия, указанные в статистических данных, образуют состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Напомним, что для квалификации преступления по ст. 264 УК РФ законодатель предусмотрел нарушение водителем механического транспортного средства правил дорожного движения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека. Так, по данным Министерства внутренних дел РФ, в январе 2010 г. зарегистрировано 1859 преступлений, предусмотренных ст. 264

² Преступность в Воронежской области : состояние и прогноз : монография / О. В. Хотин, Н. А. Шишкин, И. В. Белоусов, В. А. Лелеков ; науч. ред. А. В. Симоненко. Воронеж, 2008.

³ Сайт ГИБДД РФ. URL : <http://www.gibdd.ru/stat/>

⁴ Там же.

⁵ Там же.

УК РФ, в феврале этого же года 3773, в марте, апреле 5664 и 7430 соответственно⁶.

Как видно, показатели статистики в данной сфере в настоящее время не дают повода для большого оптимизма, не позволяют говорить о наступлении коренного перелома в лучшую сторону. Если говорить в общем, то в России каждый год в дорожно-транспортных происшествиях погибают свыше 20 000 человек.

Для представления о количестве совершаемых преступлений в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и выделения таких аварий из общего числа происшествий в общем виде проанализируем указанную нами выше статистику зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ путем сложения количества зарегистрированных преступлений за четыре месяца (1859 – январь + 3773 – февраль + 5664 – март + 7430 – апрель) и получим цифру, приблизительно равную 18 726). Далее сопоставим полученный результат с данными Департамента ГИБДД (по общему количеству дорожно-транспортных происшествий). Таким образом, 40 % случаев образуют состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Напомним, что в соответствии со ст. 20 УПК РФ уголовные дела рассматриваемой категории (ст. 264 УК РФ) считаются делами публичного обвинения, тем самым законодатель признает особую общественную значимость этих дел. Возбуждение таких дел не связано с волеизъявлением потерпевшего, следовательно, по каждому делу следователь проводит проверку в порядке ст. 144–145 УПК РФ. По приведенным цифрам статистики нетрудно представить, какой огромный объем работы осуществляют следователи следственных отделов по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Однако в настоящее время проблемы расследования ДТП более широко освещены в научной литературе в отличие от проблем методики профессиональной защиты по делам о ДТП. В частности проблемам расследования ДТП посвящены работы таких авторов, как А. Г. Алексеев, А. Г. Зорин, П. М. Зуев, В. Е. Жарский, О. Д. Ким, С. Н. Путивка, В. А. Мызников, С. Н. Перлов, Л. М. Севастьянова.

Количество происходящих ДТП требует глубокого научного исследования и разработки методики профессиональной защиты по делам о ДТП.

Так, по данным проведенного нами опроса адвокатов, 47 % опрошенных респондентов ответили, что в настоящее время в их производстве находится хотя бы одно дело о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, 33 % респондентов ответили, что ими осуществлялась защита по данной категории дел, но в настоящее время производство по данному делу окончено, еще 10 % опрошенных защитников ответили, что ими не осуществлялась защита по делам рассматриваемой категории.

⁶ Сайт МВД РФ. URL : <http://www.mvd.ru/files/oxqf9IXTHA4M2Ps.pdf>

В настоящее время совершенно очевидным представляется вопрос о необходимости исследования теории и практики профессиональной защиты по делам о «нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 264 УК РФ) в связи со сложностью данной категории дел и отсутствием методических пособий, отвечающих потребностям адвокатской практики. Об этом свидетельствуют данные еще одного проведенного нами опроса адвокатов. Так, по мнению 62 % респондентов, основные недостатки в деятельности защитников по уголовным делам о «нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» обусловлены отсутствием методических пособий, 38 % опрошенных указали на низкий уровень подготовки кадров защитников.

По нашему мнению, в настоящее время возникла острая необходимость в снабжении адвокатов методическими пособиями, способными помочь защитнику профессионально осуществлять защиту от уголовного преследования по делам о ДТП.

В данной работе будет предпринята попытка вывести понятие методики профессиональной защиты по делам о ДТП, защитного криминалистического анализа и необходимости его применения по делам данной категории, сформировать алгоритмы участия защитника в первоначальных и последующих следственных действиях.

Сразу же подчеркнем: предлагаемые далее в работе алгоритмы не претендуют на исчерпывающую полноту, носят сугубо типовой характер; очевидно, что они должны интерпретироваться применительно к каждой ситуации, кроме того, некоторые данные рассчитываются экспертным путем.

По классическому определению Р. С. Белкина, криминалистическая методика есть «синтезирующий раздел криминалистики, объединяющий положения криминалистической техники и криминалистической тактики в их специфическом преломлении применительно к условиям и задачам расследования конкретного вида преступлений. Содержит систему научных положений и разрабатываемых на их основе рекомендаций по организации и осуществлению расследования и предотвращения преступлений. Помимо общих положений включает систему частных криминалистических методик»⁷.

При определении нами понятия методики защиты по уголовным делам хотелось бы из ряда существующих понятий выделить и взять за основу базисное, по нашему мнению, определение методики защиты, данное М. О. Баевым и О. Я. Баевым: «Методика профессиональной защиты по уголовным делам как подсистема криминалистической методики в целом, есть система научных положений и разрабатываемых на их основе рекомендаций по организации и осуществлению профессиональной защиты от уголовного преследования в совершении преступлений, относящихся к отдельным видам и категориям, рациональному использованию

⁷ Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. М., 2000. С. 101.

при этом средств и приемов криминалистической техники и тактики профессиональной защиты»⁸.

В данной работе мы сознательно опускаем дискуссии о том, является ли методика защиты частью криминалистической методики или нет, безусловно признавая принадлежность методики защиты к криминалистической методике.

Основываясь на приведенном выше определении, отразим свое видение понятия «методика защиты по уголовным делам». Это часть криминалистической методики, представляющая собой систему научных положений и разрабатываемых на их основе рекомендаций по организации и осуществлению профессиональной защиты по конкретным категориям уголовных дел.

Содержание методики защиты по уголовным делам, по нашему мнению, включает:

1) защитный криминалистический анализ данного вида преступлений;

2) описание типичных защитных ситуаций и особенностей планирования действий защитника на начальном и последующем этапах расследования;

3) методики участия защитника в первоначальных следственных действиях;

4) особенности участия защитника в последующих действиях;

Рассмотрим более подробно перечисленные составные части методики защиты и предпримем попытку сформулировать общие положения и рекомендации по осуществлению методики защиты по делам о ДТП.

Защитный криминалистический анализ – это научная абстракция, содержание которой составляет система сведений о значимых для осуществления защиты по данной категории дел типовых признаках преступлений определенного вида, типовых схемах поведения подзащитных, потерпевших по делам данной категории; взаимосвязях между ними, позволяющих прогнозировать оптимальные направления защитной деятельности, рефлексировать действия стороны обвинения при осуществлении защиты по конкретным делам этого вида преступлений⁹.

Защитный криминалистический анализ особенностей рассматриваемого преступления, с которого, напомним, должна начинаться уголовно-процессуальная деятельность в их отношении, и потому, естественно, конструирование соответствующей частной криминалистической методики позволяют сделать несколько выводов, в первую очередь определяющих ее специфику и сложность преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. К ним мы бы отнесли:

⁸ Баев М. О. Научные положения методики профессиональной защиты по уголовным делам // Баев М. О., Баев О. Я. Тактика, методика и стратегия профессиональной защиты. Екатеринбург, 2005.

⁹ См.: Гапон А. О. Материалы Международного молодежного научного форума «ЛОМОНОСОВ-2010» / отв. ред. И. А. Алешковский, П. Н. Костылев, А. И. Андреев, А. В. Андриянов [Электронный ресурс]. М., 2010.

1. Особенности объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Объективная сторона рассматриваемого преступления заключается в нарушении правил дорожного движения. При осуществлении профессиональной защиты по данной категории дел особенно важным является установление причинной следственной связи между допущенными нарушениями правил дорожного движения и наступившими последствиями.

Необходимо отметить, что нарушение правил дорожного движения является объективным фактором ДТП. Как показывает практика, наиболее распространенными объективными причинами ДТП являются: превышение установленной скорости движения; несоблюдение безопасной дистанции движения транспортных средств, т.е. такой дистанции, которая позволяла бы даже при резкой остановке идущей машины избежать столкновения, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения (п. 9.10 ПДД).

Здесь защитнику необходимо учитывать и уделять внимание в каждом случае субъективным причинам, способствовавшим ДТП. К последним нам бы хотелось отнести: недостатки в планировании улиц и автодорог, освещенности проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, отсутствие средств регулирования, в том числе и дорожных знаков.

2. Наряду с указанными обстоятельствами, по нашему мнению, исключительно важным объектом исследования адвоката является наличие тяжкого вреда здоровью, а также знание основных признаков причинения такого вреда. Степень тяжести телесных повреждений определяется на основании заключения судебно-медицинского эксперта и, как правило, сомнению не подвергается, а основной вопрос, который решается по делу, – наличие в действиях водителя нарушений требований правил дорожного движения. Вопрос о степени тяжести вреда остается без должного внимания со стороны защиты. По нашему мнению, не стоит упускать из виду при производстве таких экспертиз человеческий фактор, а также недобросовестность и злоупотребление экспертом своими обязанностями при определении тяжести вреда.

Следует отметить, что нами указаны ключевые особенности рассматриваемого преступления, необходимые для привлечения лица к уголовной ответственности, предусмотренной ст. 264 УК РФ. В рамках защитного криминалистического анализа можно было бы также рассмотреть такие криминалистически значимые особенности преступления, как скорость реакции водителя в случае если ДТП произошло вследствие превышения скорости движения транспортного средства; вопрос о назначении судебно-автотехнической экспертизы, взаимодействия адвоката и эксперта, недопустимости постановки перед экспертом правовых вопросов, а также постановка вопросов стороной защиты. Однако указанные криминалистические особенности, которые, несомненно, нужно знать при осуществлении защитного криминалистического анализа, будут рассмотрены нами в других разделах исследования методики защиты.

Описание типичных защитных ситуаций и особенностей планирования действий защитника на начальном и последующем этапах расследования.

При изучении типичных защитных ситуаций хочется присоединиться к классификации защитных ситуаций, данной О. Я. Баевым, с мнением которого мы полностью солидарны, – защитные ситуации по основанию стадии уголовного судопроизводства, их возникновения можно (условно) классифицировать на защитно-следственные и защитно-судебные¹⁰. Далее автор с методических позиций осуществляет деление защитно-следственных ситуаций, возникающих при различных обстоятельствах. Нам при конструировании методики защиты хотелось бы отразить свое видение этой проблемы. Итак, с методических позиций в самом общем виде защитно-следственные ситуации по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно разделить на возникающие при:

1) защите от фактического уголовного преследования. В частности обусловленные необходимостью реагирования на факт возбуждения уголовного дела, касающегося подзащитного, при совершении ДТП, повлекшего причинение смерти; производстве отдельных следственных действий с этим лицом, например при допросе его в качестве свидетеля в случае установления вины в ДТП, в котором участвовало несколько водителей; производстве в отношении него следственных действий – осмотр транспортного средства.

2) защите подозреваемого и обвиняемого.

3) собирании доказательств защитником в порядке ст. 86 УПК РФ – для восстановления первоначальной обстановки и механизма ДТП путем опроса участников, очевидцев ДТП, а также лиц, которые могли видеть первоначальную обстановку происшествия (сотрудники ДПС, врачи скорой помощи).

4) ознакомлении с материалами завершеного расследования подзащитного и др.

Методика участия защитника в первоначальных следственных действиях.

Для изучения данного элемента необходимо отметить, что защитник именно участвует в следственных действиях, а не производит их.

Для планирования участия защитника в первоначальных следственных действиях последнему необходимо знать теорию механизма столкновения транспортных средств.

Механизм ДТП в самом общем виде можно разделить на следующие стадии:

1. Возникновение опасности для сближающихся транспортных средств.

1.1. Осознание опасности.

1.2. Действия или бездействия водителя по предотвращению ДТП.

2. Возникновение аварийной ситуации.

¹⁰ См.: Баев О. Я. Основы криминалистики : курс лекций. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2009. 288 с.

2.1. Сближающиеся транспортные средства разделены расстоянием и временем сближения, которые не позволяют предотвратить столкновение путем маневра, связанного с выездом на другую полосу, за пределы дороги, или путем экстренного торможения.

2.2. Силы взаимодействующих транспортных средств деформируют форму конструкций транспортных средств в зависимости от прочности, силы удара, жесткости деталей и характера контактирующих деталей.

3. Развитие аварийной ситуации.

3.1. Разрушение транспортного средства за счет деформации взаимодействующих транспортных средств, сила взаимного воздействия может достигать десятки тонн (в зависимости от скорости и веса).

3.2. В результате разнонаправленности столкнувшиеся транспортные средства перемещаются (отбрасываются) друг от друга.

Каждому моменту алгоритма столкновения соответствует слеодообразующий объект, а также группы вопросов, которые надлежит выяснить у очевидцев, участников ДТП.

Здесь необходимо учитывать, что столкновение длится доли секунды. Поэтому определить динамику развития ДТП очень трудно. Для того чтобы защитнику было легче определить динамику конкретного ДТП, мы предлагаем ему участвовать в проведении осмотра места ДТП, а также транспортных средств.

Более того, по нашему мнению, исследование защитником криминального события применительно к ст. 264 УК РФ в идеале должно начинаться не с момента возбуждения уголовного дела и тем более не с момента вынесения постановления о привлечении лица в качестве обвиняемого, как зачастую это бывает на практике, а непосредственно сразу после произошедшего ДТП.

Совершенно очевидно, что защитнику необходимо использовать фотографические и иные средства фиксации при осмотре первоначальной вещественной обстановки. Такая фиксация в дальнейшем поможет защитнику выявлять обстоятельства, оправдывающие или смягчающие ответственность его доверителя.

Теоретические знания стадий механизма столкновений транспортных средств должны быть использованы защитником в исследовании конкретного механизма ДТП.

Необходимо отметить, что для исследования механизма ДТП защитнику недостаточно лишь участия в процессе осмотра места происшествия и транспортных средства. Безусловно, исследование должно осуществляться на основании всестороннего и полного изучения материалов дела.

На базе данного раздела методики защиты нами разработаны формализованные программы действий защитника на начальном этапе расследования по уголовным делам этой категории:

- участие защитника в допросе водителя по вопросам установления момента возникновения опасности;
- участие защитника при допросе водителя, совершившего ДТП в условиях ограниченной видимости;

- участие защитника в допросе водителя при установлении механизма наезда на пешехода;
- тактические приемы опроса лиц с их согласия – очевидцев, участников ДТП.

Участие защитника в следственных действиях в тактическом плане по вполне допустимой и, думается, теоретически корректной аналогии с тактикой следственных действий, издавна и подробно изучаемой криминалистикой, может быть рассмотрено применительно к трем этапам: подготовительному, рабочему и заключительному¹¹.

В зависимости от обстоятельств расследуемого события и его особенностей очередность первоначальных действий и их перечень могут варьироваться.

Особенности участия защитника в последующих действиях.

Задачи дальнейшего участия защитника также направлены на выявление обстоятельств, оправдывающих подозреваемого, обвиняемого либо смягчающих их ответственность. Как правило, на данном этапе расследования, если установлены водители транспортных средств, участвовавшие в ДТП, то по делу собран ряд доказательств – путем осмотра места ДТП; осмотра трупа в случае гибели одного из участников; допроса водителя; допроса свидетелей; допроса потерпевших. Далее для установления экспертным путем технических причин ДТП назначается автотехническая экспертиза, которая разрешает ряд вопросов – по длине тормозного пути определяет скорость движения транспортных средств, возникновение момента опасной ситуации, имел ли водитель возможность избежать столкновения. Наряду с автотехнической экспертизой следователь может назначить и транспортно-трасологическую экспертизу, диагностическими задачами которой является установить направленность движения транспортных средств, точное место кульминационной стадии ДТП, линию и угол столкновения, изучить прочие следы, обнаруженные на транспортном средстве. Принимая во внимание особую роль экспертизы по данной категории дел, защитник должен в полной мере «готовиться» к экспертизе путем последовательного осуществления защиты на первоначальных следственных действиях, знать общий характерный для всех механизмов ДТП, изучить механизм конкретного ДТП, подготовиться к допросу доверителя, а также пользоваться правом на предоставление и собирание доказательств, способных установить невиновность лица – проводить опрос лиц с их согласия, истребовать справки и характеристики, приобщать материалы, полученные в ходе осмотра места происшествия.

Как видно, назначение и проведение экспертизы является ключевым моментом в системе следственных действий, в связи с чем еще раз повторим, что защитник должен в полной мере «готовиться» к экспертизе путем последовательного осуществления защиты на первоначальных

¹¹ См.: Баев М. О. Теория профессиональной защиты : тактико-этические аспекты. М., 2006. 336 с.

следственных действиях, поскольку именно на основе собранных по делу доказательств осуществляется та или иная экспертиза.

Подводя итог нашего исследования, хочется отметить, что осуществление защиты по делам о «нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 264 УК РФ) осложнено необходимостью применения системного подхода при изучении дел о ДТП, использования положений криминалистической техники и тактики.

В связи с изложенным полагаем необходимым в самом общем виде определить понятие методики защиты по делам о ДТП как подсистему криминалистической методики, представляющую собой систему научных положений и разрабатываемых на их основе рекомендаций по организации и осуществлению профессиональной защиты по делам о ДТП.

Предложенные нами позиции будут способствовать полноценно, всесторонне, профессионально осуществлять защиту от уголовного преследования, которая, по мнению М. О. Баева, с которым мы полностью солидарны, представляет собой процессуальную деятельность, осуществляемую стороной защиты в целях опровержения обвинения (в смысле, придаваемом п. 22 ст. 5 УПК РФ), выявления обстоятельств, оправдывающих подозреваемого, обвиняемого, либо смягчающих их ответственность¹².

¹² *Баев М. О.* Теория профессиональной защиты : тактико-этические аспекты.

Воронежский государственный университет

Гапон А. О., аспирант кафедры организации судебной власти и правоохранительной деятельности, адвокат Воронежской областной коллегии адвокатов

E-mail: 297776@mail.ru

Тел.: 8-920-211-77-76

Voronezh State University

Gapon A. O., Post-graduate Student of the Judicial Studies and Legal Activities Department, Lawyer of the Voronezh Regional Board of Lawyers

E-mail: 297776@mail.ru

Tel.: 8-920-211-77-76