

УДК 343.985.7

*Е.А. Попов***ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ СИТУАЦИОННОГО ПОДХОДА В РАССЛЕДОВАНИИ ДТП**

В статье анализируются этапы развития и достижения ситуационного подхода в криминалистике. Делается вывод о целесообразности и эффективности его использования в расследовании дорожно-транспортных происшествий. Указывается на необходимость использования ситуационного подхода и изучения ДТП в трех фазах: предкриминальной, криминальной и посткриминальной. Даются рекомендации по использованию метода ситуационного моделирования при разработке тактики следственных действий. Показаны возможности ситуационного подхода при реконструкции дорожно-транспортной ситуации, выявлении особенностей конкретного ДТП, назначении и проведении ситуалогической экспертизы.

Ключевые слова: ситуационный подход, расследование ДТП, типовые следственные ситуации, криминалистические рекомендации.

В настоящее время ситуационный подход рассматривается как локальная парадигма современной криминалистики [1], так как он дает возможность для эффективной разработки гибких алгоритмов эффективного расследования преступлений. Очевидно, ситуационный подход – это метод, позволяющий конкретную ситуацию, в том числе нестандартную, свести к соответствующей типовой, для которой ранее был разработан алгоритм её разрешения. На каждую типовую следственную ситуацию есть свой оптимальный алгоритм действий.

Конечно, ситуационный подход не единственный метод, который применяется в ходе расследования. Тем не менее, как справедливо замечено, «в ряде случаев именно результаты ситуационного анализа играют ключевую роль в определении оптимальных стратегии и тактики предварительного расследования. Изложенный вывод подтверждается, в частности, практической возможностью реализации в ходе расследования конкретных преступлений частных криминалистических методик, разработанных криминалистической наукой» [2].

Здесь следует отметить, что учение о криминалистических ситуациях прошло несколько этапов развития. *Первый этап* (60-е – до начала 80-х гг. XX в.) связан с формированием теории следственной ситуации. Одним из первых понятие следственной ситуации предложил А.Н. Колесниченко, определив её как соответствующее положение в расследовании, характеризующее наличием доказательств и иного информационного материала [3]. Позже следственная ситуация стала предметом исследования таких известных ученых, как О.Я. Баев, Р.С. Белкин, А.Н. Васильев, В.К. Гавло, И.Ф. Герасимов, Л.Я. Драпкин, В.Е. Корноухов, И.М. Лузгин, В.А. Образцов, А.Р. Ратинов, Н.А. Селиванов, Н.П. Яблоков и др.

Второй этап (80-е гг. XX в. и по настоящее время) характеризуется появлением и развитием криминалистической ситуалогии [4]. Т.С. Волчецкая предложила распространить ситуационный подход на оперативно-разыскную, экспертную и судебную деятельность, а также на преступную деятельность [5]. В таком ракурсе преступление представляет собой совокупность динамично развивающихся криминальных ситуаций.

Кроме того, ситуационный анализ постепенно становится одной из характеристик современного криминалистического мышления. Обладая таким мышлением, можно определить, какие организационные, тактические или иные приемы будут способствовать разрешению конкретной для расследования или судебного рассмотрения уголовного дела ситуации. Кроме того, прогнозируя развитие и изменение ситуации, можно правильно управлять ею. Субъект криминалистической или уголовно-процессуальной деятельности должен правильно интерпретировать ситуацию и определять, какие факторы являются наиболее значимыми и какой вероятный эффект может последовать при изменении одной или нескольких переменных.

Также следует отметить методологическую ценность ситуационного подхода, которая состоит в том, что он является инструментом анализа принятия криминалистических решений с учетом условий, требующих изменения программы деятельности [6].

К следующему поколению ученых, посвятивших свои работы отдельным аспектам ситуационного подхода, можно причислить М.О. Баева, А.А. Белякова, С.Э. Воронина, С.И. Давыдова, Л.Я. Зашляпина, Г.А. Зорина, Д.В. Кима, Ю.В. Корневского, А.Ю. Корчагина, Д.А. Степаненко, Л.Г. Шапиро.

Безусловно, ситуационный подход имеет прикладное значение, значительно упрощая мысленную реконструкцию следователем события преступления. Именно ситуационный анализ позволяет выявить закономерные связи между различными элементами криминальных ситуаций, например, между обстановкой ДТП и личностью водителя.

Проблемы криминалистической методики расследования ДТП рассматривались в трудах таких ученых-криминалистов, как А.Г. Алексеев, В.Д. Балакин, Р.С. Белкин, А.А. Бибиков, Б.Е. Боровский, Я.В. Васильев, С.В. Владимиров, Б.Я. Гаврилов, В.Н. Герасимов, В.К. Глистин, Е.П. Данилов, Э.Р. Домке, Л.Я. Драпкин, С.А. Евтюков, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, П.М. Зуев, Л.А. Иванов, В.А. Иларионов, А.Д. Коленко, А.Г. Кольчурин, В.Н. Кутафин, В.А. Мызников, Г.М. Надгорный, В.А. Образцов, А.П. Онучин, Б.В. Россинский, Ю.Б. Суворов, В.А. Федоров, А.Р. Шляхов, Н.П. Яблоков. Однако не все авторы использовали ситуационный анализ в своих исследованиях.

Как свидетельствует *статистика*, в течение первых четырех месяцев 2015 г. на российских дорогах было зарегистрировано 46 335 ДТП, погибли 5 711 человек, травмы получили 58 452 человек. Эти цифры свидетельствуют о гибели значительного количества людей трудоспособного возраста. Более того, погибли 162 ребенка, 4 675 детей ранены. Главной причиной аварий стали нарушения водителями правил дорожного движения, из-за чего произошло 39 747 ДТП. Каждое второе дорожно-транспортное происшествие произошло из-за плохого состояния дорог. Также в число самых распространенных ДТП входит столкновение автомобилей – 19 592 случая, наезд на пешеходов – 15 840 случаев, а также наезд на препятствия – 3 130 аварий [7]. Данные цифры свидетельствуют об общественной опасности данной категории преступлений, подтверждают необходимость более широкого внедрения ситуационного подхода в практику расследования ДТП.

Ситуационный подход играет большую роль в упрощении процесса анализа и мысленной реконструкции следователем элементов расследуемого преступления. Криминальные ситуации, составляющие криминальное событие, отражаются как в материальных следах, остающихся на месте происшествия, так и в следах идеальных – мысленных образах события преступления в сознании участников криминального события (подозреваемого, преступника, свидетелей-очевидцев). Выявление таких идеальных и материальных следов помогает следователю мысленно реконструировать криминальную ситуацию, а затем и «воссоздать» в своём сознании механизм расследуемого события в целом.

Именно ситуационный подход и позволяет выявить закономерные связи между различными элементами криминальных ситуаций преступления, например, между потерпевшим и выбором преступником способа и средств совершения преступления, а также и значимые закономерности преступного поведения в зависимости от специфики той или иной ситуации.

В процессе расследования конкретного преступления ситуационный подход позволяет следователю наиболее оптимально построить динамичную модель в виде развернутой во времени и пространстве картины произошедшего преступления. В некоторых случаях предкриминальная ситуация, а иногда и посткриминальная, в которой преступник скрывает следы и иные последствия своего деяния, помогают следователю нащупать ту «нить», за которую удастся «вытянуть» все остальные детали произошедшего.

Особенно это важно при определении обстоятельств, подлежащих установлению.

С учетом ситуационного подхода предлагается сформировать следующий перечень *обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании ДТП*:

- 1) сведения, свидетельствующие о событии ДТП;
- 2) механизм ДТП (что конкретно произошло и как протекало событие: наезд, опрокидывание, столкновение и т.п.);
- 3) дорожная обстановка в момент происшествия;
- 4) состояние транспортных средств (неисправные тормоза, рулевое управление, фары, изношенный протектор шин и др.);
- 5) последствия ДТП (материальный ущерб, вред здоровью потерпевшего, моральный ущерб, смерть в результате ДТП);
- 6) сведения о личности и психофизиологическом состоянии водителя (нахождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и т. д.);
- 7) данные о личности потерпевшего;
- 8) причины происшествия;
- 9) условия, способствовавшие ДТП;

- 10) требования Правил дорожного движения РФ, нарушенные водителем и (или) пешеходом;
- 11) причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения либо эксплуатацией транспортных средств и наступившими последствиями;
- 12) вина водителя и (или) пешехода в произошедшем ДТП.

Как показывает анализ судебно-следственной практики, недостаточно внимания уделяется причинам и условиям, способствовавшим ДТП, личности потерпевшего и дорожной обстановке в момент происшествия. Следует учитывать, что дорожно-транспортные происшествия часто происходят в результате взаимодействия нескольких причин. Например, при столкновении двух транспортных средств, когда один водитель превысил скорость и нарушил правила обгона, а другой нарушил правила маневрирования и перестройки из ряда в ряд. Ещё один пример комплекса причин: занос транспортного средства вызван тем, что дорога была неровной и скользкой, а тормоза были не отрегулированы и водитель превысил скорость.

В результате изучения ДТП в Калининградской области удалось выявить, например, причины ДТП с участием такси. К ним относятся: технические неисправности, препятствующие эксплуатации транспортного средства, и состояние усталости водителя такси, вызванное несоблюдением режима труда и отдыха. Если проанализировать ДТП с участием мотоциклистов, то следует отметить, что большинство происшествий приходится на май, так как за зимние месяцы водители теряют навык вождения. Так, в 2014 г. на региональных дорогах в результате дорожных аварий погибли 16 мотоциклистов, 166 получили ранения разной степени тяжести. С начала 2015 г. в Калининградской области произошло 9 ДТП с участием мототранспорта, в которых пострадали 10 человек, большинство из этих аварий приходится на май (самый опасный месяц для мотоциклистов в связи с открытием мотосезона).

Известно, что лица, совершающие дорожно-транспортные происшествия, как правило, действуют по неосторожности в форме преступной самонадеянности или небрежности. Однако в практике встречаются и случаи умышленного совершения дорожно-транспортных происшествий с целью сокрытия следов другого ранее совершенного преступления (например, убийства).

Ситуационный подход способен повысить эффективность расследования данной категории дел, прежде всего, благодаря криминалистическим рекомендациям для следователей по выработке определенного алгоритма действий в той или иной исходной типовой следственной ситуации, сложившейся к началу расследования ДТП.

Исходя из проведенного анализа судебно-следственной практики наиболее распространенными *исходными типовыми следственными ситуациями* первоначального этапа расследования ДТП являются следующие.

Ситуация 1. На месте происшествия находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы.

Ситуация 2. Водитель скрылся на своем транспортном средстве, оставив на месте происшествия пострадавшего.

Ситуация 3. Водитель скрылся, оставив на месте происшествия транспортное средство и пострадавшего.

Ситуация 4. Водитель оставил место ДТП на своем транспортном средстве, забрав с собой пешехода.

Ситуация 5. Водитель скрылся с места происшествия, оставив угнанный автомобиль.

Следователю необходимо учитывать, что рассматриваемые ситуации динамичны и могут усложняться. Так, например, в первой ситуации пешеход может погибнуть, а водитель дает ложные показания или заявляет о причастности к ДТП иных участников, о которых нет сведений. Во второй ситуации отсутствуют очевидцы ДТП, а после обнаружения транспортного средства может быть установлено, что автомобилем регулярно управляют несколько лиц и кто из них причастен к ДТП, неизвестно. Лицо, управляющее автомобилем, отрицает факт причастности к данному ДТП, объясняя наличие повреждений на транспортном средстве другим происшествием, у водителя появляется ложное алиби, пешеходу причинен тяжкий вред здоровью. Алгоритм действий следователя в третьей ситуации должен включать мероприятия по розыску водителя. В четвертой ситуации возникают трудности с установлением свидетелей. Пятая ситуация является наиболее сложной. После установления личности водителя, причастного к ДТП, следственные ситуации чаще всего носят конфликтный характер, что также влияет на выбор следователем тактики проведения отдельных следственных действий и оперативно-разыскных мероприятий. Погодные условия также играют немаловажную роль и затрудняют процесс расследования, так как меняется обстановка совершения ДТП.

Следует отметить, что в практике встречаются и неординарные следственные ситуации, которые заслуживают дополнительного внимания. В ходе их расследования целесообразно назначать ситуационно-логическую экспертизу.

Безусловно, самой распространенной является первая ситуация, когда и водитель, и транспортное средство находятся на месте ДТП. Следует учесть, что в данной ситуации не имеет значения, находится водитель непосредственно на месте происшествия или он направлен в медицинское учреждение либо в орган внутренних дел. Важно, что он установлен, и место его нахождения достоверно известно. Основной задачей в данной ситуации является установление всех обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и виновности конкретных участников.

Наиболее характерными для этой ситуации являются такие следственные действия, как осмотр места происшествия, включая осмотр транспортного средства и, если есть жертвы, осмотр трупа; опросы свидетелей ДТП; освидетельствование водителя на состояние опьянения (алкогольного или наркотического); опрос водителя; опрос пострадавшего; назначение судебных экспертиз (в первую очередь судебно-медицинской экспертизы потерпевшего).

Только после оценки сложившейся ситуации следователь может принять правильное процессуальное, тактическое или организационное решение, основываясь на рекомендациях, содержащихся в частной криминалистической методике.

Ситуационный подход весьма эффективен в следственной тактике. В частности, при подготовке следственных действий применяется ситуационное перспективное моделирование: следователь заранее моделирует возможные следственные ситуации, которые могут разворачиваться в ходе следственного действия и продумывает возможные меры, способы и средства для разрешения каждой из практически возможных ситуаций, что позволяет ему быть во «всеоружии».

Проиллюстрируем вышесказанное на примере подготовки к *осмотру места происшествия*.

С точки зрения ситуационного подхода можно сформулировать для следователя ряд рекомендаций. Следователю нужно помнить, что от его подготовленности к осмотру места происшествия и его экипировки зависит правильность отражения результатов осмотра, поиска, сбора и фиксации вещественных доказательств. Необходимость незамедлительного выезда следователя (дознавателя, следственно-оперативной группы) на место происшествия обусловлена тем, что на дороге трудно сохранять длительное время и в неизменном виде место происшествия. С дороги нужно быстро убрать трупы потерпевших и (или) животных, а также обломки разбитого транспорта, чтобы они не мешали нормальному движению. Это необходимо еще и потому, что нельзя оставлять на дороге автомашину, если в результате наезда или аварии она заняла проезжую часть, и нет возможности в данном месте организовать объезд места происшествия для машин, курсирующих в ту или другую сторону. Движущиеся по дороге машины могут повредить важные для расследования следы, которые восстановить уже не удастся. Наконец, следы на дороге особенно подвержены изменениям и порче под влиянием атмосферных явлений (дождь, снег, гололед, ветер и др.). Вот почему совершенно недопустимо, чтобы следователь откладывал свое прибытие на место ДТП. Своевременное прибытие следователя на место ДТП позволит ему правильно зафиксировать обстановку ДТП в протоколе осмотра. Ведь следователь несет ответственность за качественное и своевременное проведение всех необходимых процессуальных действий, а также принимает решение о возбуждении уголовного дела по факту ДТП.

До прибытия следователя или следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадал человек, сотрудник ГИБДД вызывает скорую медицинскую помощь, а при необходимости – сотрудников Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, оказывает пострадавшим первую помощь [8].

Следует отметить, что несвоевременностью осмотра, если таковая будет допущена, может воспользоваться водитель, совершивший преступное нарушение правил дорожного движения, уничтожив следы аварии или повредив узлы автомашины (для того, чтобы заявить о неожиданной поломке). В таком случае может возникнуть ситуация противодействия расследованию.

По прибытии на место ДТП следователь определяет границы места ДТП; ограждает с помощью сотрудников ГИБДД место ДТП, чтобы не утратить вещественные доказательства (следы торможения, крови, масла, битого стекла и т. д.), применяя при этом дорожные знаки, а в темное время суток – флюоресцирующие или светоотражающие предметы; с помощью сотрудников ГИБДД принимает меры по безопасности и защите себя, участников осмотра и других лиц, находящихся на месте происше-

ствия; осуществляет другие действия с целью сохранения различных следов на месте ДТП как вещественных доказательств, необходимых для тщательного расследования ДТП, и приступает к осмотру. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия может состоять из *осмотра трупа* и осмотра транспортного средства. Если обстановка позволяет, труп потерпевшего следует осматривать на месте его обнаружения. Однако нередко, в силу интенсивности дорожного движения и необходимости освободить дорогу для проезда, труп осматривается в морге. Особое внимание при осмотре трупа следует обратить на следы транспортной травмы. При осмотре трупа и его одежды может возникнуть версия инсценировки ДТП с целью замаскировать убийство. Часто следователь допускает ошибку, не присутствуя при осмотре трупа.

Должны быть зафиксированы в протоколе, на схеме очевидные объекты на трассе: места, где находился труп, транспортное средство и другие предметы, могущие иметь значение для дела, фиксируется их взаимное расположение, поза трупа, делаются необходимые измерения (расположение на месте происшествия транспортных средств, следов и других вещественных доказательств по отношению к проезжей части или элементам дороги (обочине, газону) и постоянным ориентирам (перекрестку, углу дома, дорожному знаку). Фиксируются: рисунок и профиль пути (прямая, перекресток, поворот влево или вправо, развилка, горизонтальная дорога, спуск, подъем); тип покрытия дороги (грунт, бетон, асфальт); состояние покрытия проезжей части (сухое, мокрое, заснеженное, гололедица); наличие обочин, тротуаров, газонов, дорожных знаков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта. Особое внимание уделяется длине и характеру тормозного пути.

Что касается *осмотра транспортного средства*, то прежде всего фиксируется тип, марка и номерной знак автомашины, повреждения, возможно, возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия, осуществляется поиск следов и других вещественных доказательств. Как правило, осмотр автомобиля начинают с передней части. Однако осмотр транспортного средства следует начинать с той части, которая соприкасалась с другим транспортным средством, пешеходом или препятствием. Тщательному осмотру подвергаются фары, подфарники, указатели поворота, переднее стекло, облицовка радиатора, капот, передние крылья, ручки дверей с тем, чтобы обнаружить на них возможные повреждения, части ткани одежды потерпевшего, следы крови, волосы и др. После этого необходимо в тех же целях осмотреть ходовую часть и низ кузова автомашины, зафиксировать состояние тормозной системы, рулевого управления и других агрегатов. Если водитель заявляет, что автомобилем управлял не он, а другое лицо, то принимаются меры к обнаружению следов пальцев рук на рулевом колесе и рукоятке переключения передач. Итак, в ходе осмотра кабины автомобиля надо обратить внимание на положение рычага переключения скоростей, ручного тормоза, указателей поворота и включения освещения.

Сотрудники ГИБДД, которые по указанию дежурного по ОВД прибыли на место происшествия, устанавливают и опрашивают участников и очевидцев происшествия. Следует отметить, что в ходе изучения места дорожно-транспортного происшествия, а также опроса его участников и свидетелей устанавливаются причины и условия, способствовавшие его совершению.

Очевидно, что следственный осмотр по делам о ДТП состоит из осмотра места происшествия, осмотра трупа, осмотра транспортного средства, осмотра предметов, обнаруженных на месте происшествия, осмотра участка местности, прилегающей к месту происшествия. Реже всего на практике проводится осмотр местности, близко расположенной к месту аварии. Хотя это не всегда оправдано, так как следы и предметы могут быть оставлены за пределами места происшествия, на придорожных объектах. Их обнаружение затруднено из-за большого радиуса разброса, но они могут указывать на то, что действительно происходило при происшествии.

Что касается *допросов* по рассматриваемой категории уголовных дел, то допрашиваются очевидцы происшествия, медицинские работники, оказавшие помощь пострадавшему, осведомленные о произошедшем сотрудники ГИБДД, водитель и потерпевший, а также лица, которые могут охарактеризовать их. При анализе результатов допроса нужно учитывать, что дорожно-транспортная ситуация развивается стремительно и неожиданно, поэтому возможны неточности в её восприятии. В ходе подготовки к допросу следователь не только прогнозирует действия допрашиваемого, но и планирует собственные. Моделируя ситуацию допроса, следователь избирает либо наступательную тактику, либо выжидательную. Например, преодолевая противодействие расследованию целесообразно выбрать открытую наступательную тактику, продемонстрировать недоверие к показаниям водителя, опровергнуть его показания путем предъявления информации о действительных обстоятельствах, участниках расследуемого события, о чем допрашиваемый дает ложные показания. Если нет фактических

данных, можно указать на признаки недостоверности показаний. При допросе водителя следует обратить внимание на его попытки уменьшить свою вину, называя какие-либо непредвиденные обстоятельства, вину самого потерпевшего, дефекты дорожного покрытия, неожиданную неисправность автомобиля, ухудшение самочувствия и т.п. Надо выяснить, как он действовал до, во время и после совершения ДТП, почему именно так? Так как водитель – заинтересованное в исходе дела лицо, к его показаниям нужно относиться критично. Проведенные допросы позволяют смоделировать поведение и состояние водителя. Более того, важно установить квалификацию и стаж водителя, состояние его здоровья, наличие алкогольного (наркотического) опьянения, не привлекался ли он ранее к ответственности за нарушение правил дорожного движения.

При *допросе потерпевшего* выясняется: где он находился во время аварии, кто был рядом, каким заболеванием он страдает, как он вел себя и др. Потерпевший в такой ситуации может испытывать страх, боль, страдания, что влияет на оценку случившегося. Здесь возможно субъективное восприятие, что должен учитывать следователь. При необходимости можно допросить родственников пострадавшего, а также истребовать справку из лечебного учреждения.

При *допросе свидетелей* основное внимание уделяется выяснению механизма ДТП во всех его подробностях, особенности поведения участников происшествия. Причем нужно учитывать, что один свидетель вряд ли мог видеть аварию во всех её деталях, поэтому поиск свидетелей должен быть расширен. Нередко помощь в установлении свидетелей могут оказывать радио, телевидение и пресса. Пожалуй, основной рекомендацией будет являться применение такого тактического приема, как установление психологического контакта. Владение данным приемом в значительной степени облегчает процесс получения информации, так как между свидетелем и следователем возникают отношения сотрудничества. Возможна ситуация, когда свидетель забыл какие-то обстоятельства в силу слишком яркой эмоциональной окраски события и затрудняется давать показания. В этом случае следователь в состоянии помочь свидетелю вспомнить отдельные детали произошедшего путем применения некоторых тактических приемов, в частности, применение метода обратной развертки события, что может дать положительный эффект. Безусловно, показания свидетелей имеют важное значение, так как с их помощью следователь может построить мысленную модель происшествия или уточнить некоторые её детали.

Анализ уголовных дел по ДТП показывает, что иногда допросы подозреваемых, потерпевших и свидетелей являются поверхностными, например, часто следователь не узнает, где находился допрашиваемый в момент аварии, в каком он был состоянии до происшествия, не уточняется скорость движения автомобиля, неправильно в протоколах называются части автомобиля, противоречия в показаниях допрашиваемых никак не устраняются.

Известно, что дорожно-транспортное происшествие состоит из трех фаз: начальной, кульминационной и конечной [9], которые следуют друг за другом. Поэтому моделирование ситуации тоже происходит в этой же последовательности. В начальной фазе следователю нужно понять, как двигались участники дорожного движения и могли ли они предотвратить ДТП: была ли техническая и реальная возможность снизить вредные последствия. Безусловно, во многих ситуациях уменьшить тяжесть последствий может только опытный, хладнокровный водитель. Затем опасная ситуация переходит в аварийную, которая длится несколько секунд. Конечная фаза, как правило, совпадает с прекращением движения транспортного средства.

Итак, применение ситуационного подхода в тактике проведения отдельных следственных действий помогает следователю избежать в ходе расследования ДТП многих ошибок.

Водители транспортных средств, участвовавшие в ДТП, направляются на медицинское освидетельствование. Если в результате ДТП погибли люди, следователь выносит постановление о назначении судебно-медицинской экспертизы. Если причинен вред здоровью, судебно-медицинская экспертиза впоследствии назначается по медицинским документам. Кроме судебно-медицинской экспертизы, следователь использует помощь экспертов - автотехников, криминалистов, назначая транспортно-трасологические, автотехнические, криминалистические экспертизы видеозаписей. Производится следственный эксперимент и иные действия для установления обстоятельств, подлежащих доказыванию.

Очевидно, что деятельность следователя по расследованию ДТП должна быть хорошо спланирована. Особенно данное положение относится к *подготовке следственного эксперимента*. Как показывает анализ уголовных дел, чаще всего данное следственное действие проводится на последующем этапе расследования. Однако наибольшую ценность представляют те результаты следственного эксперимента, которые получены сразу после осмотра места происшествия. Во многих изученных нами

уголовных делах следственный эксперимент отсутствует, так как следователи затрудняются в его проведении в силу трудоемкости. Перед его производством следователь должен смоделировать весь ход эксперимента, провести достаточно большое количество подготовительных мероприятий. Конечно, можно рекомендовать для места эксперимента выбрать тот участок дороги, где и было совершено ДТП. Тогда наиболее полно удастся воссоздать окружающую обстановку. Но в связи с необходимостью обеспечения безопасности участников эксперимента и создания благоприятных условий для работы не исключается возможность проведения эксперимента не на месте ДТП. В этом случае требуется воссоздание окружающей обстановки, максимально сходной с проверяемым событием. Это условие может быть достигнуто путем реконструкции выбранного участка места происшествия. Как вариант, если невозможно использовать подлинные транспортные средства и предметы, то подбираются сходные с ними, в том числе манекены, муляжи и др. Следователь разъясняет всем участникам цели и методику проведения эксперимента; определяет обязанности и порядок перемещения каждого участника; устанавливает способы связи между ними. Если к участию привлекаются несколько свидетелей-очевидцев, предусматривается порядок поочередного выполнения ими своих обязанностей в отсутствие всех остальных свидетелей-очевидцев, что исключает возможность влияния суждений других лиц на восприятие данным свидетелем происходящего. В случае если привлекаются статисты для участия в следственном действии, то выясняется требуемый возраст, пол, одежда и обувь, рост, телосложение, какие-либо физические недостатки. Иногда требуется помощь специалиста-автотехника.

В результате проведения следственного эксперимента в максимально приближенных условиях к тем, при которых имело место происшествие, могут быть получены недостающие доказательства. Данные, полученные в ходе следственного эксперимента, могут быть взяты за основу при проведении последующих экспертиз.

После проведения всех процессуальных действий выдвигаются следующие *следственные версии*:

- происшествие стало результатом нарушения Правил дорожного движения водителем (например, превышение скорости при маневрах, выезд на встречную полосу, нахождение водителя за рулем в нетрезвом состоянии);
- причина происшествия – нарушение Правил дорожного движения пешеходом (например, внезапный выход на проезжую часть дороги);
- происшествие явилось результатом выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправного автомобиля лицом, ответственным за безопасную работу транспорта;
- происшествие возникло в результате непреодолимой природной силы (наводнение, землетрясение и т.п.) либо случайного стечения обстоятельств, не охватываемых предвидением участников ДТП (выход из строя вновь установленной детали, узла: шаровой опоры, рулевого наконечника и др., когда брак не мог быть обнаружен при установке);
- инсценировка дорожно-транспортного происшествия с целью сокрытия другого преступления.

Для остальных ситуаций главное значение приобретает *розыск* скрывшегося водителя и (или) транспортного средства. Необходимо собрать такие данные, как тип, марка, номерной знак транспортного средства, его приметы; направление, в котором оно скрылось, и скорость его движения; приметы скрывшегося водителя; двигался ли встречный или попутный транспорт и какой именно. Следует организовать преследование по горячим следам. Здесь важно организовать взаимодействие. Прежде всего, происходит немедленное информирование подразделений ГИБДД и соседних территориальных органов полиции о ДТП. Перекрываются пути движения скрывшегося транспортного средства, объявляется план «Перехват», опрашиваются очевидцы по направлению предполагаемого следования, производится, например, осмотр гаражей, заправок, автостоянок и других мест с целью обнаружения автомашины в районах, через которые пролегал путь движения скрывшегося транспортного средства. Наряду с этим проверяются имеющиеся данные по картотеке учета транспортных средств. Важную роль в розыске играют материальные следы, которые могут быть найдены на месте происшествия. Например, в кабине водителя могут быть обнаружены документы и предметы, позволяющие установить личность скрывшегося водителя. Возможно также привлечение средств массовой информации в ходе розыска. Собственно сложившаяся ситуация содержит некоторые данные, выявление и анализ которых может указать пути её разрешения.

Таким образом, необходимость применения ситуационного подхода при расследовании ДТП очевидна, что, несомненно, будет способствовать повышению эффективности деятельности по расследованию данной категории преступлений.

Следовательно, ситуационный подход незаменим при расследовании ДТП, а именно, при реконструкции события преступления, при выявлении особенностей ДТП, а также в ходе назначения и проведения ситуалогической экспертизы. Кроме того, ситуационный подход позволяет разработать дифференцированные методические рекомендации, указывающих на специфику расследования сходных видов преступлений в зависимости от различных криминальных ситуаций. Можно учесть, в каком регионе, в какое время года и т.д. протекала ситуация ДТП.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Драпкин Л.Я. Ситуационный подход – локальная парадигма современной криминалистики // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности / под ред. Т.С. Волчецкой. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2012. С. 30.
2. Головин А.Ю., Баранов М.В. Ситуационный анализ (подход) как познавательный метод в криминалистике и деятельности по расследованию преступлений // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности / под ред. Т.С. Волчецкой. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2012. С. 35.
3. Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы методики расследования отдельных видов преступлений: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харьков, 1977. С. 10.
4. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1998.
5. Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности. Калининград: Изд-во КГУ, 2001. С. 14-18.
6. Колдин В.Я. К вопросу о методологической функции ситуационного подхода // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности / под ред. Т.С. Волчецкой. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2012. С. 32.
7. Официальный сайт ГИБДД. URL: www.gibdd.ru/stat/archive (дата обращения: 28.05.2015)
8. Приказ МВД РФ от 02.03.2009 №185 (в ред. от 22.12.2014) «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» // СПС «КонсультантПлюс».
9. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. СПб.: ДНК, 2004. С. 24.

Поступила в редакцию 14.05.15

Е.А. Попов

THE MAIN DIRECTIONS AND OPPORTUNITIES OF A SITUATIONAL APPROACH IN THE INVESTIGATION OF A TRAFFIC ACCIDENT

The article analyzes the stages of development and the achievements of a situational approach in criminalistics. The author concludes that its use for the investigation of traffic accidents is reasonable and effective. The author points to the necessity of using the situational approach and studying a traffic accident at three stages: precriminal, criminal and postcriminal. He recommends using the situational modeling at the development of the investigation tactics. Situational approach can be used in the reconstruction of a road transport situation; in the identification of specific characteristics of an accident; when appointing and conducting a situational examination.

Keywords: situational approach, traffic accident investigation, typical investigative situations, criminalistic recommendations.

Попов Евгений Александрович, аспирант
ФГАОУ ВПО «Балтийский федеральный университет
им. И.Канта»
236014, Россия, г. Калининград, ул. А. Невского, 14
E-mail: boss@popovea.ru

Popov E.A., postgraduate student
Immanuel Kant Baltic Federal University
A. Nevskogo st., 14, Kaliningrad, Russia, 236014
E-mail: boss@popovea.ru