

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВЕДЕНИЯ
В СОВРЕМЕННЫЙ ПЕРИОД

ПОД РЕДАКЦИЕЙ ДОКТОРА ЮРИДИЧЕСКИХ
НАУК В.Ф.ВОЛОВИЧА

ИЗДАТЕЛЬСТВО ТОМСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
ТОМСК 1995

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ О МЕХАНИЗМЕ СОВЕРШЕНИЯ НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Ф. В. Исмагилов

В Правилах учета дорожно-транспортных происшествий наезды подразделяются на несколько видов: наезды на препятствия, пешеходов, стоящие транспортные средства, гужевого транспорт, животных. Как свидетельствует анализ статистических данных, наезды на пешеходов занимают одно из ведущих мест среди всех видов дорожно-транспортных происшествий и составляют 54,7 % случаев. Поэтому изучение механизма совершения наезда на пешеходов как одного из главных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений имеет актуальное значение.

Механизм совершения преступления при наезде транспорта на пешехода имеет специфические признаки. Эти признаки могут быть установлены в результате изучения трех сторон дорожно-транспортного происшествия. Первой стороной является поиск информации об особенностях поведения потерпевшего с момента вступления на проезжую часть и установление направления, характера и скорости его движения. Второй стороной - выявление и исследование данных об особенностях движения транспортного средства, сбившего пешехода (рядности расположения на проезжей части, скорости его движения, характера мер предотвращения наезда и т.д.). Третьей стороной - исследование места пересечения двух движущихся объектов (места первичного контакта транспорта с пешеходом и отобразившиеся следы этого контакта на элементах дороги). Нетрудно заметить, что наиболее информативными сведениями о механизме наезда на пешехода последнее направление поиска. Однако следует отметить, что все три направления сбора сведений о специфических признаках механизма совершения наезда на пешехода не могут дать необходимых сведений без учета особенностей конкретной дорожной ситуации, особенно аварийной.

Аварийная ситуация в своем динамичном, многоступенчатом развитии оставляет характерные материальные следы во вне как на дорожном полотне (например, следы бокового скольжения и др.), так и на том месте, где имеет место первичный ударный контакт транспорта с потерпевшим, а затем наезд на него, а также идеальные следы в сознании очевидцев дорожного происшествия, потерпев-

шего, водителя.

Место первичного удара (контакта) имеет важное значение в ходе сбора информации о механизме наезда. Оно становится как бы "опорным" местом для многих расчетов, а именно для установления скорости движения транспорта, особенно, если на проезжей части не отобразились следы торможения, для определения направления движения пешехода, для установления направления движения транспорта, если на нем скрылся водитель с места происшествия. Даже в тех случаях, когда транспорт после наезда на пешехода продолжал двигаться в заторможенном состоянии колес, имеется возможность установления момента первичного контакта транспорта с пешеходом. Известно, что в момент соударения транспорта с пешеходом, транспорт (особенно это характерно для легковых автомобилей и мотоциклов) изменяет направление движения. Смещение транспорта оставляет следы на дорожном полотне в виде бокового скольжения. Можно считать, что это смещение будет "опорным" моментом начального периода контакта транспорта с потерпевшим. Кроме того, от места контакта в сторону направления движения транспорта после наезда могут быть обнаружены и другие материальные следы, например следы влечения, крови и др.

Для механизма совершения наезда грузового автомобиля на пешехода наиболее характерным является двойной механический контакт транспорта с потерпевшим. Первичный контакт грузового транспорта с пешеходом начинается с момента наезда, потери пешеходом устойчивости и заканчивается падением потерпевшего на дорогу, обычно перед движущимся грузовиком. При этом потерпевший оказывается на проезжей части в лежащем положении. После чего возникает вторичный контакт транспорта с пешеходом - переезд транспорта через лежащего человека.

Анализ материалов уголовных дел показывает, что практические работники принимают за место начального контакта транспорта с пешеходом наличие крови потерпевшего на проезжей части. Такое решение вопроса может быть верным только в том случае, если скорость автомобиля была в момент наезда небольшая или потерпевший от удара упал на дорогу и транспорт совершил наезд на него. В других случаях, в зависимости от скорости движения транспорта и силы удара, от траектории полета потерпевшего после соударения и других обстоятельств наезда, кровь потерпевшего может находиться на значительном расстоянии от места наезда на пешехода.