

УДК 343.985.7

Т. С. Волцецкая, Н. А. Ренер, Е. А. Попов

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ
КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДТП
(ПО МАТЕРИАЛАМ ГИБДД КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Отмечается, что в имеющихся сегодня в науке методиках расследования дорожно-транспортных преступлений роль криминалистической характеристики пока неоправданно незначительна. Кроме того, в ней не учитывается региональная специфика. Хотя при анализе судебно-следственной практики по данной категории дел удалось установить, что знание следователем информационной модели преступления позволяет ему более эффективно расследовать конкретные ДТП.

It is stressed that the current research methodologies for investigating traffic accidents pay little attention to forensic characteristics. Moreover, they



do not take into account regional characteristics. However, an analysis of relevant judicial and investigative processes made it possible to establish that the investigator's awareness of the information model of crime increases their efficiency in investigating certain traffic accidents.

Ключевые слова: криминалистическая характеристика, дорожно-транспортное преступление, региональный аспект, расследование.

Key words: forensic characteristics, traffic crime, regional aspect, investigation.

В связи с тем, что дорожно-транспортная инфраструктура плохо приспособлена к потребностям современных автомобилей, в том числе и в Калининградской области, ущерб от дорожно-транспортных происшествий остается весьма ощутимым. Экономические потери от ДТП в регионе ежегодно оцениваются от 1,5 до 3 млрд рублей. Кроме того, число неисправных автомобилей в связи с экономическим кризисом растет из-за невозможности приобрести нужные запасные части, а это способствует росту числа серьезных аварий, в результате которых гибнут люди.

По нашему мнению, для эффективной организации расследования конкретного ДТП следователю (дознавателю) нужно учитывать региональные особенности криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений. Н.П. Яблоков также считает, что сведения о некоторых особенностях региона важны при расследовании каждого преступления для выдвижения версий о преступнике, причинах и способствующих преступлению условиях [1, с. 59]. С.И. Цветков и Т.С. Волчецкая предложили для определенных групп регионов, имеющих сходные специфические черты, разработать «универсальные» криминалистические характеристики [2, с. 89].

Полагаем, что криминалистическая характеристика ДТП – это совокупность взаимосвязанных общих и индивидуальных сведений об обстановке и механизме совершения преступления, причинах и условиях, способствующих наступлению опасной дорожной ситуации, личностных качествах ее участников.

В нашем регионе обстановка дорожного происшествия имеет, пожалуй, наибольшую специфику и значение для конструирования региональной криминалистической характеристики ДТП. Обстановка ДТП – это система взаимодействующих объектов, явлений и процессов, характеризующих место, время, вещественные, природно-климатические, производственные, бытовые, пространственные, поведенческие и иные факторы объективной реальности. Она часто формирует механизм ДТП и влияет на результат расследования конкретного уголовного дела.

Обстановка дорожного происшествия имеет статическую и динамическую составляющие. Так, неподвижные объекты и предметы (техническое обустройство дороги, средства регулирования и организации движения, ограждения, газоны, окружение проезжей части – жилые здания, зеленые насаждения и т. п.) являются постоянными элементами статической обстановки. А состояние поверхности дороги в зависимо-



сти от погоды, ремонтных работ и других причин (например, открытый люк канализации на проезжей части) относится к временным элементам статической обстановки, которые также влияют на возникновение опасной дорожной ситуации. Что касается динамической составляющей, то она включает в себя движение автомобиля и пешехода, взаимное их положение во время движения, скорость и изменение режимов движения, маневры транспорта.

Следует отметить характерные черты дорожной обстановки в Калининградской области. Так, сооруженные еще до Второй мировой войны узкие дороги и деревья по их краям (так называемые «солдаты Третьего рейха») представляют опасность для транспорта. Именно такие дороги имели стратегическое значение в период Великой Отечественной войны. А новые дороги в Калининградской области строятся медленнее по сравнению с увеличением здесь транспортного потока. Рассмотрим следующий пример:

В поселке Поддубы Калининградской области 31 мая 2015 г. произошла авария: водитель мотоцикла «Ямаха», уходя от столкновения с «Фольксвагеном», превысил скорость и врезался в придорожное дерево. От полученных травм 21-летний мужчина скончался на месте происшествия.

Анализ следственной практики показывает, что данный пример весьма типичен, а узкие дороги, обрамленные деревьями, традиционные для Калининградской области, являются фактором, способствующим возникновению ДТП с тяжкими последствиями.

К аварийно-опасным улицам Калининграда относятся наиболее оживленные: Московский, Советский и Ленинский проспекты, улица А. Невского и др.

Наибольшее количество аварий происходит в августе-сентябре, то есть в период отпусков, выездов на дачу и на море. Наименьшее количество ДТП фиксируется в феврале. По дням недели пик приходится на пятницу и воскресенье (в вечернее время). Наиболее аварийно-опасный в течение дня — промежуток с 18.00 до 21.00. Кроме того, возрастает количество ДТП в дни, когда климатические условия затрудняют движение транспорта, сокращают зону видимости (сильный дождь, туман, гололед и т. п.). В темное время суток совершается 10 % аварий от общего числа ДТП.

Обстановка осложняется значительным количеством дорожных ремонтных работ в летне-осенний сезон, в том числе по реконструкции мостов, что приводит к большому количеству пробок на дорогах. Отсутствует специальная полоса для общественного транспорта, не обособлены трамвайные пути, недостаточно транспортных развязок, парковок, нет велодорожек, подземных переходов, не хватает мостов и др.

К сожалению, местные органы власти не справляются со сложной дорожной ситуацией, и транспортная схема города еще только разрабатывается с привлечением ученых из других городов. Конечно, отдельные попытки улучшения дорожных условий уже предпринимались, но пока не произвели должного эффекта.



Представляется, что на механизм совершения дорожно-транспортного преступления влияет большое количество параметров системы «водитель — автомобиль — дорога — пешеход (пассажир) — окружающая среда». Сочетание этих элементов в различной последовательности образует динамику ДТП. Механизм ДТП — это система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах.

Здесь следует заметить, что среди ученых-криминалистов нет единого взгляда на количество стадий (этапов) механизма ДТП. Так, одна из точек зрения — это существование шести стадий: исходная, начальная, возникновение опасной дорожной ситуации, ответное реагирование системы дорожного движения на опасность, аварийная ситуация и финальная стадия [3, с. 11]. Однако в большинстве существующих методик расследования ДТП в механизме совершения дорожного происшествия выделяется три фазы: начальная, кульминационная и финальная (конечная).

Мы согласны с авторами, отмечающими, что за последние годы изменилась технология изготовления автомобилей, и это повлияло на характер следов, оставляемых транспортным средством [4, с. 55]. Для ДТП характерно наличие разнообразных следов: следы движения, скольжения по дороге; следы повреждений на транспортных средствах, наземных сооружениях; повреждения и травмы, полученные водителем, пассажирами, пешеходами, и т.п. Особое внимание нужно акцентировать на следы транспортных средств, которые обладают индивидуальными признаками и являются носителями криминалистически значимой информации. К таковым относятся следы-вещества (например, отслоения краски, следы тормозной жидкости); следы-предметы (обломки транспортного средства, осколки фар); следы-отображения (следы ходовой части, выступающих частей).

Следует учитывать, что для каждого вида ДТП характерны свои материальные следы. Так, при наезде на пешехода на проезжей части могут быть обнаружены: труп, следы крови, а также части одежды, предметы, принадлежавшие пострадавшему; следы шин транспортного средства; детали транспортного средства; различные вещества (сколы краски, частицы грунта, капли ГСМ). На транспортном средстве, как правило, остаются: повреждения на кузове в виде вмятин, разбитые фары, стекла; иногда отсутствуют отдельные детали кузова; различные наслоения (частицы одежды потерпевшего, волосы, кровь, мозговое вещество, кусочки ткани, кожи) — как непосредственно на кузове в месте столкновения, так и на ходовой части и днище транспортного средства. На трупе и его одежде можно обнаружить повреждения, нанесенные той частью транспорта, с которой произошел непосредственный контакт (следы шин, а также наслоения грунта, ГСМ, сколы краски, осколки стекол и т.п.). Очевидно, что тщательно собранные следы в комплексе позволяют следователю ретроспективно воспроизвести картину происшедшего.



Не всегда, как показывает практика, есть возможность обнаружить все материальные следы.

Так, 31 мая 2015 г. в 3.00 на перекрестке улицы Дзержинского и Окружной дороги Калининграда произошло ДТП с участием двух легковых автомобилей. Водитель «Фиата», двигаясь по Окружной, проигнорировал красный сигнал светофора и врезался в «Фольксваген-Пассат». Обе машины вылетели в кювет, «Фиат» перевернулся. Скорость была очень высокой, поэтому осколки стекол и фрагменты автомобилей разбросало в радиусе 150–200 метров, что впоследствии затруднило сбор вещественных доказательств.

72

Что касается идеальных следов, то они выявляются путем опросов всех участников дорожно-транспортного происшествия, очевидцев, свидетелей, а также лиц, ответственных за выпуск и эксплуатацию транспортных средств, руководителей транспортных организаций.

Безусловно, следователю нужно обращать особое внимание на техническое состояние транспортного средства, попавшего в аварию. Судебно-следственная практика свидетельствует о фактах недоброкачественного технического осмотра, ремонта транспортных средств, использование при ремонте контрафактных деталей, некачественных, легко воспламеняющихся смазочных материалов. Выезд водителей на старых и неисправных автомобилях нередко приводит к авариям с тяжелыми последствиями.

Способ совершения дорожно-транспортного происшествия занимает подчиненную роль по отношению к механизму ДТП и состоит из специфики поведения его участников в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести.

Самостоятельными элементами характеристики ДТП являются способы сокрытия факта дорожно-транспортного происшествия или участия в нем, а иногда и способ маскировки его под другое преступление.

Своеобразие механизма и обстановки ДТП в определенной мере зависит от личностных качеств его участников. Количество ДТП с участием молодых водителей со стажем вождения менее трех лет в Калининградской области составляет 13 % от всех происшествий с пострадавшими. Молодые люди часто самоуверенны и склонны к риску. Среди них — выпускники автошкол в возрасте до 25 лет, не имеющие достаточных навыков управления, не обладающие умением быстро реагировать на возникшую ситуацию. Наибольшее количество правонарушителей — это мужчины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет. Следовательно, возраст и опыт вождения также влияют на аварийную ситуацию. Например, водители в возрасте от 40 до 50 лет и старше действуют слишком осторожно, утрачивают способность к маневру и нарушают ритм движения. Как показывает практика, лица старше 65 лет часто теряют прежде приобретенные навыки вождения.



Одна треть водителей при совершении ДТП находится в состоянии опьянения. Пьянство за рулем остается злободневной проблемой для Калининградской области, что подтверждается следующим примером.

На ул. Куйбышева Калининграда 21 ноября 2014 г. пьяный водитель «Лексуса» К. вылетел на тротуар и врезался в пешеходов. В результате две девушки в возрасте 16 и 25 лет погибли на месте, третья пострадавшая была госпитализирована.

В ряде случаев действия водителя обуславливаются состоянием его здоровья.

Так, 18 июня 2015 г. в 13.30 на трассе Зеленоградск — Коврово, в районе поселка Клиновка Калининградской области двое пенсионеров (75-летняя женщина и 78-летний мужчина) шли от дачного общества в сторону Зеленоградска по левой стороне трассы, не нарушая ПДД. В это время в том же направлении двигался легковой автомобиль марки «Опель». Внезапно иномарка вылетела на встречную полосу за спинами пенсионеров и сбита обоих. После столкновения иномарка вылетела в кювет. Оказалось, 55-летний водитель «Опеля» внезапно почувствовал себя плохо и потерял сознание за рулем.

Очевидно, нужно рекомендовать сотрудникам, расследующим ДТП, устанавливать возраст, квалификацию и стаж водителя, состояние его здоровья, наличие алкогольного или наркотического опьянения; выяснять, не привлекался ли он в прошлом к административной или уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Моделирование состояния личности водителя — участника дорожно-транспортного преступления должно производиться с учетом информации о его социальной, психологической, эмоциональной, волевой, интеллектуальной, профессиональной и других сферах. Выявление комплекса свойств личности помогает установить и иные элементы криминалистической характеристики ДТП.

Итак, участниками ДТП являются: водители, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, пассажиры, лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств, а также должностные лица, в чьем ведении находится контроль за состоянием дорог, и др.

Одни из основных элементов рассматриваемой криминалистической характеристики — причины и условия, способствующие совершению ДТП, которые могут носить как субъективный, так и объективный характер. К субъективным причинам ДТП относятся, например, нарушение правил дорожного движения водителями и пешеходами, выпуск транспортных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями. В качестве объективных причин можно назвать недостатки в планировании улиц; плохое состояние дорожного покрытия; недостаточную освещенность проезжей части в темное время суток и др.

Очевидно, что условия и причины дорожно-транспортных происшествий связаны с действиями водителей, пешеходов, а также с состоянием транспортных средств и дорожными условиями.



Вместе с тем практика показывает, что основной причиной большинства ДТП является нарушение Правил дорожного движения.

Анализ уголовных дел и материалов об административных правонарушениях свидетельствует, что подавляющее большинство всех дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей, а именно: при управлении автомобилем в состоянии опьянения; в результате превышения скорости, выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, нарушения правил обгона и т. д. При этом 25 % дорожно-транспортных преступлений в Калининградской области совершается по вине пешеходов.

74

Что касается причин ДТП, связанных с дорогой, то они весьма различны. Так, ее состояние, именуемое «скользким покрытием», возможно либо вследствие особенностей асфальта, либо в результате атмосферных явлений (дождь, гололед и т. п.).

Наряду с такими причинами, как плохая видимость из-за пыли, отсутствие разметки проезжей части, наличие выбоин в дорожном покрытии и т. п., можно назвать и неправильное расположение остановок, несоответствие переезда предъявляемым требованиям и др.

Разнообразие причин и факторов, связанных с дорожными условиями и состоянием транспортных средств, обуславливает то, что в ДТП одного типа они проявляются как по отдельности, так и в различных сочетаниях. Например, занос транспортного средства, повлекший происшествие, мог быть вызван тем, что дорога одновременно была неровной и скользкой, тормоза у автомобиля не отрегулированы, а водитель допустил превышение скорости.

Особо следует назвать причины, относящиеся к плохому техническому состоянию транспортных средств. ДТП вызывают, например, неисправные тормоза либо рулевое управление, неисправные или неотрегулированные фары и иные световые приборы, изношенный протектор шин и т. п.

Неудовлетворительное техническое состояние большого количества автомобилей обусловлено тем, что в настоящее время в системе их технического осмотра имеют место многочисленные нарушения, что приводит к ухудшению безопасности дорожного движения и росту количества погибших в результате ДТП. Передвигаясь на старом и чаще всего неисправном автомобиле, водитель сам повышает вероятность дорожно-транспортного происшествия.

Итак, анализ судебно-следственной практики позволяет назвать наиболее значимыми элементами региональной криминалистической характеристики ДТП следующие:

- 1) обстановка дорожного происшествия;
- 2) механизм совершения преступления;
- 3) личностные характеристики участников ДТП;
- 4) причины и условия, способствующие наступлению ДТП.

Перечисленные элементы взаимосвязаны между собой: обстановка дорожного происшествия формируется под одновременным воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состоя-



ния транспортных средств, личностных свойств участников. При этом между данными элементами есть обратные связи. Механизм происшествия, в свою очередь, формируется под влиянием всех элементов криминалистической характеристики.

Отметим, что региональная криминалистическая характеристика ДТП может лечь в основу модели произошедшего криминального события [5; 6], построение которой значительно оптимизирует деятельность следователя.

Список литературы

1. Яблоков Н.П. Криминалистическая методика расследования. М., 1985.
2. Цветков С.И., Волчецкая Т.С. Криминалистическая характеристика преступления и региональные особенности // Уголовно-правовые проблемы борьбы с преступностью. Калининград, 1995. С. 87–96.
3. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода : автореф. дис. ... канд. юр. наук. Владимир, 2011.
4. Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления : монография. М., 2014.
5. Волчецкая Т.С. Теоретические проблемы использования метода ситуационного моделирования в криминалистической науке // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2012. №4 (36). С. 38–47.
6. Ренер Н.А. О становлении и развитии научной школы криминалистической ситуалогии в Балтийском федеральном университете им. И. Канта // Эксперт-криминалист. 2013. №1. С. 23–25.

Об авторах

Татьяна Станиславовна Волчецкая — д-р юр. наук, проф., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: larty777@gmail.com

Наталья Алексеевна Ренер — канд. юр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: kurkovna@list.ru

Евгений Анатольевич Попов — асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: boss@popovea.ru

About the authors

Prof. Tatiana Volchetskaya, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: larty777@gmail.com

Dr Natalya Renner, Ass. Prof., Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: kurkovna@list.ru

Evgeny Popov, PhD student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: boss@popovea.ru