

***В. С. Корнелюк***

## **ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СЛЕДСТВЕННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ СИСТЕМЫ МВД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Статья посвящена актуальным в теоретическом и практическом аспекте вопросам организации расследования дорожно-транспортных преступлений. В ней вскрываются основные недостатки, допускаемые следователями при расследовании дорожно-транспортных преступлений, рассматриваются наиболее перспективные направления следственной деятельности по уголовным делам данной категории. Особое внимание при этом обращается на положительный опыт работы специализированных следственных подразделений системы МВД России.

*Ключевые слова:* дорожно-транспортные преступления, организация расследования, следственное подразделение, руководитель следственного органа.

***V. S. Korneluk***

## **ORGANIZATION OF TRAFFIC CRIME INVESTIGATION IN INVESTIGATIVE SUBDIVISIONS WITHIN THE SYSTEM OF THE MINISTRY OF INTERIOR OF RUSSIA**

The article is devoted to the topical issues of traffic crime investigation organization in the theoretical and practical aspects. The author reveals the main drawbacks made by an investigator while investigating traffic crimes and considers the most promising directions of investigative activities on criminal cases of the mentioned category. The author pays special attention to the positive experience of activities of specialized investigative subdivisions within the system of the Ministry of Interior of Russia.

*Keywords:* traffic crimes, investigation organization, investigative subdivision, chief of an investigative body.

Анализ основных показателей аварийности в Российской Федерации показывает, что уровень дорожно-транспортного травматизма, несмотря на некоторое снижение в последние годы, остается достаточно высоким. По данным официальной статистики, за январь-декабрь 2009 г., в целом по России совершено 206605 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 26084 и ранено 257034 человека [1]. На территории города Волгограда за этот же период зарегистрировано 1179 дорожно-транспортных происшествий, в которых погиб 131 и ранено 1410 человек соответственно [2]. За каждой цифрой «сухой статистики» стоят трагические судьбы погибших и искалеченных людей, невосполнимое горе их родственников и знакомых, огромные материальные потери граждан и организаций от

технических повреждений транспортных средств, перевозимых грузов, дорог, сооружений. Негативные последствия дорожно-транспортных происшествий крайне отрицательно сказываются на социально-экономической жизни внутри страны, снижают ее престиж на международном уровне.

Значительная часть указанных выше дорожных происшествий по своим последствиям является преступными деяниями, предусмотренными соответствующими статьями Уголовного кодекса Российской Федерации: статья 264 — нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; статья 266 — недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; статья 268 —

нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; статья 125 — оставление в опасности.

По данным ГИАЦ МВД России, в 2009 г. зарегистрировано 27544 таких преступлений [3]. Их расследование в соответствии со ст. 151 УПК РФ отнесено к компетенции органов предварительного следствия системы МВД России. Однако изучение следственной практики по делам данной категории показывает, что во многих следственных подразделениях этому направлению деятельности не уделяется должного внимания. Руководители следственных органов нередко производят предварительное следствие дорожно-транспортных преступлений поручают следователям, расследующим общеуголовные преступления, либо начинающим следователям, не имеющим достаточного профессионального опыта. В результате существенно снижается качество предварительного следствия по уголовным делам данной категории, нередко ущемляются права и законные интересы граждан и организаций, потерпевших от преступлений. По данным нашего исследования [4], к числу основных недостатков относятся:

- несвоевременный выезд следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия;

- выезд следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия не в полном составе;

- некачественный осмотр места происшествия и транспортных средств;

- неквалифицированное применение технико-криминалистических средств обнаружения и изъятия следов преступления;

- упрощенное описание повреждений на автомобилях и следов, особенно биологического и химического происхождения (кровь, волосы, одежда потерпевших, отслоения краски, пятна горюче-смазочных материалов и т. п.);

- поверхностная фиксация обстановки в протоколе осмотра места происшествия и на масштабной схеме (в них приводится минимальный объем информации, не

позволяющий воссоздать обстановку дорожного происшествия);

- непринятие мер по сохранности аварийных транспортных средств, их узлов и агрегатов, других вещественных доказательств;

- отсутствие надлежащего взаимодействия следователей с сотрудниками ГИБДД и других подразделений органов внутренних дел в раскрытии и расследовании этих преступлений, особенно на первоначальном этапе;

- непринятие своевременных мер по розыску транспортных средств и водителей, скрывшихся с места происшествия;

- несвоевременное проведение либо вообще непроведение необходимых неотложных следственных действий;

- необоснованное затягивание сроков проведения предварительной проверки по многим материалам о дорожно-транспортных преступлениях;

- недостаточное использование современных возможностей экспертно-криминалистических учреждений и специальных знаний сведущих лиц;

- предоставление не в полном объеме исходных данных для производства автотехнической экспертизы, некорректная, а иногда и безграмотная формулировка вопросов (например, на разрешение экспертов ставятся правовые вопросы о причинно-следственной связи, нарушении водителем Правил дорожного движения).

К сожалению, перечисленные недостатки носят постоянный характер и крайне отрицательно сказываются на конечных результатах работы следственных органов. Последнее обстоятельство, наряду с высокими показателями аварийности, обуславливает необходимость поиска новых, более совершенных форм и методов расследования дорожно-транспортных преступлений.

В этой связи весьма интересными представляются обобщенные данные анкетирования руководителей следственных органов, следователей и сотрудников ГИБДД по данной проблеме [4]. Полученные результаты показывают, что на сегодняшний день в зависимости от территориальных особенностей

регионов и сложившейся в них судебно-следственной практики производство предварительного следствия по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях осуществляется в основном в трех организационных формах:

1) следователями, не имеющими какой-либо специализации (расследующими общеуголовные преступления);

2) следователями, специализирующимися на расследовании данного вида преступлений;

3) следователями специализированных следственных подразделений (отделов, отделений, управлений) по расследованию дорожно-транспортных преступлений.

Первая форма расследования в большей мере присуща следственным отделениям, группам следователей, базирующимся в сельской и поселковой местности, небольших городах районного масштаба (в такой форме расследуется около 25 % уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях).

Вторая — типична для большинства следственных отделов (управлений) средних и крупных городов, в т. ч. и города Волгограда (около 60 %).

Третья — существует в ряде областных, краевых, республиканских центров Российской Федерации, таких как Красноярск, Кемерово, Орел, Омск, Самара, Санкт-Петербург, Хабаровск, Челябинск и некоторых других городах (около 10 %). Например, в ГСУ при ГУВД по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области создано специализированное следственное управление по расследованию дорожно-транспортных преступлений, состоящее из начальника, двух заместителей и пяти отделов следователей [4].

Около 5 % наиболее сложных уголовных дел данной категории расследуется следователями следственных частей ГСУ и СК при МВД России. Эти же структурные подразделения оказывают методическую и практическую помощь следователям на местах [5].

Следователю, расследующему различные виды преступлений и не имеющему специализации, очень сложно сконцентрировать

внимание на уголовных делах о дорожно-транспортных преступлениях. С учетом неосторожной формы вины производство следственных действий по таким делам нередко откладывается на более поздние сроки, а умышленные преступления — кражи, грабежи, разбои и другие расследуются в первоочередном порядке. Не секрет и то, что часто такие дела возбуждаются одним следователем, расследуются другим, а решение по ним принимает третий следователь, не знакомый лично с обстановкой дорожного происшествия. Очевидно, что при такой организации следственной работы данному направлению деятельности уделяется недостаточно внимания, а потому рассчитывать на положительный результат не приходится.

Вторая организационная форма расследования дорожно-транспортных преступлений более предпочтительна, она достаточно распространена и используется практически везде, где штатная численность позволяет организовать работу следователей с учетом специализации по конкретным видам преступлений. Как правило, это следственные подразделения с численностью от восьми до двадцати и более человек. Специализирующийся следователь принимает к производству и проводит предварительное следствие по всем уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, случившихся на обслуживаемой территории. При этом постоянно совершенствует свое профессиональное мастерство, тактику отдельных следственных действий и назначения судебных экспертиз, организует надлежащее взаимодействие с сотрудниками ГИБДД и оперативных подразделений органов внутренних дел, а также суда, прокуратуры, специалистами в области автотехники.

И наиболее высокий уровень организации расследования по делам данной категории достигается, когда в одном специализированном следственном органе удается сконцентрировать профессиональное ядро наиболее подготовленных и опытных сотрудников. Специализированные отделы по расследованию дорожно-транспортных преступлений созданы и

функционируют на базе упомянутых выше, а также других следственных управлений (главных следственных управлений), некоторые из них для удобства в работе дислоцируются совместно с подразделениями ГИБДД и обслуживают всю территорию города, области или края. При поступлении сообщения о дорожно-транспортном происшествии, повлекшем смерть или причинение тяжкого вреда здоровью человека, организуется выезд дежурной следственно-оперативной группы на место его совершения, производятся осмотр места происшествия, трупа, транспортных средств и другие неотложные следственные действия. Затем по уголовному делу осуществляется предварительное следствие в полном объеме, как правило, тем следователем, который выезжал на место происшествия. Со стороны руководителя такого отдела следователю оказывается методическая помощь. Оконченное уголовное дело после утверждения прокурором обвинительного заключения направляется по подсудности. Таким образом, в большинстве случаев обеспечивается качественное расследование дорожно-транспортных преступлений в кратчайшие процессуальные сроки.

На сегодняшний день накоплен достаточный опыт работы специализированных следственных отделов по расследованию дорожно-транспортных преступлений, позволяющий сформулировать ряд положительных и отрицательных факторов этой деятельности.

К числу положительных факторов можно отнести:

- своевременность реагирования на сообщения о дорожно-транспортных преступлениях;

- слаженность и результативность работы на месте происшествия участников специализированной следственно-оперативной группы;

- сокращение сроков рассмотрения заявлений и сообщений о дорожно-транспортных происшествиях;

- сокращение сроков предварительного следствия по уголовным делам;

- улучшение взаимодействия следователей с сотрудниками ГИБДД и других подразделений органов внутренних дел;

- повышение результативности отдельных следственных действий, улучшение качества предварительного следствия в целом по уголовным делам;

- более широкое использование технико-криминалистических средств и методов, возможностей судебных экспертиз и специальных знаний;

- эффективное возмещение материального ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортных преступлений.

Отрицательные факторы:

- значительная удаленность некоторых участков обслуживаемой территории от места дислокации специализированных следственных подразделений;

- затруднения, связанные с вызовом для производства следственных действий иногородних участников уголовного процесса.

Однако указанные отрицательные факторы существенно не влияют на общую положительную оценку работы специализированных следственных подразделений, тем более, что они могут быть легко преодолены при надлежащем материальном и техническом оснащении следователей.

### Список библиографических ссылок

1. Статистика аварийности в Российской Федерации за январь-декабрь 2009 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД МВД России. <http://www.gibdd.ru/news/407> (дата обращения: 28.09.2010 г.).
2. Статистика аварийности в г. Волгограде за январь-декабрь 2009 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД ГУВД по Волгоградской области. <http://www.gibdd-vlg.ru/561> (дата обращения: 28.09.2010 г.).
3. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2009 года // Стат. сб. ГИАЦ МВД РФ. М., 2010.
4. Обобщенные данные результатов анкетирования 84 руководителей следственных органов, 160 следователей и сотрудников ГИБДД, обучавшихся на ФПК ВА МВД России в 2007—2010 гг.
5. Опыт организации работы контрольно-методического отдела по расследованию ДТП на примере работы ГСУ при ГУВД по Самарской области // Проблемы борьбы с преступностью: российский и международный опыт: сб. науч. тр. Волгоград, 2009. Вып. 1. С. 295—300.