

новлено, что К. в декабре 2008 г., получив от своего знакомого Я. не менее четырех поддельных купюр достоинством 10 000 рублей, рассчитывался ими при приобретении продовольственных товаров, пока не был задержан работниками милиции [4].

Подводя итог изложенному, следует отметить, что в последнее время благодаря проведению комплекса профилактических мероприятий, правовому освещению данной проблемы в прессе, на телевидении и радио, в учебных заведениях удалось достичь снижения уровня фальшивомонетничества в нашей стране. Вместе с тем это преступление относится к высоколатентным и его раскрываемость в последние годы составляет всего 2–3 %.

Представляется, что противодействие фальшивомонетничеству необходимо осуществлять в двух направлениях – на международном уровне и в национальном масштабе. Поскольку около 90 % всех выявляемых фальшивок приходится на доллары США и российские рубли, которые поступают к нам из-за рубежа, установление лиц, входящих в организованные преступные группы, которые занимаются изготовлением поддельных банкнот, возможно только на международном уровне. Что касается борьбы с подделкой национальной валюты, то в объекты торговой сети необходимо внедрять приборы для контроля подлинности фальшивых денежных знаков, а с лицами, осуществляющими прием наличных денег (продавцы, кассиры и др.), следует проводить активную разъяснительную работу, потому что большая часть поддельных белорусских рублей сбывается именно в магазинах и других торговых объектах.

1. Автоматизированная информационная система учета данных об изготовлении, хранении либо сбыте поддельных денежных знаков (АИС «Фальшивомонетничество») // Электрон. база данных МВД Респ. Беларусь.
2. Актуально – за безопасность и порядок. Опасная купюра, или стоп, фальшивка! // Беларуская чыгунка [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://xpress.by/post-2006>. Дата доступа: 26.01.2013.
3. Архив суда Борисовского района Минской области за 2008 г. Уголовное дело № 1-1011-08.
4. Архив суда г. Жодино Минской области за 2009 г. Уголовное дело № 1-168-09.
5. Архив суда Заводского района г. Минска за 2008 г. Уголовное дело № 1-954/08.
6. Архив суда Ленинского района г. Минска за 2008 г. Уголовное дело № 1-761/08.
7. Архив суда Минского района Минской области за 2008 г. Уголовные дела № 1-36-08, 1-352-08.
8. ГУБЭП: 88 % изымаемых в Беларуси поддельных купюр – это иностранная валюта // Финансы TUT.BY [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tut.by>. Дата доступа: 27.02.2013.
9. Криминальная мотивация / Ю.М. Антонян [и др.]; отв. ред. В.Н. Кудрявцев. М. : Наука, 1986.
10. Форма № 1 МВД БССР «Отчет о зарегистрированных преступлениях», 1980–1989 гг.
11. Форма № 1Г МВД Республики Беларусь «Единый отчет о состоянии преступности в Республике Беларусь», 2003–2012 гг.

Дата поступления в редакцию: 04.03.13

*YA. Nikitin, candidate of law, deputy chief of the Department of Public Prosecutor's Office of Minsk Region*

#### MONEY COUNTERFEITING IN BELARUS: HISTORICAL FACTS AND REALITY

Key words: money counterfeiting, production and distribution of counterfeit money, counterfeit money, means of counterfeiting, bona fide distributors, social and demographic characteristic features of counterfeiters, crime, copying devices, crime, crime detection.

*The article describes the development of money counterfeiting in our republic from 80-s of the XXth century till the present time, attention is focused on social and demographic, moral and psychological characteristic features of modern counterfeiters as well as on measures of crime prevention.*

УДК 343.985.7

**Р.В. Скачѣк**, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры расследования преступлений следственно-экспертного факультета Академии МВД Республики Беларусь;

**Ю.М. Юбко**, кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой расследования преступлений следственно-экспертного факультета Академии МВД Республики Беларусь

#### ОСМОТР МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ, СВЯЗАННОГО С НАЕЗДОМ НА ПЕШЕХОДА: ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Ключевые слова: расследование, дорожно-транспортное происшествие, обстановка, место происшествия, осмотр, транспортное средство, лазерный дальномер, протокол.

*В статье рассмотрены тактико-технические особенности криминалистического обеспечения осмотра места дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом на пешехода. Обоснована зависимость тактики проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия от обстановки, складывающейся на нем, по результатам развития аварийной стадии механизма происшествия. Представлены авторские рекомендации, направленные на повышение эффективности проведения обозначенного следственного действия, заключающиеся в необходимости*

*использования лазерного дальномера для измерений, графического редактора Visio для графического моделирования обстановки места дорожно-транспортного происшествия.*

Изучение криминалистической литературы, посвященной осмотру места происшествия при расследовании дорожно-транспортных преступлений, показывает ее комплексную обобщенную направленность, охватывающую одновременно различные теоретико-прикладные аспекты проблемы, независимо от механизма дорожно-транспортного происшествия (ДТП) (наезд, столкновение, опрокидывание и т. д.). Тактика осмотра места происшествия, связанного с наездом на пешехода, предопределяющаяся спецификой обстановки на месте ДТП, учеными-криминалистами комплексно исследована не была, рассматривались лишь отдельные ее особенности. В криминалистической литературе общие положения, касающиеся обстановки места происшествия, изучены подробно. Учеными затрагивались аспекты понятия и содержания обстановки места происшествия, соотношения его со смежными категориями (дорожная обстановка и т. д.), значение для практики борьбы с преступностью и т. д. (Р.С. Белкин [1, с. 138–142], Л.В. Виноцкий [2, л. 52–53], В.И. Куликов [7, л. 92] и др.).

В данной работе под обстановкой места ДТП понимается «относительно устойчивая и сохранившаяся к моменту следственного осмотра часть материальной среды в границах аварийного происшествия, представляющая собой совокупное множество объектов и явлений с различной степенью их внешней и внутренней упорядоченности (согласованности и разобщенности), находящихся в определенных связях и отношениях как между собой, так и с расследуемым событием» [9, л. 149].

Системно-структурный анализ информации, полученной в результате изучения обстановки на месте ДТП, позволяет следователю мысленно смоделировать развитие механизма ДТП, тем самым выяснить дорожно-транспортную ситуацию, предшествовавшую происшествию, а также обстановку, сложившуюся на аварийной стадии механизма наезда на пешехода. Обстановку на месте ДТП, связанного с наездом на пешехода, предопределяет контактный этап аварийной стадии механизма происшествия: соударение тела человека с частями транспортного средства (бампер, радиаторная решетка, колесо и т. д.). Анализ материалов уголовных дел о ДТП, связанных с травмированием пешеходов, а также предложений, подготовленных по результатам натурного исследования наездов на пешеходов [6; 8; 16], позволяет сделать вывод о том, что взаиморасположение транспортного средства, пешехода, следов их взаимодействия между собой и окружающей средой на месте ДТП зависит от характера движения транспортного средства до наезда (равномерное, замедление, ускорение); характера и траектории движения, расположения пешехода до наезда относительно транспортного средства (неподвижен, движется под углом, по ходу, навстречу транспортному средству, лежит, сидит); вида транспортного средства, с которым произошел контакт пешехода (легковой, грузовой автомобиль, мотоцикл); обустройства дороги в зоне совершения наезда (тротуар, кювет, остановка общественного транспорта).

Выяснению указанных выше обстоятельств способствуют обзорная стадия осмотра места происшествия, а также получение объяснений участников и очевидцев ДТП.

Изучение практики проведения осмотров мест происшествия, связанных с наездами на пешеходов, позволило выделить ряд специфических черт, характерных для обстановки места ДТП указанного вида: относительно небольшая протяженность границ участка по сравнению с местами происшествий иных видов (столкновение, опрокидывание и т. д.); отсутствие в большинстве случаев на месте происшествия к моменту начала осмотра пострадавшего пешехода (85,78 %) (в связи с этим информация о его местонахождении получают от лиц, прибывших первыми на место происшествия, оказывавших первую медицинскую помощь); нахождение транспортного средства, которым совершен наезд, на момент осмотра в исправном состоянии (95,1 % случаев), не исключающем возможность его тщательного детального осмотра, а также проведение с его помощью необходимых экспериментальных действий; включение в систему объектов следовой информации о механизме наезда дорожного полотна на участке, расположенном от места принятия мер экстренного торможения (если такое применялось) до конечного местоположения объектов контактной фазы механизма ДТП; транспортного средства; места его предполагаемого контакта с пешеходом; тела, одежды, обуви пострадавшего и предметов обихода, находящихся при нем (сумка, зонт, трость и т. д.); высокая вероятность изменения обстановки места происшествия к моменту начала осмотра, что обусловлено воздействием негативных факторов (оказание помощи пострадавшему и т. д.).

Указанные выше специфические черты, характеризующие обстановку места ДТП рассматриваемого вида, должны учитываться следователем при проведении осмотра места совершения наезда на пешехода.

Следует согласиться с тем, что «на месте ДТП нет следов и объектов главных и второстепенных» [5, с. 5], визуальному исследованию подлежат все составляющие обстановки места происшествия. Но «не все следы аварии имеют одинаковую информационную ценность при установлении причины события и виновности участников дорожного движения» [10, л. 67]. С учетом этого определим особенности осмотра обстановки места ДТП, связанного с наездом на пешехода.

Объектами, подлежащими осмотру при исследовании места ДТП, связанного с наездом на пешехода, являются дорожное полотно с расположенными на нем средствами организации дорожного дви-

жения (знаки, разметка и т. д.), труп пострадавшего, если такой имеется на месте, транспортное средство, за исключением случаев оставления места происшествия водителем, следы взаимодействия перечисленных выше объектов. При этом вопрос о первоочередности осмотра указанных объектов должен быть разрешен лицом, его осуществляющим, в зависимости от наличия (отсутствия) негативных условий (осадки, недостаточное освещение, ограниченность времени в связи с интенсивностью движения и т. д.).

Осмотр дорожного полотна и территории, к нему примыкающей, имеет целью не только фиксацию его технико-эксплуатационного состояния (сухое, мокрое, наличие повреждений) и обнаружение следов наезда на пешехода, но и установление его соответствия определенным государственным стандартам путем измерения геометрических параметров (ширина полос движения, тротуаров, разметка, координаты расположения дорожных знаков и т. д.). Исследование практики осмотра мест происшествия по изучаемой категории дорожно-транспортных преступлений показывает, что основными следами, на обнаружении и фиксации которых должен концентрировать внимание проводящий осмотр, являются следы торможения транспортного средства, если таковое применялось, фрагменты биологического вещества, оставленные в результате воздействия транспортного средства на пешехода, части кузова транспортного средства, образовавшиеся в результате контакта с пешеходом (осколки ветрового стекла, стекла фар, куски деталей из полимерных материалов, например: бампер, радиаторная решетка, защита кузова и др.), предметы одежды и обихода пешехода (обувь, головной убор, зонт, трость и т. д.). Обязательным требованием при осмотре обозначенных выше следов является фиксация точных координат их расположения относительно границ проезжей части либо выбранных объектов привязки, так как именно их местоположение позволяет лицу, проводящему осмотр, воссоздать и мысленно смоделировать механизм ДТП.

В случае гибели пешехода на месте аварии его труп осматривается в рамках осмотра обстановки на месте происшествия. Если же смерть наступила в лечебном учреждении, то проводится осмотр трупа по его местонахождению (морг, лечебное учреждение). Различные аспекты детального осмотра трупа на месте ДТП достаточно хорошо отражены в научно-практической литературе (К.Д. Поль [11, с. 51–64], Н.И. Порубов [12, с. 25–27], В.К. Стешиц [13] и др.), в связи с чем обращаться к их освещению нет необходимости.

В практике осмотра места происшествия по рассматриваемой категории дел чаще всего используются при проведении измерений механическая либо тесная рулетки. Однако их применение иногда затрудняется складывающейся дорожно-транспортной обстановкой, которая нередко препятствует точному измерению и вызывает искажения. Кроме того, осуществление измерений посредством рулетки требует немало времени, которое могло быть использовано для решения иных задач осмотра.

Наука не стоит на месте и сегодня разработано большое число современных приборов измерений расстояний, успешно используемых в различных сферах деятельности человека (например, в строительстве, сельском хозяйстве и т. д.). Одним из таких инструментов является лазерный дальномер, позволяющий значительно повысить результативность и быстроту осуществления замеров. В литературе, посвященной вопросам расследования ДТП, имеются предложения о возможном его использовании [14, с. 33], однако не рассмотрены преимущества, которые предоставляет следователю (сотруднику ГАИ) его применение: использование лазерного дальномера при осуществлении измерений на месте ДТП позволяет в 1,5 раза сократить время, необходимое для проведения осмотра места происшествия, тем самым освободить проезжую часть от поврежденных транспортных средств и следов аварии; является особо актуальным в условиях большого города, так как именно исследования, проводимые на месте ДТП, – одна из основных причин дорожных заторов, которые иногда влекут за собой дополнительные жертвы (смерть больного по причине несвоевременного прибытия скорой медицинской помощи и т. д.); измерения, получаемые при использовании лазерного дальномера, отличаются повышенной точностью, чего нельзя сказать о результатах использования обычной рулетки (лазерный луч, посредством которого определяется расстояние до объекта, прямолинейен и не зависит от особенностей рельефа и среды его использования (туман, дождь, снег и т. д.); для точности проводимого измерения достаточно лишь расположить прибор горизонтально, чему способствует вмонтированный в его корпус жидкостный уровень).

Наряду с достоинствами применение лазерного дальномера может сопровождаться некоторыми неудобствами, легко устранимыми и не умаляющими преимуществ данного устройства. Например, при измерении расстояния до следов, расположенных на горизонтальной поверхности и не имеющих объема, необходимо расположить перпендикулярно какой-либо предмет (линейка, строительный уровень и т. п.). Для улучшения видимости точки отображения лазерного луча на объекте целесообразно использовать очки с красными стеклами.

Сегодня на рынке измерительных приборов имеется достаточно лазерных дальномеров различных фирм-производителей, их средняя цена эквивалентна 200 долларам США.

Кроме данного прибора на местах ДТП может использоваться лазерная установка IMAGERZ+F 5006i, которая позволяет дополнительно осуществлять построение 3D-схемы места происшествия, автоматически определять расстояния, размеры деформаций транспортного средства, повреждений дорожного полотна и т. д. [15].

Взаиморасположение предметов обстановки места происшествия определяется путем измерения расстояний от них до неподвижного ориентира. При отсутствии на месте происшествия таковых (опора линии электрических передач, дорожный знак, жилой дом и т. д.) возникают затруднения с выбором объекта привязки. Для решения данной проблемы в криминалистике разработан способ, заключающийся в измерении расстояний от осматриваемого предмета до «базовой линии», представляющей собой бечевку, натянутую между двумя статичными объектами [5, с. 28–33; 10, л. 67–68]. При этом на практике ее располагают как в центре места происшествия, так и по периметру его границ. Указанный способ привязки при осмотре места ДТП является устаревшим и не всегда позволяет смоделировать обстановку на месте происшествия, аналогичную той, которая наблюдалась сразу же после ДТП.

Использование при измерениях лазерного дальномера, совмещенного с угломером либо компасом, позволяет предложить новый способ привязки, суть которого заключается в следующем: для привязки выбирается любой статичный объект (ориентир), расположенный вблизи места ДТП; в случае отсутствия такового координаты первого предмета, составляющего обстановку места происшествия, определяются при помощи ГЛОНАСС<sup>1</sup> или GPS-навигатора; направление и расстояние от объекта обстановки до ориентира определяются по азимуту при помощи угломера либо компаса и лазерного дальномера; в протоколе осмотра места ДТП, а также на плане-схеме, прилагаемой к нему, указывается расстояние между объектом и ориентиром, а азимут фиксируется относительно того предмета, от которого производилось измерение.

Предложенный способ отличается быстротой и простотой применения, точностью полученных данных о координатах расположения объектов, составляющих обстановку места ДТП.

Процессуальная фиксации хода и результатов осмотра обстановки места ДТП, связанного с наездом на пешехода, описывается в протоколе осмотра, который представляет собой формализованный бланк, содержащий общие сведения об объектах, подлежащих визуальному обследованию. В науке и практике существует мнение о том, «что использование такого протокола позволяет сократить время осмотра, обеспечить его полноту, предотвратить допускаемые следователями типичные ошибки» [4, с. 16]. Исследование практики проведения осмотра по делам о преступлениях рассматриваемого вида привело к иному выводу. Использование формализованного бланка снижает творческие возможности лица, осуществляющего осмотр, что «связано с особенностями конкретного ДТП» [3, л. 110], которые не могут найти своего отражения в указанном выше бланке, а также с недостатками, содержащимися в некоторых графах протокола. Так, в нем не соблюдена логическая последовательность осмотра трупа, а также размещено поле «наличие повреждений шасси (передняя и задняя подвеска)», заполнение которого практически невозможно в условиях места происшествия и требует наличия эстакады либо смотровой ямы. Из этого следует необходимость в переработке формализованного бланка протокола осмотра места ДТП исключающей существование обозначенных выше неточностей.

Одним из обязательных приложений к протоколу осмотра места ДТП является масштабная план-схема. На ней обозначаются все объекты, составляющие обстановку места происшествия, их размеры и координаты расположения, полученные в процессе предварительного исследования места ДТП и зафиксированные в протоколе.

Анализ практики расследования ДТП показал, что в 96,07 % случаев чистовой вариант плана-схемы места ДТП составляется на основе черновых вариантов, изготовленных на месте происшествия. При этом их неудовлетворительное исполнение (отсутствие масштаба, неправильная привязка и т. д.) явились в 14,67 % случаев причиной последующей постановки задания эксперту-автотехнику о построении масштабного плана-схемы места ДТП, при исследовании которого сам эксперт не присутствовал, что порождает дополнительные затраты времени и средств при проведении автотехнических исследований.

С целью разрешения указанных выше проблем предлагается использовать для составления планов-схем к протоколу осмотра места происшествия графический редактор Visio, интерфейс которого сходен с текстовым редактором Microsoft Word.

Применение указанного программного продукта дает следующие преимущества: интерфейс редактора, а также имеющиеся в нем инструменты позволяют построить план-схему в масштабе, что способствует последующему моделированию обстановки места происшествия; электронный вариант плана-схемы места происшествия может быть использован для иллюстрации и разъяснения показаний участников и очевидцев ДТП, подготовки и проведения следственного эксперимента, при проведении профилактических мероприятий по результатам расследования дорожно-транспортных преступлений; более быстрому составлению планов-схем с помощью графического редактора Visio способствует надлежащий уровень владения им, а также использование при составлении новых планов-схем электронных вариантов, ранее составленных при сходных обстановках совершения ДТП.

Исследование тактико-технических аспектов осмотра места ДТП, связанного с наездом на пешехода, позволило прийти к следующим выводам.

1. Специфическими чертами, характеризующими обстановку места ДТП, связанного с наездом на пешехода, являются относительно небольшая протяженность ее границ; отсутствие в большинстве случаев

<sup>1</sup> Глобальная навигационная спутниковая система.



на месте происшествия к моменту начала осмотра пострадавшего пешехода; нахождение транспортного средства, которым совершен наезд, на момент осмотра в исправном состоянии; высокая вероятность изменения обстановки места происшествия к моменту начала осмотра.

2. Использование лазерного дальномера при осуществлении измерений на месте ДТП позволяет сократить в 1,5 раза время проведения осмотра места происшествия, повысить точность результатов измерений.

3. Применение графического редактора Visio для составления плана-схемы места ДТП способствует моделированию обстановки места происшествия при проведении отдельных следственных действий, повышению эффективности проведения допросов, сокращению времени, которое необходимо затратить для составления графического приложения к протоколу осмотра места ДТП.

1. Белкин, Р.С. Собираение, исследование и оценка доказательств: сущность и методы / Р.С. Белкин. М. : Наука, 1966.

2. Виноцкий, Л.В. Теоретические и практические проблемы следственного осмотра : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09 / Л.В. Виноцкий. М., 1990.

3. Городокин, В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / В.А. Городокин. Челябинск, 2009.

4. Зуев, П.М. Исследование обстановки места происшествия при наездах транспортных средств на пешеходов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / П.М. Зуев ; Всесоюз. юрид. заоч. ин-т. М., 1980.

5. Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий : метод. пособие / А.М. Кривицкий [и др.] ; под общ. ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. Минск : Харвест, 2004.

6. Коршаков, И.К. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода : учеб. пособие / И.К. Коршаков, П.П. Чалкин, А.Л. Чубенко. М. : МВД Рос. Федерации, Эксперт.-криминалист. центр, 1992.

7. Куликов, В.И. Обстановка совершения преступления и ее криминалистическое значение : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / В.И. Куликов. М., 1983.

8. Лукошявичене, О.В. Моделирование дорожно-транспортных происшествий / О.В. Лукошявичене. М. : Транспорт, 1988.

9. Онучин, А.П. Проблемы расследования транспортных преступлений с учетом ситуационных факторов : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09 / А.П. Онучин. Свердловск, 1991.

10. Перлов, С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / С.Н. Перлов. М., 1997.

11. Польш, К.Д. Естественно-научная криминалистика: опыт применения научно-технических средств при расследовании отдельных видов преступлений : [пер. с нем.] / К.Д. Польш ; под общ. ред. В.Я. Колдина. М. : Юрид. лит., 1985.

12. Порубов, Н.И. Расследование преступлений, нарушающих правила безопасности движения и эксплуатации транспорта / Н.И. Порубов. Минск : ХОЗУ МООП БССР, 1964.

13. Стешиц, В.К. Судебно-медицинская экспертиза при дорожно-транспортных происшествиях / В.К. Стешиц. Минск : Беларусь, 1976.

14. Темников, В.В. Некоторые особенности расследования дорожно-транспортных происшествий : учеб.-метод. пособие / В.В. Темников, В.М. Ефремов. Домодедово : Всерос. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2007.

15. Технические характеристики лазерной сканирующей системы «IMAGERZ+F 5006i» // Лазерные сканирующие системы Z+F [Электронный ресурс]. 2011. Режим доступа: <http://www.zf-laser.ru/skaner5600i.html>. Дата доступа: 14.12.2011.

16. Kramer, M. Verletzungen grenzen der Unterschenkel unter stobartiger Belastung / M. Kramer, K. Burow // Ztschr. für Verkehrssicherheit. 1974. Bd. 20. № 4. S. 239–250.

Дата поступления в редакцию: 20.02.13

**R.V. Skachyok**, the candidate of law, lecturer chair of the criminal investigation of the faculty of investigators of the Academy of Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus; **Y.M. Yubko**, the candidate of law, associate professor, head of the criminal investigation of the faculty of investigators of the Academy of Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus

#### INSPECTION SCENE OF A TRAFFIC ACCIDENT, ASSOCIATED WITH PEDESTRIAN ACCIDENTS: BASIC ASPECTS

Keywords: investigating a traffic accident, the setting, the scene examination, the vehicle, a laser rangefinder, a protocol.

The article deals with the tactical and technical features of criminalization-Terrorism ensure the inspection of traffic Occur-dance-related pedestrian accidents. Substantiated dependence tactics of the inspection of the accident from about-permutation, folding it on the results of the emergency stage of the mechanism of the accident. Author presents recommendations aimed at improving the efficiency of the designated trail-governmental action is the need to use a laser rangefinder to measure, a graphical editor for Visio graphical modeling environment scene of a traffic accident.