

Согласно п. 81 ПДД, движение по трамвайным путям попутного направления разрешено только вне перекрестков. Вроде бы нормальное положение, предназначенное для разгрузки транспортного потока, но это только на первый взгляд. Согласно действующим ПДД, пересечение дороги в одном уровне с любым выездом со двора является перекрестком, поэтому ехать по трамвайным путям на той же улице Я. Коласа и Логойском тракте нельзя. Выезды из дворов домов, стоящих вдоль дороги, образуют перекрестки через каждые 25-30 метров. Интересная ситуация: если домов вдоль улицы нет, то водитель не нарушает, а если есть, то нарушает. Нарушение не зависит от водителя!

Все водители прекрасно знают, что нельзя проезжать перекресток на красный сигнал светофора, что помеха справа имеет преимущество и т.д. Но скажите, сколько водителей или сотрудников ГАИ всех рангов сможет, не заглядывая в ПДД, ответить на вопрос: «На каком уклоне (в процентах) должен удерживаться легковой автомобиль и автобус в снаряженном состоянии?», «Какой максимальный суммарный люфт допускается у легковых и грузовых автомобилей?». На вопросы такого типа приходится отвечать при сдаче экзамена на получение водительского удостоверения. Встает риторический вопрос: кому это нужно знать? Водителю не нужно, так как к реальным правилам передвижения по дорогам это не относится. Сотрудникам дорожно-патрульной службы ГАИ это тоже не требуется, поскольку для измерения этих процентов на дороге требуются специальные приборы. И даже если замерить такой уклон на одном из участков дороги, то какую практическую значимость для инспектора будут иметь эти данные?

А возьмите гужевые повозки. Согласно ПДД в темное время суток на них должен быть включен фонарь белого цвета впереди, красного - сзади, должны быть в наличии предусмотренные конструкцией исправное стояночное тормозное устройство и противооткатные упоры. Кто-нибудь когда-нибудь видел телегу с фарами и ручным тормозом?! Ведь чтобы выполнить этот пункт, на телегу как минимум необходимо установить аккумулятор, фары и панель приборов для их включения. А как должно выглядеть на телеге стояночное тормозное устройство – «ручник», не знает никто. В сельской местности довольно много происшествий случается именно из-за наезда автомашин на неосвещенные гужевые повозки, движущиеся в попутном направлении. Много ли водителей гужевых транспортных средств наказано по этому пункту до того, как произойдет ДТП?

Как видно, вопросов остается много. Нет конкретизации терминов и самих пунктов ПДД, существует возможность двойного толкования, вследствие чего возникает проблема привлечения к ответственности при той или иной ситуации. Вызывает вопросы даже сам термин «безопасность дорожного движения», под которым понимается состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную возможность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия. [1, п. 2.4]. Что подразумевается под состоянием, что является минимумом, какие меры для этого должны быть приняты и, наконец, кто обязан их принимать, ведь безопасность дорожного движения зависит не только от водителей и сотрудников ГАИ, но и от таких структур, как энергетика, связь, придорожный сервис, подготовка водительских кадров, система грузоперевозок, здравоохранение и др. И таких неконкретных положений в ПДД – 70 %.

Литература

1. Правила дорожного движения: утв. Указом Президента Респ. Беларусь № 551 от 28 ноября 2005 г. (в ред. Указов Президента Респ. Беларусь от 18.10.2007 № 526, от 04.12.2008 № 663, от 23.01.2009 № 52) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 05.12.2005, № 189, 1/6961.

НАЗНАЧЕНИЕ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ В ХОДЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ ПО ФАКТУ ДТП

П.А. Николаевич

*Минский институт управления, г. Минск, Республика Беларусь
pashazaz@tut.by*

1. Следственная ситуация – это сложная система взаимосвязей, образующая в итоге ту конкретную обстановку, в которой работает следователь и иные субъекты, участвующие в доказывании, и в которой протекает конкретный акт расследования [1, с. 501]. К компонентам следственной ситуации относятся компоненты психологического, информационного характера, компоненты процессуального и тактического характера, компоненты материального и организационно-технического характера.

2. При проведении предварительной проверки по факту ДТП возможны следующие следственные ситуации: а) имеются все обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовному делу (факт ДТП; транспортное средство и водитель им управлявший; потерпевшему причинен физический вред и т.д.). В данном случае проблемным может оказаться обстоятельство, включающее в свое содержание наличие или отсутствие в действиях подозреваемого нарушения правил дорожного движения; б) отсутствует

водитель и транспортное средство. Здесь на первом плане обозначается тактическая задача установления лица, совершившего преступление, и доказывание его причастности к совершению преступления, и лишь затем – доказывание его вины; в) отсутствуют очевидцы.

3. В предмет доказывания включаются те факты, обстоятельства уголовного дела, которые подлежат установлению для правильного разрешения дела при помощи доказательств [4, с. 361]. Предмет доказывания в процессе расследования по делу может меняться, соответственно изменяется и круг доказательств, нужных для разрешения дела. В самом начале расследования круг подлежащих доказыванию фактов не может быть установлен окончательно. В общем виде предмет доказывания определяется рамками состава преступления, по которому ведётся расследование. Указанные в ст. 89 УПК РБ обстоятельства предмета доказывания выражены в общем виде. Главный факт [4, с. 363]: 1) событие преступления. 2) обстоятельства совершения преступления, соответствующие признакам состава преступления, предусмотренным статьёй УК РБ. 3) совершение преступления подозреваемым. Причинная связь между действиями лица, подозреваемого в совершении ДТП, и наступившими последствиями. 4) наличие вины в действиях подозреваемого. 5) обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность. 6) обстоятельства, характеризующие личность подозреваемого. На стадии предварительной проверки последним трём элементам не придаётся особого значения, поскольку на данном этапе стоят другие цели и задачи. Главный факт подлежит доказыванию как в позитивной, так и негативной форме. Помимо главного факта выделяются доказательственные факты, т.е. факты, которые не имеют уголовно-правового значения, но которые служат основанием для установления главного факта; последствия преступления и обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

4. Основными задачами судебной автотехнической экспертизы являются: а) исследование технического состояния транспортного средства (далее ТС) в целях установления: исправности систем, агрегатов узлов; характера, причин и времени возникновения неисправностей; возможности обнаружения неисправности до момента наступления ДТП; причинной связи между обнаруженной неисправностью и ДТП и проч.; б) исследование обстоятельств, характеризующих механизм ДТП, в целях установления: скорости движения ТС; направления движения ТС; направления действия сил при столкновении ТС; расположения ТС и других объектов на дороге и относительно друг друга в момент контакта и в другие моменты времени и т.д.; в) оценка действий водителей ТС, причастных к ДТП, в целях установления: какими требованиями ПДД должен был руководствоваться водитель и как он должен был действовать в конкретной дорожной ситуации; технической возможности у водителя предотвратить ДТП в момент возникновения препятствия или опасности для движения, которые он был в состоянии обнаружить; соответствия (несоответствия) действий водителя требованиям ПДД; причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению ТС и событием (если для этого необходимы специальные знания).

5. Уголовные дела о ДТП относятся к материальным составам преступлений, обязательный признак – причинная связь между деянием лица и наступившим последствием. Поэтому одним из обстоятельств доказывания является степень тяжести телесных повреждений, полученных потерпевшим. Вместе с тем диспозиция ст. 318 УК РБ предусматривает возможность наступления имущественного вреда в особо крупном размере.

6. Следственная практика обозначает проблемы с назначением автотехнических экспертиз на стадии предварительной проверки по факту ДТП. Состояние науки не позволяет установить причинную связь между нарушениями требований ПДД, и наступившими последствиями, а лишь между несоответствиями требованиям ПДД и самим фактом ДТП [3, с. 49]. Для установления причинной связи необходимо исследование ДТП расчётными методами, исходные данные для него, как правило, могут быть получены не иначе, как путём проведения следственного эксперимента. А проведение следственного эксперимента, в свою очередь, до возбуждения уголовного дела не допускается. Следователи находят выход из существующего запрета путем проведения дополнительных осмотров места происшествия, на котором, по сути дела, проводится не что иное, как следственный эксперимент. С помощью подобных действий обычно устанавливаются значения видимостей, траектории и скорости движения транспортных средств, пешеходов, определяется место наезда/столкновения. По мнению Л.М. Исаевой: «... экспертиза проводится исключительно для того, чтобы понять, есть ли основания для возбуждения уголовного дела» [2, с. 201]. Продолжая данную мысль, следует указать еще на одно основание проведения экспертизы – установление технической возможности водителя предотвратить наезд на потерпевшего, поскольку наличие тяжких телесных повреждений при отсутствии возможности предотвращения ДТП является основанием для отказа в возбуждении уголовного дела или его прекращения.

7. В качестве средства преодоления возникших проблем предлагается изменение существующего уголовно-процессуального законодательства в части регулирования перечня процессуальных действий, разрешаемых производством до возбуждения уголовного дела. Кроме того, необходимо совершенствовать средства (особенно технического характера) и методы, используемые при производстве осмотра места происшествия, что позволит получать объективную и необходимую информацию для назначения соответствующей автотехнической экспертизы.

Литература

1. Аверьянова, Т.В. Криминалистика: учебник для вузов / Т.В. Аверьянова; под ред. заслуженного деятеля науки РФ, проф. Р.С. Белкина. – М.: Изд-во НОРМА, 2001. – 990 с.
2. Исаева, Л.М. Специальные познания в уголовном судопроизводстве / Л.М. Исаева. – М.: Юрис, 2003. – 304 с.
3. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий: пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников. – Минск: МЮ БССР НИИСЭ, 1989. – 125 с.
4. Строгович, М.С. Курс советского уголовного процесса. Т. 1. / М.С. Строгович. – М.: «Наука», 1968. – 470 с.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Т.Л. Харковец

Минский институт управления, г. Минск, Беларусь
rommashka80@mail.ru

В целях усиления защиты имущественных и иных интересов потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), а также виновных в этом лиц в Республике Беларусь Декретом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 8 (утратил силу) с 1 июля 1999 года введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В настоящее время порядок и условия проведения этого вида страхования определены в главе 11 (пп.119-178) Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 г. № 530 «О страховой деятельности» (далее – Положение).

Страховщиком по данному виду страхования в соответствии с п. 120 Положения является страховая организация – государственное юридическое лицо либо юридическое лицо, в уставном фонде которого более 50 процентов долей (простых (обыкновенных) или голосующих акций) находятся в собственности Республики Беларусь и (или) ее административно-территориальных единиц, имеющее лицензию на осуществление страховой деятельности, включающее обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и являющееся членом Белорусского бюро.

В настоящее время это: Белгосстрах, Белнефестрах, Белкоопстрах, Белэксимгарант, ПромТрансИнвест, ТАСК. [4]

Страхователь вправе выбрать страховщика, имеющего согласно законодательству основания для заключения соответствующего вида договора страхования, а данный страховщик не может отказать страхователю в его заключении. [1, п. 136]

Существует мнение о необходимости расширения круга страховщиков, имеющих возможность осуществления обязательного страхования в целом и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в частности. Действительно, это позволит создать конкурентную среду и соответственно условия для более качественной страховой защиты интересов страхователей (потерпевших), ведь в этих целях и осуществляется обязательное страхование.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1749 от 29.12.2006 г. утверждена Республиканская программа развития страховой деятельности в Республике Беларусь на 2006–2010 годы.

...Бросается в глаза насыщенность Программы вопросами жизнедеятельности и развития государственных страховщиков и страховщиков с долей государства более 50%. Других субъектов страхового рынка (негосударственных страховщиков, брокеров, агентов) как бы не существует, хотя вопросы их развития напрямую увязаны с развитием всего рынка в целом. В перечне задач нет ни слова о рыночных отношениях и равенстве прав собственности. Последний и совсем неконкретный пункт этого перечня – «формирование конкурентной среды», как-то теряется на фоне первых (и очевидно приоритетных) задач, таких как: «усиление роли государства» и «развитие государственных страховых организаций». [3]

Что относится к страховым случаям установлено п.124 Положения.

П.125 Положения определены факты причинения вреда, не подпадающие под категорию страховых. В таких случаях потерпевший или его наследник может в соответствии с законодательством предъявить лицу, причинившему вред, иск о его возмещении. Также в случае, если сумма возмещения вреда превышает установленные лимиты ответственности, потерпевший или его наследник вправе предъявить лицу, причинившему вред, иск о возмещении вреда на сумму, превышающую указанные лимиты.

Владельцы транспортных средств могут дополнительно в добровольной форме осуществлять страхование гражданской ответственности на случай недостаточности страховой выплаты по договору обязательного