

В судебную коллегию по уголовным делам
Ярославского областного суда
через Ростовский районный суд
Ярославской области
(152100 г. Ростов, пр-д Бебеля, 1)

адвокат Тимушев Артем Андреевич
представитель потерпевших Б., П., К., М., С.
(ордер прилагаю)
(107143, г. Москва, Открытое ш. 25-1, а/я 36)
тел. 8-903-55-49-149

по уголовному делу по обвинению
гр. Ч. (ч. 5 ст. 264 УК РФ)

ВОЗРАЖЕНИЕ

*на кассационную жалобу обвиняемого Ч.,
защитников И., А.
в дополнение к доводам кассационных жалоб потерпевших
Б., П., К.,
М., С.*

Приговором Ростовского районного суда Ярославской области от 21 октября 2010 г., гр. Ч. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч.5 ст.264 УК РФ и приговорен к наказанию в виде лишения свободы сроком на 6 (шесть) лет, с отбыванием наказания в исправительной колонии общего режима, и с лишением права управлять транспортным средством на срок 3 (три) года.

29 октября 2010 года, пользуясь правом, предусмотренным ч. 4 ст. 354 УПК РФ защита Ч. обжаловала приговор суда (вх. № 6412 от 29.10.2010 г. в Ростовском районном суде Ярославской области).

В соответствии с ч. 2 ст. 358 УПК РФ потерпевшие по данному уголовному делу Б., П., К., М., С. возражают по поводу доводов, приведенных обвиняемым Ч. и его защитниками И., А.

Потерпевшие считают, что вина и причастность Ч. к данному преступлению установлена и полностью доказана совокупностью исследованных по делу доказательств.

А именно, доказано, что Ч., работая в должности заместителя прокурора Ярославского района Ярославской области, 12 июня 2009 года управляя личным автомобилем марки «Мерседес Бенц Е-240» государственный регистрационный знак ..., в районе 207 км федеральной автодороги «Москва-Холмогоры» по направлению движения в г. Ярославль, расположенном вблизи дома № 30 по ул. Загородная г. Ростова Ярославской области, допустил нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения РФ,

существенно превышая скорость, управляя транспортным средством без учета интенсивности движения, особенности транспортного средства, дорожных и метеорологических условий, совершил наезд на стоящую на проезжей части автомашину ДПС ГИБДД УВД по Ярославской области «ВАЗ-21140», имеющую государственный регистрационный знак ... и группу граждан. В результате преступных действий, управлявшего автомобилем Ч. пострадало двенадцать человек. Три человека погибли — К., М., и П., тяжкий вред здоровью причинен Б. и С.

Все доводы, приведенные Ч. в своей кассационной жалобе являются надуманными, не соответствующими действительности, направленными на уклонение от уголовной ответственности за содеянное.

Ч. и его защитники И. и А. в своей жалобе указывают, что приговор суда считают незаконным и необоснованным по следующим основаниям¹.

«...В соответствии с ч. 1 ст. 46 Конституции Российской Федерации каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод.

В соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 6 УПК РФ уголовное судопроизводство имеет своим назначением защиту личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод...»

При этом защита Ч. забывает, что в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 6 УПК РФ уголовное судопроизводство имеет своим назначением в первую очередь защиту прав и законных интересов лиц потерпевших от преступлений.

Далее защита Ч. указывает:

«...Уголовное дело в отношении Ч. было возбуждено в нарушении ч. 1 ст. 14 УПК РФ (т. 1 л.д.1) В постановлении указано, что заместитель прокурора Ярославского района Ч. нарушил п.п. 10.1 и 10.2 ПДД и совершил преступление, предусмотренное ч. 5 ст. 264 УК РФ, т.е. он заранее был поставлен в рамки обвиняемого по данному уголовному делу.

На момент возбуждения уголовного дела, нарушение пунктов 10.1 и 10.2 ПДД установлено ни кем не было, данных указывающих на нарушение Ч. каких-либо правил дорожного движения не имелось, как и не имеется до настоящего времени.

Проверка в порядке ст. ст. 144-145 УПК РФ следственным органом не проводилась, объективных данных указывающих на нарушение каких-либо пунктов правил дорожного движения на момент возбуждения уголовного дела в материалах уголовного дела нет. Вместе с тем в дорожно-транспортном происшествии имелись и другие участники, и их роль на момент ДТП также до настоящего времени следственным органом и судом не установлена.

Уголовное дело возбуждено с нарушением требований ч. 1 ст. 448 УПК РФ «решение о возбуждении уголовного дела в отношении лица, указанного в ч. 1 ст. 447 настоящего кодекса (п. 6 прокурора), либо о привлечении его в качестве обвиняемого, если уголовное дело было возбуждено в отношении

¹ Здесь и далее для удобства восприятия все доводы защиты Ч. выделяются курсивом.

других лиц или по факту совершения деяния, содержащего признаки преступления»....»

Мы считаем, что каких-либо существенных нарушений УПК РФ при возбуждении и расследовании данного уголовного дела не было. Изначально дело было возбуждено в отношении конкретного лица – Ч., т.к. все собранные в порядке ст. 144-145 УПК данные (осмотр места происшествия, опрос очевидцев ДТП) свидетельствовали о виновности в данном ДТП именно Ч.

Далее защита Ч. указывает:

«...Решением от 04.03.2010 года Европейского Суда по правам человека по жалобе № 28245/04 «Мохов против Российской Федерации» установлено нарушение п. 2 ст. 6 Конвенции о защите прав человека и основных свобод в связи с нарушением права заявителя считаться невиновным до тех пор, пока его виновность не будет установлена законным порядком. В соответствии со ст. 14 УПК РФ должностное лицо не вправе говорить об обвиняемом или подозреваемом как о преступнике, пока его вина не будет доказана вступившим в законную силу приговором.

Однако в средствах массовой информации по телевидению и средствах печати неоднократно высказывались должностными лицами производящими расследование уголовного дела и осуществляющими надзор за предварительным следствием указания о виновности Ч. до того, как будет доказано его обвинение в соответствии с законом, что является нарушением принципа презумпции невиновности.

Страсбургский суд указал на недопустимость высказывания должностными лицами мнения о виновности обвиняемого до того, как это будет доказано в соответствии с законом. Более того, нарушением презумпции невиновности суд считает любой аргумент, «намекающий на то, что суд или должностное лицо считает обвиняемого виновным, даже в отсутствие любого формального постановления. Необходимо провести фундаментальное разграничение между заявлением о том, что кто-либо лишь подозревается в совершении преступления и ясным заявлением...., что указанное преступление было совершено данным лицом», - констатировал Европейский суд.

Таким образом, выступления должностных лиц в средствах массовой информации привели к созданию у общественности мнения, что Ч. является преступником, до того, как его виновность была установлена законным порядком. Соответственно, имело место нарушение принципа презумпции невиновности в отношении Ч.

Что привело к сложившемуся безусловному общественному мнению о виновности Ч. в произошедшем дорожно-транспортном происшествии....»

Здесь необходимо отметить, что защита Ч. не указывает ни на один конкретный источник СМИ, ни на одно конкретное должностное лицо, которое бы до вступления приговора суда в законную силу распространило информацию, порочащую Ч.

Мы считаем, что никаких нарушений принципа презумпции невиновности в отношении Ч. по данному делу не было.

Вся информация, распространяемая в СМИ по данному делу носила только характер версии обвинения и потерпевших. Ни в одном из сообщений, распространяемых в СМИ, Ч. не назывался преступником. Более того, версия Ч. о невиновности так же была озвучена во всех СМИ, размещающих публикации по данному делу.

Далее защита Ч. указывает:

«...Необоснованное возбуждение уголовного дела руководителем СУ СК при прокуратуре РФ по Ярославской области в отношении Ч. повлекло односторонность при сборе доказательств.

Следователю поручили расследование уголовного дела в отношении конкретного лица, заранее поставленного в статус обвиняемого и при расследовании уголовного дела возбужденного в отношении конкретного лица, а не по факту совершенного преступления, ему остается доказывать вину лица, в отношении которого возбуждено уголовное дело, а не устанавливать иной круг лиц возможно причастных к совершенному преступлению.

С первого дня расследования уголовного дела было ясно, что ни один следователь не будет доказывать ничего другого, как то, что указано в постановлении о возбуждении уголовного дела, подписанным Руководителем СУ СК при прокуратуре РФ по ЯО.

Считаем, что суд, при вынесении приговора, руководствовался теми же обстоятельствами....»

Необходимо отметить, что Ч. имел возможность заявить отвод следователю и суду, однако данным правом он не воспользовался, следовательно, до вынесения приговора Ч. и следствию и суду доверял.

Мы в свою очередь считаем, что следствие по данному делу, в части установления виновности и причастности Ч. к данному ДТП было произведено объективно и беспристрастно.

Далее защита Ч. указывает:

«...Так, в приговоре суд указывает: «из фабулы предъявленного обвинения суд исключает указание на то, что Ч., совершил преступление, работая в должности заместителя прокурора Ярославского района Ярославской области, как не имеющее отношения к делу, поскольку совершенное им преступление не связано с исполнением служебных полномочий...» (л.д.20 приговора).

Однако, при определении режима и вида исправительного учреждения при назначении наказания осужденному в виде лишения свободы суд, ссылаясь на ст. 58 УК РФ, учитывает, что « на момент дорожно-транспортного происшествия (Ч.) являлся сотрудником прокуратуры, занимая должность заместителя прокурора района...»

Таким образом, «отягчающим вину обстоятельством», по мнению органов предварительного следствия и суда, является должностное положение Ч. на момент ДТП....»

Мы считаем, что то обстоятельство, что Ч. совершил данное ДТП находясь при исполнении должностных обязанностей (возвращаясь из

командировки), является очевидным и доказанным. В связи с этим полагаем, что данное обстоятельство суд должен учитывать не только при назначении Ч. наказания, но и при принятии решения по искам потерпевших.

Далее защита Ч. указывает:

«...В нарушении ст. 24, 25, 26 УК РФ суд в приговоре указал (л.д.20), при обсуждении вопроса о мере наказания, что преступление совершено в результате умышленного, грубого нарушения правил дорожного движения РФ, что противоречит нормам материального права, предусмотренного уголовным законодательством РФ.

Вместе с тем в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 года № 25 «О судебной практике о преступлениях связанных с нарушением правил дорожного движения» в п. 5 говорится, что «при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

В тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями.»

В п. 10 указывается «на основании исследованных доказательств установит, что указанные в статье 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду не соблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил, эти обстоятельства могут быть учтены судом, как смягчающие наказание»....».

Считаем, что довод Ч. о том, что потерпевшие нарушали ПДД и сами бросались к нему под колеса, по меньшей мере, циничным и бесчеловечным.

Обстоятельство грубого нарушения ПДД со стороны Ч. подтверждается последствиями данного ДТП - в результате грубого нарушения ПДД, существенного превышения разрешенной на этом участке дороги скорости со стороны Ч. пострадало двенадцать человек. Три человека погибли — К., М., и П., тяжкий вред здоровью причинен Б. и С..

Далее защита Ч. указывает:

«...В рамках предварительного расследования и судебного заседания отсутствовали даже попытки исследовать действия остальных участников дорожно-транспортного происшествия.

Так сотрудники ДПС находящиеся на месте ДТП должны, как и другие участники дорожного движения руководствоваться правилами дорожного движения (п. 3.1, 7.1, 7.2, 12.4 ПДД), а также должны руководствоваться положениями Приказа МВД РФ от 02.03.2009 года № 185 «об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением

участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» (п. 210 - по прибытии на место ДТП сотрудник: обеспечивает обозначение и ограждение места ДТП с целью предотвращения наезда на его участников), также должны руководствоваться положениями Приказа от 20.04.1999 года № 297 «об утверждении наставления о работе дорожно-патрульной службы...» (п.6.1.2. - организовать безопасный и бесперебойный процесс дорожного движения; 6.1.6. -предупреждать водителей о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить; п. 13.3. - к распорядительно регулировочным действиям относится регулирование движения жестами, которое осуществляется в местах временных заторов в движении, при проведении массовых и специальных мероприятий, при неисправной светофорной сигнализации, при обеспечении перехода дорог пешеходами и в других случаях осложнения дорожной обстановки) которые они не выполнили.

Кроме того, в отношении сотрудников ДПС находившихся на месте ДТП следственным органом не была проведена проверка в порядке ст.ст. 144-145 УПК РФ по признакам преступления, предусмотренного ст. 293 УК РФ в связи с допущенными вышеуказанными нарушениями. Не дана правовая оценка их действиям.

В свою очередь пешеходы, находившиеся на месте дорожно-транспортного происшествия также должны соблюдать правила дорожного движения (п. 1.3, 1.5, 4.6 ПДД), которые ими не выполнены....»

В ходе судебного разбирательства было установлено, что и сотрудники ГАИ и потерпевшие и иные лица, находящиеся на месте происшествия правила дорожного движения соблюдали.

Доводы Ч. в части обвинения потерпевших и иных лиц, находящихся на месте происшествия в момент ДТП в несоблюдении правил дорожного движения ничем не обоснованы и направлены на уклонение Ч. от уголовной ответственности за совершенное преступление.

Далее защита Ч. указывает:

«...Водитель автомашины Газель должен был соблюдать правила дорожного движения (10.1 ч. 2 ПДД) и также не выполнил требование правил....»

Наличие при данном ДТП автомобиля Газель судом и следствием не установлено. Данное обстоятельство является версией защиты Ч., не нашедшей своего отражения в иных доказательствах, исследованных по данному уголовному делу.

Далее защита Ч. указывает:

«...В ст. 73 УПК РФ ч. 1 п. 5 указано, что при производстве по уголовному делу подлежат доказыванию: обстоятельства исключаящие преступность и наказуемость деяния, в соответствии с ч. 1 ст. 74 УПК РФ доказательствами по уголовному делу являются любые сведения, на основе которых суд, прокурор, следователь, дознаватель в порядке, определенном настоящим Кодексом устанавливает наличие или отсутствие

обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве по уголовному делу, а также иных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела. В ч. 2 указано, что в качестве доказательств допускаются п. 2 показания потерпевшего, свидетеля; п. 3 заключение и показания эксперта; п. 31 заключения и показания специалиста; п. 4 вещественные доказательства.

Из показаний всех свидетелей допрошенных как в ходе предварительного, так и в ходе судебного следствия следует, что на месте ДТП изначально не был выставлен знак аварийной остановки и на всех автомашинах, находившихся на месте ДТП не была включена световая аварийная сигнализация и таким образом данное место ДТП не было обозначено в соответствии с правилами дорожного движения, как того требует п. 7.1 ПДД.

Свидетель Л. видел, что кто-то из второго экипажа достал конуса, когда он уезжал, кто именно не помнит, выставлялись они или нет не видел. Свои конуса он выставлял и забирал лично.

Свидетель П. установил 4 конуса приблизительно через два метра друг от друга, на правой полосе движения слева от машины ДПС в непосредственной близости от прерывистой линии разметки, ближний конус он установил примерно в двух метрах от задней части машины ДПС.

Свидетель Р. указал, что П. установил 4 конуса приблизительно через два метра друг от друга, на правой полосе движения слева от машины ДПС в непосредственной близости от прерывистой линии разметки, ближний конус он установил примерно в двух метрах от задней части машины ДПС.

Свидетель Г. видел, как кто-то П. или Р. доставали конуса. Указал, что свои конуса он оставил, когда уезжал с места ДТП. В ходе предварительного он указывал, что Л. конуса забирал.

Свидетель С. сообщил, что видел, как кто-то П. или Р. доставали конуса.

Свидетель Б. сообщил, что конуса либо предупреждающие ограждения, либо знаки аварийной остановки, он не видел.

Свидетель П. о наличии конусов не помнит. Не видел, выставляли ли сотрудники ДПС какие-либо ограждения или аварийные знаки.

Свидетель Я. сообщил, что конусов не было.

Свидетель К. сообщил, что не обратил внимания на наличие конусов.

Свидетель Ш. не обратил внимания на наличие конусов.

Свидетель О. сообщил, что сначала конусы были, а потом куда-то делись.

Свидетель Д. не видел каких-либо ограждений, конусов. Свидетель Р. не обратила внимание на наличие конусов. Свидетель М. утверждает, что конусов не было. Свидетель В. утверждает, что конусов не было.

Свидетель К. утверждает, что не было никаких ограждений места происшествия.

Свидетель Т. не видел ограждений места ДТП.

Если проанализировать показания свидетелей о том, имелись ли на месте ДТП конуса, мы отчетливо видим, что о наличии конусов говорят

только сотрудники ДПС, другие свидетели каких-либо ограждений или конусов не видели, либо не обратили внимание.

А если принять за действительность противоречивые показания сотрудников ДПС как первого так и второго экипажей, то, несомненно, расстояние установки конусов сзади автомашины ДПС не соответствует требованиям установки знака аварийной остановки.

Кроме того, свидетель Ч. представил фотографии, на которых никаких конусов выставленных на месте ДТП, в соответствии с показаниями сотрудников ДПС, не имеется.

Из показаний сотрудников ДПС следует, что конуса ими были выставлены для ограждения автомашины ДПС, крайний левый конус стоял у заднего левого угла автомашины ДПС, а остальные были выставлены в сторону г. Ярославля по проезжей части. Из этого следует, что конуса выставлялись, (если суд посчитает это доказанным, так как каких либо предметов похожих на конуса при осмотре места происшествия обнаружено не было), не служили предварительному предупреждению водителей об опасности и не служили средством организации движения (пример - знак аварийной остановки в соответствии с п. 7.2 выставляется на расстоянии не менее 15 метров).

Далее на чем хотелось бы остановиться, это на показаниях свидетелей о том были ли включены на автомашине ДПС проблесковые маячки красного и синего цвета (СГУ).

Несомненно, что сотрудники ДПС и потерпевшие по уголовному делу говорят в своих показаниях о том, что СГУ установленное на крыше автомашины ДПС находилось во включенном состоянии. Данный факт и нет необходимости оспаривать.

А вот находились ли во включенном состоянии СГУ на момент когда автомашина Мерседес произвела столкновение с автомашиной ДПС, в рамках предварительного и судебного следствия установлено не было, так как не устанавливалось, а были ли включены проблесковые маячки постоянно и были ли они включены в момент ДТП.

Вместе с тем, водитель автомашины Губернатора Ярославской области К. и водитель автомашины председателя Ярославской областной думы Т. в категоричной форме утверждают, что проблесковые маячки на автомашине ДПС включены не были, а ведь они проезжали мимо указанной автомашины ДПС за несколько секунд до дорожно-транспортного происшествия....»

Считаем, что в ходе предварительного и судебного следствия было объективно установлено, что СГУ, установленное на крыше автомашины ДПС, находилось во включенном состоянии, т.е. проблесковые маячки были включены. Кроме показаний очевидцев ДТП об этом свидетельствует и проведенная для установления данного факта экспертиза.

Свидетелям К. и Т. мы считаем доверять нельзя, т.к. их показания в данной части противоречат показаниям остальных свидетелей и потерпевших, а так же данным проведенной по этому вопросу экспертизы.

Более того, считаем, что данные свидетели могли вступить в сговор с Ч. и специально дать нужные Ч. показания, с целью уклонения Ч. от уголовной ответственности за совершенное им преступление.

По поводу установки конусов ряд свидетелей говорит, что не обратили внимания на это - были они установлены или нет. В этом нет ничего не обычного, т.к. учитывая произошедшее ДТП, многие очевидцы случившегося могли не обращать внимания на такие нюансы как отсутствие или наличие конусов. Считаем, что даже при отсутствии данных конусов Ч. остается единственным виновником случившегося. И наличие либо отсутствие конусов на месте ДТП не имеет существенного значения для определения степени вины Ч. в данном ДТП.

Далее защита Ч. указывает:

«... У стороны защиты также возникает вопрос о том, с какой целью из СГУ изымались две лампочки для производства экспертизы, а не направлялось все СГУ. А после изъятия двух лампочек, на экспертизу направлялась одна.

Кроме этого остается непонятным, каким образом следователь Е. осмотрел лампочку, изъятую из разбитого красного фонаря СГУ упаковал одну лампочку, а эксперт при осмотре и фотографировании упаковки лампочек установил и зафиксировал на фото, что на упаковке надпись о наличии в ней двух лампочек, то есть абсолютно другую упаковку, несоответствующую описаниям следователя Е. при осмотре лампочки.

Так 06.08.2009 года т. 2 л.д. 207-212 следователем К. было изъято СГУ с а/м ДПС и в виду его громоздкости было обмотано скотчем и не упаковывалось.

08.08.2009 года т.2 л.д. 213-215 в ходе осмотра предметов следователем К. из СГУ были извлечены две лампочки из красного фонаря с разбитой колбой, из синего фонаря с целой колбой. Извлеченные из СГУ лампы упакованы отдельно в две картонные коробки, опечатанные листками белой бумаги с оттисками печати «Для пакетов СУ СК при прокуратуре РФ по Ярославской области» на которых имеются подписи понятых и следователя.

24.08.2009 года т. 6 л.д. 43 следователем К. вынесено постановление о назначении по исследованию лампочек и направлено в ЭКЦ при УВД по Костромской области.

После назначения и направления на экспертизу указанных лампочек, 28.09.2009 года следователем Е. уголовное дело принимается к своему производству.

07.10.2009 года т.3 л.д. 183 в ходе осмотра предметов следователем Е. была осмотрена одна лампа извлеченная из красного фонаря СГУ, которая была извлечена из коробки из под чая «Беседа» опечатанной листом белой бумаги с пояснительной надписью «Лампа с разбитой колбой из красного фонаря СГУ «Элект САП-2У-200»», после осмотра лампа упакована в картонную коробку опечатанную листками белой бумаги с

оттиском печати «Для пакетов СУ СК при прокуратуре РФ по Ярославской области», на которых имеются подписи понятых и следователя.

27.10.2009 года т. 6 л.д. 53 при производстве экспертиз № 4149 экспертом описывается упаковка, в которой представлена электролампа с красного проблескового маяка автомобиля ДПС. В ходе осмотра эксперт фотографирует упаковку и указывает на пояснительный рукописный текст на упаковке «Вещественное доказательство по уголовному делу № 09500016 две лампы, изъятые в ходе ОМП 06.08.2009 года из СГУ «Элект САП-2У-200» из патрульной автомашины ДПС ВАЗ-2114 с государственным регистрационным знаком «В 0019 76» Следователь Е. и подпись выполненная красителем черного цвета и оттиск круглой печати «Следственный комитет при прокуратуре Российской Федерации Следственное управление по Ярославской области «Для пакетов» выполненный красителем синего цвета» и производит фотографирование описанной этикетки.

На фотографии упаковки двух лампочек, а осматривалась и упаковывалась в ходе осмотра предметов одна лампочка, подписей понятых не имеется.

В связи с вышеизложенным защита полагает, что в соответствии с ст. 75 УПК РФ необходимо признать экспертизу № 4149 от 27.10.2009 года недопустимым доказательством....»

Отметим, что ходатайство о признании экспертизы № 4149 от 27.10.2009 года недопустимым доказательством рассматривалось в рамках судебного следствия. Суд обоснованно отказал в удовлетворении данного ходатайства, т.к. все доводы защиты Ч. по оспариванию проведения и результата данной экспертизы были признаны судом не существенными, не достаточными для признания данной экспертизы и ее выводов недопустимым доказательством. Мы полностью поддерживаем данное решение суда, и считаем данную экспертизу и ее вывод допустимым доказательством.

Далее защита Ч. указывает:

«...Несмотря на отсутствие специальных технических познаний у следователя Е. и прямого вывода эксперта трасолога на то, что экспертным путем установить место столкновения а/м Мерседес и а/м ВАЗ-2114 невозможно, указанный следователь ничем не обоснованно, произвольно, не опираясь на научно-обоснованные методики определил, то что не мог сделать эксперт, который в свою очередь обладает специальными техническими познаниями и опытом проведения судебных экспертиз, то есть установил место столкновения ТС.

В тоже время в ходе предварительного следствия были проведены проверки показаний на месте с участием свидетелей Р. т. 2 л.д. 1-17 и П. т. 2 л.д. 25-40, которые являются сотрудниками ДПС и конкретно на месте происшествия указали место, где находился их автомобиль на момент ДТП. По показаниям Р. (являющегося водителем а/м ДПС) на расстоянии 19 метров от опоры электроосвещения, и П. на расстоянии 20,5 метров от опоры электроосвещения.

То есть у следствия были бесспорные и объективно указанные свидетелями обвинения данные о месте нахождения автомобиля ДПС на момент ДТП, однако следователь при назначении автотехнической экспертиз не счел нужным использовать полученные данные в ходе проведения проверок показаний на месте, а ведь основная цель проверки показаний на месте в соответствии со ст. 194 УПК РФ это проверка и уточнение на месте исследуемого события показаний свидетелей.

Кроме того, показания данные Р. и П. при проведении проверок показания на месте ДТП подтверждаются расстоянием расположения начала осыпи в экспертной схеме под цифрой 10 эксперта трасолога до опоры электроосвещения.

Вместе с тем следователь Е., пренебрегая методиками установления места ДТП, которые приняты в экспертной практике, не принимая во внимание объективные данные, полученные в ходе проверок показаний на месте П. и Р. о месте остановки ими а/м ДПС, произвольно с целью увеличения расстояния и соответственно скорости а/м Мерседес, от места столкновения до места остановки транспортных средств после ДТП, не учитывая, что в соответствии с указанными проверками показаний, расстояние от места, где по указанию Р. была остановлена а/м ДПС до а/м Мерседес составляет 16 метров, а до автомашины ДПС после ДТП 18 метров и по показаниям П. 14,5 до а/м Мерседес и 16,5 до а/м ДПС, указывает расстояние, сначала, для производства автотехнической экспертизы 20 метров от места ДТП до места остановки а/м Мерседес и 22 метра от места ДТП до места остановки а/м ДПС, а в последствии без объяснения причин в связи с чем, и на основании каких иных данных полученных в ходе предварительного расследования, при назначении очередной дополнительной автотехнической экспертизы указывает расстояние в 20,8 метра и 22,8 метра соответственно.

Целями следователя Е. по увеличению расстояния от места ДТП до остановившихся автомобилей Мерседес и ДПС являются, первоначально - увеличение скорости а/м Мерседес, и обоснование так официально не прозвучавшего объяснения появления следов осыпи грязи, мелких осколков и следов шин автомобилей в левом ряду проезжей части, образованных автомобилем ДПС после его опрокидывания и дальнейшего движения к месту остановки. Следователь не мог принять объективно полученные данные проверок показаний свидетелей П. и Р., так как установив а/м ДПС в место указанное ими обнаруживается, что начало осыпи в левом ряду обозначенной под номером 10 в экспертном заключении трасологической экспертизы находится напротив места остановки а/м ДПС до момента ДТП. Данный факт не дает следователю даже номинально подтвердить то, что обнаруженные следы оставлены не от столкновения, а уже последующими перемещениями а/м Мерседес и а/м ДПС до момента их остановки.

По тем же самым причинам следователь Е. не предоставил для производства автотехнической экспертизы данные полученные в ходе

предварительного расследования при исследовании показаний О. при проведении проверки показаний на месте т. 2 л.д. 149-166 и следственного эксперимента с его участием т. 2 л.д. 179-185, которые проводились с целью определения скорости движения а/м Мерседес до момента ДТП.

Не сделано это по той причине, что полученный результат из трех экспериментальных замеров составивших 1,56 с, 1,63 с, 1,88 секунды и расстояния 28,4 метра от момента видимости О. автомашины Мерседес до момента, когда он услышал удар при столкновении, составили соответственно 65,5 км/ч, 62,7 км/ч и 54,4 км/ч со средней скоростью 60,9 км/ч.

Полученный результат кардинально не подходит и не устраивает цели следствия. Вместе с тем полученные данные путем допроса свидетеля О. используются как доказательство вины Ч.

Указанные, мягко говоря, «пробелы» следствия привели к тому, что в основу экспертиз были заложены данные, предоставленные следователем, с учетом позиции обвинения о виновности и безусловном превышении скорости Ч. на момент ДТП. Что было указано в постановлении о возбуждении уголовного дела в отношении Ч. Руководителем СУ СК при прокуратуре РФ по Ярославской области без проведения проверки в порядке ст.ст. 144-145 УПК РФ.

Указанные недостатки мы неоднократно доводили до предварительного следствия путем направления ходатайств о проведении дополнительных экспертиз и проведения других следственных действий, но в связи с обвинительным уклоном и не желанием следствия устанавливать обстоятельства подлежащие доказыванию в соответствии со ст. 73 УПК РФ, нам необоснованно отказывали в удовлетворении ходатайств....»

Полагаем, что все указанные доводы защиты Ч. в части определения точного места ДТП и ошибки следователя, являются не соответствующими действительности. Проведенный осмотр места происшествия, допросы очевидцев ДТП, проверка их показаний на месте позволили следствию предельно точно установить место столкновения автомобилей. Проведенная с использованием этих данных экспертиза однозначно показала, что скорость автомобиля под управлением Ч. на момент столкновения была не менее 107 км/ч. Эти данные так же подтверждаются многочисленными свидетельскими показаниями. Оснований не доверять показаниям очевидцев случившегося и выводам эксперта мы считаем, нет. Все обвинения в адрес следствия со стороны Ч. носят надуманный, защитительный характер. С уверенностью заявляем, что данное дело расследовалось объективно и беспристрастно.

Далее защита Ч. указывает:

«...При рассмотрении уголовного дела судом, нами неоднократно обращалось внимание на имеющиеся противоречия при производстве экспертиз и фактических данных, полученных в ходе расследования уголовного дела, в связи с чем, защитой также неоднократно перед судом ставился вопрос о вызове экспертов и следователей для разьяснения

полученных выводов. Однако судом каждый раз ходатайства о вызове указанных лиц отклонялись, несмотря на их обоснованность....»

С уверенностью заявляем, что никакой необходимости допрашивать в суде следователей и экспертов не было. Эксперты свои выводы представили суду в заключениях соответствующих экспертиз, следовательно, направляя дело в суд, рассмотрел и принял законные, обоснованные и мотивированные решения по всем ходатайствам обвиняемого Ч. и его защитников.

Далее защита Ч. указывает:

«...Видя, что судебное следствие будет проводиться также односторонне, как и предварительное расследование, нами было подготовлено мотивированное ходатайство о назначении повторной комиссионной автотехнической экспертизы на 10 листах, с указанием мотивов и оснований назначения повторной экспертизы.

Суд рассмотрев указанное ходатайство не проанализировав доводы изложенные в нем лишь указал, что компетенция экспертов проводивших судебные экспертизы им не ставится под сомнение, и не дав мотивированную оценку изложенным доводам в течение 20 минут принял решение об отказе в его удовлетворении....»

Считаем, что суд принял законное и обоснованное решение. В соответствии с ч. 2 ст. 207 УПК РФ суд вправе назначить повторную экспертизу лишь в случае возникновения сомнений в обоснованности заключения эксперта либо противоречий в выводах эксперта. Таких сомнений и противоречий в заключении эксперта действительно не было, все его выводы были обоснованы и однозначны. Не смотря на то, что в совещательной комнате судья был не более 20 минут в зале суда, сторонами и судом данная экспертиза исследовалась значительное количество времени.

Далее защита Ч. указывает:

«...Вместе с тем в ходе судебного следствия непосредственно перед заявленным выше ходатайством о назначении повторной комиссионной экспертизы, к материалам дела было приобщено заключение специалиста И. в котором обоснованно, опираясь на научные методики производства автотехнических экспертиз, были подтверждены основания для назначения повторной экспертизы, изложенные в нашем ходатайстве.

Перед заявленным ходатайством сторона защиты просила допросить специалиста И. присутствующего в зале судебного заседания и допущенного в качестве специалиста. Однако, в очередной раз, суд отказал нам в его допросе сославшись на ст. 58 УПК РФ, а вместе с тем, в указанной статье не говорится о том, что специалист не может быть допрошен, а наоборот в соответствии с ч. 1 может разъяснять сторонам и суду вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию. Отсутствие вопросов к специалисту у суда и стороны обвинения не обуславливает отказ в его допросе.

В противовес здравому смыслу, сторона обвинения и представитель потерпевших выступили против заключения специалиста И. мотивируя свое решение наличием грамматической ошибки в одном слове и фактически

изучив заключение, ходатайствовали против его приобщения, говоря о том, что специалист не обладает специальными техническими познаниями в области автотехники и его заключение не соответствует действительности. Фактически при рассмотрении вопроса о приобщении указанного заключения обсуждались исследование и выводы специалиста, а после его приобщения ни у кого кроме стороны защиты не возникло вопросов к заключению И. и суд отклонил заявленное нами ходатайство о его допросе...»

Категорически заявляем, что заключение специалиста И. никакого доказательственного значения не имеет. Потерпевшие обращали внимание суда не только на грамматические ошибки, но и на ошибки в самом тексте, в расчетах и формулах данного исследования. Данный специалист был привлечен Ч. с одной лишь целью – уйти от уголовной ответственности за совершенное преступление. Так же обращаем внимание на то, что кроме заключения эксперта в деле есть иные многочисленные доказательства (в первую очередь показания очевидцев ДТП и осмотр места происшествия), которые однозначно и беспелляционно свидетельствуют о том, что единственная причина случившейся трагедии – значительное умышленное превышение скоростного режима со стороны Ч.. Выводы И. о не виновности Ч. в данном ДТП носят надуманный, не основанный на фактических обстоятельствах произошедшего, характер.

Далее защита Ч. указывает:

«...В продолжение прений мы повторно хотим повторить наши доводы о назначении повторной комиссионной экспертизы, так как в них изложены последовательно изложенные доводы и причины нашего несогласия с объективностью проведенного предварительного и судебного следствия и считаем, что в указанных ниже доводах имеются все основания для проведения повторной экспертизы и указаны прямые противоречия в заключениях экспертиз.

Так основными признаками, по которым можно экспертными методами определить наиболее вероятное место столкновения транспортных средств (ТС) являются -

1. Осыпь грязи (а не осколков) отделившейся при первоначальном контактировании транспортных средств; резкое отклонение следов колес от первоначального направления движения ТС; поперечное смещение следов колес при отсутствии их до момента столкновения.

2. Следы трения деталей ТС при взаимодействии с опорной поверхностью; осыпь осколков деталей, пластмассы, стекла отделившихся от транспортных средств в момент столкновения.

Наиболее достоверную информацию для определения места столкновения ТС несут - осыпь грязи и следы колес, оставленные на проезжей части. Это связано с тем, что при резком контакте ТС именно шины в первую очередь контактируют с проезжей частью и оставляют свои следы на дорожном покрытии. Грязь, прилипшая к нижней части ТС, также в момент столкновения осыпается в месте контакта, имея

небольшую массу и в связи с тем, что она расположена низко над проезжей частью. Дальнейшие материальные объекты в связи с разностью их масс и высотой расположения над проезжей частью теряют информативность при определении места столкновения и чем больше их масса и высота установки на ТС, тем дальше они расположены от первоначального места контакта и тем выше вероятность их разноса по проезжей части другими транспортными средствами (скорая помощь, сотрудники ДПС, спасатели, пожарная охрана) и посторонними лицами.

Указанная методика является единственной и утвержденной для проведения экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

При расследовании дорожно-транспортного происшествия от 12.06.2009 года следователь и эксперт ЭКЦ при УВД по Ярославской области специализирующийся на осмотрах мест ДТП и дальнейшем производстве автотехнических экспертиз установили и идентифицировали следы шин а/м Мерседес и а/м ВАЗ-2114. В ходе осмотра они произвели замеры этих следов, то есть их привязку к краю проезжей части, их длину и характеризовали их как след бокового скольжения а/м Мерседес и след волочения а/м ВАЗ-2114. Указанные лица видели эти следы на месте происшествия и в соответствии со своей компетенцией и знаниями описали их так, как позволили им их знания (в отличие от лиц проводящих предварительное расследование и экспертов проводящих экспертизы).

Окончание следа принадлежащего шинам а/м Мерседес привязано к заднему колесу, которое его оставило: цитирую - «на расстоянии 3,1 метра от двойной линии разметки начинается след бокового скольжения от левого заднего колеса а/м Мерседес длиной 9,4 метра», в этом же осмотре места происшествия, расстояние от колеса до края проезжей части составляет 0,5 метра, а ширина проезжей части от двойной линии разметки до края проезжей части составляет 7,3 метра (указанные замеры имеются в схеме, которая является приложением к осмотру места происшествия).

Кроме того, в протоколе осмотра места происшествия и на схеме, указано наличие осколков, как на полосе встречного движения, так и на крайней левой полосе попутного движения и отдельно лежащих осколков на правом ряду и обочине. От объектов обнаруженных на полосе встречного движения и самого крайне правого объекта обнаруженного за обочиной расстояние составляет 22,2 метра. Объекты находящиеся на правой полосе движения и обочине характеризованы следователем и экспертом в ходе осмотра места происшествия, как отдельно лежащие объекты с точным указанием их принадлежности и расстояниями между ними, а объекты расположенные на левой и частично на полосе встречного движения характеризованы, как осыпь. Кроме протокола места происшествия и схемы указанные объекты и осыпь и следы шин зафиксированы с помощью фото и видео съемки.

Все установленные в ходе осмотра места происшествия материальные следы были закреплены в соответствии с законодательством, каких либо претензий к составлению протокола места

происшествия, схемы и проведению фото и видеосъемки у участников следственного действия не имелось. Кроме того, весь объем фото и видео материалов сконцентрирован на осыпи и следах шин находящихся в левом ряду проезжей части, что подчеркивает их особую роль в фиксации следов на месте происшествия. Из чего можно сделать вывод, что именно следы, находящиеся в левом ряду проезжей части отвечают требованиям указанным выше, а именно - основными признаками по которым можно экспертными методами определить наиболее вероятное место столкновения транспортных средств (ТС) являются -

Осыпь грязи (а не отдельно лежащих осколков) отделившейся при первоначальном контактировании транспортных средств; резкое отклонение следов колес от первоначального направления движения ТС; поперечное смещение следов колес при отсутствии их до момента столкновения.

Имея данный протокол места происшествия, схему, аудио и видео материалы, являющиеся единственно возможными объективными доказательствами для установления истины по делу следователем были назначены трасологическая и автотехническая экспертизы. Которые были поручены разным экспертам.

В заключении эксперта № 4150 от 27.11.2009 года (трасологическая экспертиза) эксперт К. прямо указывает, что экспертным путем определить точные координаты места столкновения по имеющейся у него информации невозможно. Не подвергая критике основную массу добытых в ходе осмотра места происшествия данных, эксперт указывает одну единственную причину, по которой он якобы не может установить место столкновения ТС. Этой причиной, по его мнению, является отсутствие привязки к краю проезжей части следов а/м Мерседес, в связи с чем след бокового скольжения а/м Мерседес указанный эксперт не отображает на масштабной схеме являющейся приложением к заключению эксперта и отказывается исследовать имеющиеся данные, полученные в ходе осмотра места происшествия. Вместе с тем эти основания для отказа исследования следа бокового скольжения а/м Мерседес являются надуманными, как ранее указывалось в данном ходатайстве в схеме и протоколе осмотра места происшествия такие данные имеются.

Из указанного следует, что получив эти данные, эксперт в настоящий момент будет обязан исследовав материальные следы, о которых говорилось ранее, установить точные координаты первоначального контакта ТС. По моему глубокому убеждению даже отсутствие данного размера, эксперта не освобождало от ответа на вопрос, где находится место первоначального контакта. Так как у него была привязка следов бокового скольжения к конкретному колесу а/м Мерседес и к элементам дороги, а также привязка начала следов волочения а/м ВАЗ-2114 к элементам дороги.

В первую очередь при расследовании дела и рассмотрения его судом встает вопрос о месте первоначального контакта ТС, а если в ходе

проведения экспертизы эксперту недостаточно объективных данных для установления конкретных обстоятельств для производства экспертизы, эксперт обязан, с указанием конкретной причины направить материалы следователю для устранения имеющихся недостатков. Эксперт же в нашем случае пошел путем противоречащим экспертной практике, и вместо устранения недостатков, якобы мешающих установлению места первоначального контакта, он установил место столкновения ТС в месте где нет не начала следов, не длины, не окончания следов. Предположив, будучи специалистом, чтодвигающийся на огромной скорости а/м Мерседес массой более 1,5 тонн не оставит вообще никаких следов от шин на проезжей части при столкновении с а/м ВАЗ-2114, что в том числе и вытекая из его дальнейших исследований и на грунтовой обочине, кювете и прилегающей к ним территории.

Зная резонансность дела, тяжесть последствий, при решении вопроса установления угла расположения ТС в момент первоначального контакта, эксперт отходит от методик проведения исследования данного вопроса. Так в соответствии с утвержденными методиками проведения экспертиз, для определения угла расположения ТС в момент первоначального контакта необходимо установить поврежденные автомобили на ровной поверхности сопоставив их по имеющимся механическим повреждениям, после чего с использованием масштабных линеек зафиксировать данное положение с помощью фотоаппарата и используя транспортир установить угол взаимного расположения ТС. Эта методика с достаточной точностью $\pm 5^\circ$ позволяет установить угол контакта.

Вместе с тем, эксперт указывает в исследовании, что - цитирую - «по графическим изображениям автомобиля Мерседес, зафиксировавших его повреждения в передней части, в категоричной форме нельзя ответить о их степени повреждений, а графические изображения данных повреждений при виде сверху отсутствуют...». Кроме того, фотографии поврежденной задней оси автомашины ВАЗ-2114 выполнены не по правилам масштабной судебной фотосъемки, но это не мешает эксперту сделать однозначный вывод о приблизительном угле ее разворота $30 \pm 5^\circ$, а в дальнейшем и определить угол между продольными осями транспортных средств - $30 \pm 5^\circ$.

В данном случае, эксперт сам говорит, что ему не хватает данных для установления угла контакта ТС и зная, что автомобили Мерседес и ВАЗ-2114 изъяты и находятся в распоряжении следствия опять не предпринимает никаких мер для устранения недостатков при проведении экспертизы. Не направляет материалы для предоставления ему возможности произвести сопоставление автомобилей и фотосъемку для установления угла первоначального контакта ТС.

Понимая безнаказанность своих выводов, эксперт не удосужился указать каким образом а/м Мерседес при движении со скоростью более 100 км/ч преодолевая в секунду расстояние около 30 метров под углом $30 \pm 5^\circ$, может совершить столкновение с а/м ВАЗ-2114 расположенной параллельно обочине на краю проезжей части, то есть движение а/м Мерседес до

момента столкновения должно было осуществляться по полю, кювету и обочине, причем не оставляя на грунте и траве следов своего движения. Учитывая, что клиренс (дорожный просвет) а/м Мерседес составляет 12 сантиметров, а перечисленные элементы прилегающие к проезжей части, имеют неровную поверхность, не оставляя следов это невозможно.

Поставив а/м ВАЗ-2114 под таким углом и на таком расстоянии от обочины дороги, задняя часть а/м Мерседес уже в соответствии со схемой к заключению эксперта, находится на обочине, однако каких-либо следов при осмотре места происшествия в указанном месте на обочине, кювете и в поле от шин а/м Мерседес зафиксировано не было, как и не подтверждается их наличие на фото и видеосъемке.

Скурпулезность проведенного осмотра места происшествия, говорит о том, что возможные следы а/м Мерседес за пределами проезжей части не зафиксированными быть не могли. Из чего следует, что схема составленная экспертом о движении ТС в момент и после столкновения, без указания расстояний, углов, масштабирования и указания векторов направления движения сил составлена экспертом на основании надуманных обстоятельств и без учета установленной в последствии скорости а/м Мерседес более 100 км/ч.

При проведении трасологической экспертизы, эксперт не обладал сведениями о скорости движения а/м Мерседес, в связи с чем не перенес на схему данные основывающиеся на полученных сведениях в ходе осмотра места происшествия, что привело к тому, что векторы приложения силы на ТС и их дальнейшее движение указанные на схеме не соответствуют действительности. Это подтверждается и тем, что угол окончательного расположения а/м Мерседес по отношению к краю проезжей части указанный на схеме не соответствует углу, зафиксированному на схеме осмотра места происшествия. А образование следа бокового скольжения переднего правого колеса а/м Мерседес вообще не объясняется экспертом. При моделировании столкновения и дальнейшего движения, предложенного экспертом, указанный след невозможен.

Кроме того, в протоколе допроса эксперт поясняет следователю, что исходя из вещной обстановки зафиксированной в ходе осмотра места происшествия, место столкновения ТС установленное следователем в месте обнаружения осколка бампера обозначенного на схеме к осмотру места происшествия под № 1, а именно на обочине на расстоянии 1,9 метра от края проезжей части, является местом нахождения осколка бампера после контакта ТС, который по мнению эксперта мог переместиться на значительное расстояние, так как является крупным осколком. И принимая во внимание, что сам эксперт установил, что угол контакта ТС примерно 30 градусов, столкновение должно было произойти справа налево и фрагмент осколка бампера должен был переместиться на значительное расстояние. Указанный факт является абсурдом, так как столкновение ТС должно было произойти на расстоянии значительно более 1,9 метров от края проезжей части в сторону обочины, что также противоречит

заклучению самого эксперта, поставившего а/м ВАЗ-2114 на проезжую часть.

На 6-минуте просмотра видеозаписи к осмотру места происшествия эксперт определяет, что позиции 1 и 5 масштабной схемы являются элементами спойл ера а/м ВАЗ-2114. Возникает вопрос почему сотрудники следственно-оперативной группы выезжавшие на место ДТП определили их как фрагменты бампера, а эксперт называет эти фрагменты элементами спойлера? В рамках предварительного расследования не было установлено, чем являются позиции 1 и 5 масштабной схемы. Эксперт без физического сопоставления этих осколков определяет их принадлежность к конкретному ТС, вместе с тем, находящиеся на месте происшествия участники СОГ определяют принадлежность указанных осколков тоже не проведя сопоставления с целью принадлежности к конкретному ТС и называют их осколками бампера. Следовательно, возникает вопрос, каким образом установлено, что эти осколки принадлежат конкретному автомобилю, если даже не установлено осколками какой части ТС они являются.

Также в заключении эксперта на странице 30 том 6 имеется фотография на которой изображены следы бокового скольжения в начале которых имеются куски грязи, осколки переднего бампера автомашины Мерседес, осколки декоративных ободков фар автомашины Мерседес, гаечные ключи и прочие предметы, по непонятным причинам указанные предметы эксперт называет МЕЛКИМИ осколками красного цвета, и каким-то непонятным образом определяет, что они соответствуют заднему правому блок-фонарю автомашины Мерседес, забывая установить принадлежность остальных, запечатленных на фотографии и видео, предметов.

Исследуя графические изображения IMG0125 и 0126 эксперт просматривает следы криволинейного движения шин, переходящие из прямолинейных параллельных в криволинейные эквидистантные расположенные на левой полосе движения, в тоже время при определении места столкновения говорит о правой полосе. Хотелось бы понять каким образом можно столкнуться на правой полосе, в тоже время оставить прямолинейные следы параллельные краю проезжей части на левой, а затем перейти на криволинейные эквидистантные на правую полосу и все это при скорости движения ТС 96,4 - 107,19 км/ч (каждую секунду а/м Мерседес проходит расстояние 26,78-29-78 м/с соответственно) при условии столкновения ТС под углом 30 градусов относительно края проезжей части и расстоянии от якобы являющегося местом столкновения и местом остановки а/м Мерседес равном 22 метра?

При производстве экспертизы, эксперт прямо указывает, что он не может определить место столкновения и это единственно верная информация, содержащаяся в указанном заключении.

При исследовании данной экспертизы в выводах, которые сделал эксперт можно сделать заключение, что она исполнялась под давлением

заинтересованных лиц, так как ГИБДД входит в структуру МВД, а ЭКЦ в свою очередь является также структурой при МВД.

Для следственной группы расследовавшей данное ДТП это было первое уголовное дело, и это привело к тому, что следователь не обладал методиками расследования данной категории дел, не знал терминологии и особенностей при постановке задач проведения тех или иных следственных действий. Утверждая это, я опираюсь на тот факт, что следователь не делает различий в понятиях «видимость направления движения с рабочего места водителя» и «конкретной предметной видимостью», а это не одно и то же. Анализируя протоколы следственных экспериментов для определения момента возникновения опасности для движения, для решения вопроса о возможности или невозможности предотвращения данного происшествия путем торможения, то есть выполнения п. 10.1 ч. 2 ПДД, следователь определяет просто видимость а/м ДПС, то есть идет вопрос о определении видимости с места водителя и почему-то данный факт подтверждается в протоколах тем, что с места водителя виден рекламный щит. Данный факт совсем не понятен и не ясно для чего был установлен в рамках следственного действия.

Данное расстояние в каждом следственном эксперименте кардинально отличается друг от друга, что еще раз подтверждает, что установленные следователем расстояния не являются характеристикой расстояния возникновения опасности для движения, то есть расстоянием с которого для водителя возникает опасность для движения, то есть не где-то на обочине, в кювете, а именно в его полосе движения виден неподвижный объект и он обязан применить экстренное торможение для выполнения п. 10.1 ч. 2 ПДД, так как дальнейшее движение по выбранной полосе невозможно.

Конкретная видимость в конкретном месте при конкретных условиях зависит от г профиля проезжей части (прямой участок, поворот, спуск, подъем), времени суток (день, ночь, сумерки), времени года (зима, лето, осень, весна), погодных условий (дождь, туман, снег) и является константой, то есть расстояние должно быть установлено всеми участниками одно и то же. Кроме того, в соответствии со ст. 181 УПК РФ при проведении следственного эксперимента должны быть созданы условия максимально приближенные к тем, что были на момент происшествия. Также хочется отметить, что при одинаковых условиях у разных людей, определяются разные расстояния, то есть определялась не конкретная видимость, а что-то другое, что не может быть заложено в постановление о назначении судебной экспертизы и в дальнейшем при ее производстве для возможности определения возможности предотвращения ДТП путем торможения.

При ознакомлении с материалами дела для производства экспертизы, эксперт видит, что нарушена методика определения конкретной видимости, не сообщает об этом следователю, а просто сравнивает найденные следователем расстояния с расстоянием остановочного пути.

Несмотря на отсутствие специальных технических познаний у следователя Е. и прямого вывода эксперта трасолога на то, что экспертным путем установить место столкновения а/м Мерседес и а/м ВАЗ-2114 невозможно, указанный следователь ничем не обоснованно, произвольно, не опираясь на научно-обоснованные методики определил, то что не мог сделать эксперт, который в свою очередь обладает специальными техническими познаниями и опытом проведения судебных экспертиз, то есть установил место столкновения ТС. После чего, установил расстояние от места столкновения ТС до их окончного расположения, однако опять же, не располагая техническими познаниями в данной сфере, он не мог и не знал, что расстояние перемещения ТС средств после столкновения замеряется по расстоянию между центрами тяжести столкнувшихся автомашин, а не их геометрических проекций. Кроме того возникает огромное сомнение, что следователь Е. вообще знает, где находятся центры тяжести у участвовавших в ДТП автомашинах.

При получении неверных данных от следователя, эксперт автотехник ГУ Владимирской лаборатории судебных экспертиз при Минюсте РФ Л. внес свою лепту для определения скорости движения а/м Мерседес до момента столкновения. По его мнению с момента столкновения ТС и до момента остановки ВАЗ-2114 он двигался в заторможенном состоянии, не переворачивался и ввел коэффициент $f=0,6$ хотя знал, что а/м ВАЗ-2114 до места остановки перемещалась не на заторможенных колесах, а переворачивалась.

Кроме того, экспертом ошибочно, для определения величины остановочного пути а/м Мерседес взят коэффициент $f=0,6$ что характерно для влажного асфальтобетонного покрытия, а не для мокрого асфальтобетонного покрытия с коэффициентом $f=0,4-0,45$ хотя в исходных данных указывает дорожные условия - мокрый асфальт, что также подтверждено протоколом осмотра места происшествия. Также в материалах уголовного дела имеется ответ заместителя начальника УГИБДД по ЯО С. (т.3 стр.153) о том, что коэффициент сцепления шин на участке дороги, где произошло ДТП составляет $f=0,33-0,35$, однако следователь не удосужился повторно направить запрос с целью установления откуда заместитель начальника УГИБДД по ЯО взял такой коэффициент, а эксперт вообще не обратил внимания на представленную информацию имеющуюся в материалах дела.

Имея такие разные данные о коэффициенте f , следователь не обладая познаниями в области автотехники не знал и не мог знать, что можно провести экспертизу с целью установления конкретного f для конкретного участка дороги, где произошло ДТП.

К указанному заключению также можно добавить, что в соответствии с методикой БЕ. Боровского (ссылка на которого имеется в исследовательской части заключения эксперта) расчет по формуле предложенной экспертом возможен тогда, когда столкновение автомашин происходит в прямолинейном направлении и после столкновения,

автомобили продолжают передвигаться в прямолинейном направлении. В нашем же дорожно-транспортном происшествии экспертом трасологом установлено (т.6 стр.157), что в момент столкновения автомобили находились под углом 30 градусов друг к другу, из чего следует, что в формулы расчета должны были быть введены величины углов (\cos , \sin , \tg), однако экспертом этого сделано не было. Вероятно в связи с тем, что он не был знаком с заключением эксперта трасолога.

А следовательно, не имеющий опыта расследования уголовных дел данной категории, при отсутствии специалиста, привлеченного бы в следственную группу, этого просто не заметил. Да и надо ли ему это замечать? Ведь Руководитель СУ СК при прокуратуре РФ по ЯО уже в день возбуждения уголовного дела установил скорость движения Ч. - свыше 60 км/ч.

То же самое относится к определению масс а/м Мерседес и а/м ВАЗ-2114, по мнению следователя, экспертом должна исследоваться любая масса автомобилей, какую он (следователь) пожелает представить эксперту. В материалах уголовного дела отсутствует какая-либо информация о том, с какой целью проводилось автотехническое исследование с использованием разного веса автомобилей. Как следует из заключений эксперта Л. и сам эксперт не компетентен в весе автомобилей, которые были представлены для проведения экспертизы.

В соответствии с заключением эксперта № 375/13.1-1 от 22.12.2009 года эксперт в пунктах 3 и 4 выводов указанной экспертизы, делает заключение о невозможности установления в рамках автотехнической экспертизы экспертным путем, с технической точки зрения скорости а/м Мерседес под управлением Ч. по причинам, указанным в исследовательской части, где указывает, что - цитирую - «в настоящее время в системе Судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции РФ отсутствуют научно-обоснованные методики для расчета скорости движения а/м по другим параметрам не иначе как - скорость движения транспортных средств в момент столкновения рассчитывается по следам торможения (юза) или наката оставленным автомобилями на месте ДТП».

После удивительного определения следователем Е. места столкновения а/м Мерседес и а/м ВАЗ-2114 по только ему известной методике, вышеуказанный эксперт в заключении эксперта № 530/13.1-1 от 21.12.2009 года и в заключении эксперта № 12/13.1-1 от 19.01.2010 года в противоречие выводам вышеуказанной экспертизы № 375/13.1-1 об отсутствии научно обоснованных методик для расчета скорости движения автомобиля, применил при расчетах скорости а/м Мерседес научно не обоснованные расчеты. Не указав следователю, что его расчеты являются надуманными и неправильными

О какой-либо заинтересованности эксперта в осуществлении одного дела со следователем при проведении автотехнической экспертизы № 375/13.1-1 от 22.12.2009 года говорит тот факт, что на поставленные эксперту вопросы - какими нормативными документами должны были

руководствоваться сотрудниками ДПС на месте происшествия при оформлении ДТП и обеспечении при этом безопасности дорожного движения; и были ли они выполнены ими, а также на вопрос: какими пунктами правил дорожного движения должны были руководствоваться все лица, находившиеся в месте ДТП включая и сотрудников ДПС, он ответил, что данное исследование находится не в его компетенции как автотехнического эксперта. Из этого следует, что работники ГИБДД не являются участниками дорожного движения и несут какой-то иной правовой статус, не должны соблюдать правила дорожного движения и ведомственные нормативные документы регламентирующие их деятельность, а также иные участники ДТП также не должны соблюдать правила дорожного движения. Видимо эксперт автотехник считает, что установить механизм ДТП и нарушение другими участниками правил дорожного движения возможно без анализа действий всех участников ДТП.

Во всех проведенных экспертизах не ставился вопрос, а где же должен был двигаться а/м Мерседес при условии, что его скорость не менее 96,4 - 107,19 км/ч прямолинейно, если столкновение его правой передней части произошло с задней левой частью а/м ВАЗ-2114 при угле между продольными осями ТС $30 \pm 5^\circ$ когда автомобиль ВАЗ-2114 находился у правого края проезжей части и параллельно ему?

В связи с чем нами ставились следующие вопросы:

1. Где согласно обнаруженных на месте ДТП материальных следов (осыпь, следы шин автомобиля) находится место столкновения транспортных средств?

2. Какими пунктами правил дорожного движения должны были руководствоваться все участники (водители автомашин Мерседес, ГИБДД, ГАЗель, водители первоначального ДТП, пешеходы), и выполнены ли они ими?

3. Какими дополнительными правовыми нормами должны были руководствоваться работники ГИБДД при осмотре места происшествия для обеспечения безопасности дорожного движения и предотвращения других ДТП?

4. Какова КОНКРЕТНАЯ видимость стоящего автомобиля ГИБДД в КОНКРЕТНОМ месте с места водителя автомашины Мерседес и располагал ли он возможностью предотвратить данное ДТП путем применения торможения?

5. Находятся ли в технической связи с наступившими последствиями нарушения водителем автомобиля ГИБДД пунктов ПДД 7.1 и 12.1?

6. Проведя СОПОСТАВЛЕНИЕ транспортных средств установить угол взаимного расположения автомашины Мерседес и автомашины ГИБДД в момент первоначального контакта.

7. Используя данные полученные на вопросы № 1 и № 6 данного ходатайства установить расположение транспортных средств на проезжей части в момент первоначального контакта с составлением

масштабной схемы и указанием векторов воздействия сил при их дальнейшем перемещении.

Как говорилось ранее в удовлетворении о назначении повторной экспертизы нам было отказано, вместе с тем изложенные доводы в ходатайстве не нашли должной оценки как в рамках предварительного расследования, так и в ходе судебного следствия.

Экспертам для производства экспертиз в нарушение ч. 2 ст. 75 УПК РФ следователем были предоставлены фактические данные основанные на его предположениях и догадках, не подтвержденных в рамках предварительного расследования и противоречащие иным указанным выше следственным действиям.

В соответствии с надзорным определением Верховного суда РФ от 13.04.2006 года в случае имеющих в деле двух заключений автотехнических экспертиз, выводы которых противоречат друг другу, то при таких противоречиях в заключениях экспертов суду в соответствии со ст.ст. 195, 207, 200 УПК РФ необходимо назначить повторную комиссионную экспертизу, производство которой поручить другим экспертам.

Приобщив заключение специалиста И. который предоставил свое заключение, суд не исследовал выводы изложенные в нем, не дал им оценку и не обратил внимание, что они противоречат выводам эксперта проводившего автотехническую экспертизу....»

Полагаем, что суд дал надлежащую оценку заключению специалиста И.. Полностью поддерживаем суд в том, что доверять данному заключению не следует. Каждое решение по уголовному делу суд принимает на основе своего внутреннего убеждения. По данному делу суд обоснованно принял решение выводам специалиста И. не доверять.

Далее защита Ч. указывает:

«...Считаем, что в приговоре имеется: несоответствие выводом суда фактическим обстоятельствам уголовного дела, установленных судом, суд не учел обстоятельства, которые могли существенно повлиять на выводы суда, при наличии противоречивых доказательств, имеющих существенное значение для выводов суда, в приговоре не указано, по каким основаниям суд принял одни из этих доказательств и отверг другие.

Считаем, что Ч. не причастен к совершению преступления....»

В ответ на данные доводы защиты Ч. с полной уверенностью заявляем, что суд сделал законный и обоснованный вывод, соответствующий всем фактическим обстоятельствам уголовного дела, установленных судом, о виновности Ч. в данном ДТП.

Суд в полной мере учел обстоятельства, которые могли существенно повлиять на выводы суда, при наличии противоречивых доказательств, имеющих существенное значение для выводов суда, в приговоре указано и обосновано, по каким основаниям суд принял одни из этих доказательств и отверг другие.

Считаем, что Ч. причастен и виновен в совершении данного преступления и должен быть осужден по всей строгости Уголовного Закона России.

С уважением,

представитель потерпевших Б., П., К., М., С.
адвокат Тимушев А.А.

«13» ноября 2010 года