

УДК 343.132

*А.М. Каминский, П.С. Шиняева***О СИСТЕМЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ
ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ЛИЦА, СКРЫВШЕГОСЯ С МЕСТА
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Анализ материалов о преступлениях и правонарушениях в области дорожно-транспортных происшествий позволяет констатировать, что стабильно растет количество случаев оставления места дорожно-транспортного происшествия либо преступления его участниками, о чем свидетельствуют приведенные в статье данные. Их установление и розыск являются в этой связи насущными задачами практики, требующими решения. Однако адресной комплексной криминалистической системы рекомендаций методического и организационно-тактического плана по действиям в ситуациях установления личности скрывшегося правонарушителя и его задержания авторам обнаружить не удалось. Правоохранительной практикой по этому направлению накоплен определенный положительный опыт, а созданные в последнее время технические средства и тактические приемы открывают возможности для их эффективного использования в розыске, установлении и задержании правонарушителя. Но все перечисленные аспекты требуют систематизации и обобщения в рамках системы рекомендаций, ориентированных на практическую деятельность. Формулирование таких рекомендаций требует, прежде всего, выделения криминалистически значимых оснований типизации или классификации ситуаций, складывающихся в процессе данной деятельности, и структурирования ее этапов. Затем логично должны последовать типичные для данного вида деятельности правоохранительных органов организационно-тактические схемы и рекомендации методического характера. С этой позиции авторами сделаны некоторые предложения по созданию системы подобных рекомендаций.

Ключевые слова: оставление места дорожно-транспортного происшествия, криминалистическая методика, уголовное преступление, административное нарушение, следственная ситуация, временные отношения, раскрытие преступления «по горячим следам», правонарушения, посягающие на установленный порядок управления.

DOI: 10.35634/2412-9593-2021-31-3-445-449

Общеизвестным является тот факт, что в Российской Федерации, как и во всем мире, из года в год растет число дорожно-транспортных происшествий и преступлений (ДТП) в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, особенно – в сфере автомобильного транспорта. В ответ на запросы правоохранительной практики криминалистика дает адекватный ответ в виде модификации уже имеющихся и разработки новых технических средств, используемых в практике расследования этого вида преступлений и производства по ним экспертных исследований, тактики производства отдельных следственных действий, совершенствования методики расследования дорожно-транспортных преступлений.

Но более детальный анализ позволяет констатировать, что в структуре данного вида правонарушений стабильно увеличивается количество ситуаций, когда участник ДТП по различным мотивам скрывается с места происшествия. Статистика свидетельствует о том, что «...примерно в каждом десятом дорожно-транспортном происшествии, в котором пострадали люди, имеет место преступное оставление места происшествия»¹.

Аналогичная ситуация сложилась и в Удмуртской Республике, о чем свидетельствуют статистические показатели (табл.).

Вместе с тем существующая по данной теме криминалистическая литература и диссертационные исследования содержат лишь отдельные рекомендации по существу вопроса, поскольку этот аспект исследованию на более серьезном уровне не подвергался. Несмотря на значительное количество трудов по исследованию криминалистических особенностей расследования дорожно-транспортных происшествий и экспертиз по ним к настоящему времени практически отсутствуют труды, посвященные особенностям установления и розыска лиц, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия, в то время как в практике такого розыска накоплен значительный опыт, нуждающийся в исследовании и систематизации.

¹ Волошин А.И., Деревянкина С.А. Ответственность за оставление места ДТП: административная или уголовная? // Ученые записки Крымского федерального ун-та им. В.И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71). С. 78.

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Удмуртской Республике за 2017–2020 годы

Дорожно-транспортные происшествия	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год (за 9 месяцев)
Всего	27 007	24 204	20 757	14 886
ДТП, в результате которых водитель / транспортное средство скрылись	249	226	227	193
Погибло, чел.	15	8	6	5
Ранено, чел.	77	84	113	77
Водитель/транспортное средство не установлены	79	83	108	75

По нашему мнению, к настоящему времени достижения науки и техники позволяют существенно повысить эффективность деятельности по розыску лиц, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия, тем более что существующие наставления и инструкции далеко не всегда предусматривают их использование, что является недостатком и требует создания системы криминалистических рекомендаций по установлению и розыску лиц, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия, которая послужила бы научной основой для их совершенствования.

В историческом плане в этой связи небезыntenерно будет отметить, что, несмотря на развитие законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения, имевшее место в 20–30-х гг. XX в., действующие нормативные правовые акты не содержали нормы об ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Так, принятый в 1960 г. Уголовный кодекс РСФСР не имел таких норм. В Кодексе РСФСР об административных правонарушениях 1984 г. появляется норма об ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия, однако она включается не в гл. 10, где сгруппированы правонарушения против транспортной безопасности, а в гл. 14, закрепившую нормы об ответственности за административные правонарушения, посягающие на установленный порядок управления.

Изменение социально-экономических условий жизни, повышение количества случаев игнорирования правил дорожного движения привело к необходимости закрепления в Уголовном кодексе Российской Федерации в 1996 г. ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия. В УК РФ была включена ст. 265, которая и предусматривала ответственность за соответствующее деяние. Однако ее положения подлежали применению только в том случае, если была установлена вина водителя по ст. 264 УК РФ. Самостоятельно ст. 265 УК РФ применяться не могла.

Статья 265 УК РФ действовала в Российской Федерации недолго, около 6 лет. Однако в период своего действия она стала предметом проверки на соответствие Конституции России в Конституционном Суде РФ. Постановлением от 25 апреля 2001 г. № 6-П² Конституционный Суд признал данную норму соответствующей Конституции РФ.

Наиболее строгий вид наказания, который предусматривался санкцией ст. 265 УК РФ, - лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. Практика показывает, что оставление места ДТП, являющееся умышленным преступлением, обычно приводило к назначению более строгого наказания (по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264 и 265 УК РФ).

С принятием УК РФ сложилась ситуация, в которой одновременно действовали две нормы, закрепляющие ответственность за оставление дорожно-транспортного происшествия. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, принятый в 2001 г.³, норму об ответственности за совершение данного деяния закрепил в ст. 12.27. Из-за действия двух норм об ответственности за одно и то же деяние, а также ввиду того, что ст. 265 УК РФ применялась только в совокупности со ст. 264 УК РФ, законодатель пришел к выводу о необходимости совершенствования законодательства в этой сфере путем упразднения ст. 265 УК РФ. В настоящее время уголовное законодательство Российской Федерации специальной нормы об уголовной ответственности за оставление места

² По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова: Постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2001 г. № 6-П.

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 23.06.2020) // Российская газета. 2001. 31 дек.

дорожно-транспортного происшествия не содержит. Несмотря на отсутствие соответствующей нормы участники дорожно-транспортных происшествий нарушают установленное правило, указывающее на обязанность водителей оставаться на месте происшествия. Следует также иметь в виду и то обстоятельство, что скрываться с места ДТП может и лицо, совершившее преступление, и речь уже идет об уголовной ответственности. Данные действия приводят к необходимости розыска лиц, скрывшихся с места происшествия, что не представляется возможным без использования рекомендаций, разрабатываемых криминалистикой.

В плане рассматриваемой проблемы вопрос не столько о том, как будут квалифицированы действия лица, покинувшего место ДТП, а о том, как эффективно его установить. Криминалистика исходит из того положения, что «преступление, взятое в собственно криминалистическом плане, выступает не только как юридический факт, но и как предметная деятельность (иногда как ее фрагмент: действие, совокупность действий) человека»⁴.

По нашему мнению, система криминалистических рекомендаций должна строиться исходя из анализа типичных следственных ситуаций. Можно присоединиться к мнению А.С. Королева, который отмечает, что «деятельность, связанная с расследованием дорожно-транспортного происшествия, носит ситуационно обусловленный характер. Следственная практика показывает, что расследование происшествий одного вида ... осуществляется по различным организационно-методическим схемам в зависимости от складывающихся следственных ситуаций. Кроме того, ситуационное познание позволяет любой элемент ситуации рассматривать как центральный источник информации, как основной объект исследования. При этом причинная взаимосвязь с другими элементами остается прежней. Исследуя каждый элемент в отдельности и в одной системе с другими элементами, можно определить его взаимосвязь с другими элементами в динамике ситуации»⁵.

Так, *по основанию наличия информации о личности правонарушителя* в предельно общем виде можно выделить три вида ситуаций:

- 1) участник дорожно-транспортного происшествия скрылся, но имеются предположения о его личности;
- 2) участник дорожно-транспортного происшествия скрылся, однако его личность установлена и известна;
- 3) участник дорожно-транспортного происшествия скрылся, и его личность неизвестна и предположений о ней нет.

По основанию способа оставления места происшествия можно выделить две следственные ситуации:

- «1) водитель скрылся с места происшествия на транспорте;
- 2) транспортное средство на месте, но водитель скрылся в неизвестном направлении»⁶.

По фактору временных отношений целесообразно выделить ситуации раскрытия данного преступления по «горячим следам» ввиду специфичности задач, решаемых в них, таких, например, как организация и тактика преследования и захвата правонарушителя, и ситуации, ориентированные на методику расследования преступлений прошлых лет, когда личность правонарушителя длительное время установить не представляется возможным.

Для расследования каждого преступления или правонарушения важное значение имеет осмотр места его совершения. Осмотр места происшествия характеризуется высокой значимостью и при установлении событий дорожно-транспортного происшествия, особенно в тех случаях, когда лицо – участник такого происшествия скрылось с места. Нередко грамотно проведенный осмотр места происшествия позволяет установить все обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и скрывшееся лицо. Так, после получения сообщения о дорожно-транспортном происшествии от сотрудников ГИБДД следственно-оперативная группа прибыла на место. Обнаружившие происшествие сотрудники ГИБДД предприняли необходимые меры для ограничения доступа на место происшествия и для сохранения следов (поскольку шел дождь, участки асфальта и почвы, где были следы, сотруд-

⁴ Каминский М.К. Взаимодействие, отражение, информация // Теория криминалистической идентификации, дифференциации и дидактические вопросы специальной подготовки сотрудников аппаратов БХСС. Горький, 1980. С. 3.

⁵ Королев А.С. Типизация основных следственных ситуаций при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского ун-та МВД России. 2013. № 10. С. 106-110.

⁶ Королев А.С. Указ. соч. С. 109.

ники накрыли полиэтиленовой пленкой). Были обнаружены следы протектора шин нарушителя, следы его ног, а осмотр его автомобиля позволил установить его личность, несмотря на то что автомобиль числился в угоне. В частности, из автомобиля был изъят пропуск на территорию предприятия, запрос в которое позволил установить владельца данного документа и вместе с тем участника дорожно-транспортного происшествия⁷. В этой связи необходимо обратить внимание на то, что в ситуации работы по угону транспортного средства необходимо сверять с поступившей информацией не только номерные знаки, которые легко заменить.

Основное правило осмотра места дорожно-транспортного происшествия – его осуществление в возможно короткие сроки, что необходимо для обнаружения и изъятия всех следов, оставшихся после происшествия. Обращаясь к практике, можно привести следующий пример. Дорожно-транспортное происшествие произошло в дождливую погоду на неосвещаемой местности. Один из участников скрылся на автомобиле, а второй погиб на месте происшествия. Следственно-оперативной группой, включающей криминалиста, на месте был обнаружен только след протектора шин, оставленный на глиняной поверхности. Мобильность действий следственно-оперативной группы привела к сохранению данного следа и его изъятию, что впоследствии позволило предпринять дальнейшие действия для розыска скрывшегося лица. В силу погодных условий затягивание выезда следственно-оперативной группы и производства осмотра места происшествия привело бы к утрате следа и потере возможности установить скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия участника⁸.

В последнее время все активнее используется аэрофотосъемка при помощи беспилотных летательных аппаратов (далее – БЛА), которые впервые применили как средство криминалистической техники в 2011 г. Они используются для фиксации обстановки на местах ДТП (по преимуществу крупных), где нужен оперативный осмотр масштабных территорий, а изображение передается в режиме реального времени. Представляется возможным и целесообразным отработать технологию применения БЛА для поиска не только скрывшегося (скрывающегося) транспортного средства, но и правонарушителя, например, в ситуациях, когда он покинул транспортное средство и пытается скрыться на пересеченной местности, а визуальное наблюдение за ним с земли затруднено или потеряно. Применение БЛА позволит разработать эффективный и максимально безопасный маршрут преследования, «зависнуть» над объектом, менять высоту и т. п.

Следует отметить и тот факт, что с появлением средств автоматической фиксации значительно возросло количество установленных участников ДТП (999,5 тыс. правонарушений, или 87,9 % от общего числа нарушений, совершенных водителями транспортных средств). Однако полностью проблему розыска решить не удастся, особенно в тех случаях, когда происшествия происходят на сельских дорогах, в безлюдных местах с малой интенсивностью движения, поздно вечером или ночью, в ненастную погоду, когда отсутствует свидетельская база. Так, в практике имел место случай, когда легковая машина сбила пешехода и скрылась с места аварии. Потерпевшая скончалась, не придя в сознание, свидетельской базы практически не было. Принятыми мерами розыска через четыре месяца удалось установить автомобиль, но еще несколько месяцев понадобилось на то, чтобы установить личность скрывавшегося водителя. Потребовалось еще две недели, чтобы провести оперативно-тактическую комбинацию по задержанию водителя.

Изложенный материал свидетельствует о имеющей место потребности правоохранительной практики в системе организационно-тактических рекомендаций по установлению лица, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия.

Поступила в редакцию 11.02.2021

Каминский Александр Маратович, доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой криминалистики и судебных экспертиз
ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
426034, Россия, г. Ижевск, ул. Университетская, д. 1 (корп. 4)
E-mail: kam2090@yandex.ru

⁷ Уголовное дело, возбужденное по признакам преступления предусмотренном ч. 3. ст. 264 УК РФ (дело № 12001440030571762).

⁸ Уголовное дело, возбужденное по признакам преступления предусмотренном ч. 4 ст. 264 УК РФ (дело № 12001650230271450).

Шиняева Полина Сергеевна, инспектор Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения
ГИБДД МВД по Удмуртской Республике, лейтенант полиции
426039, Россия, г. Ижевск, Воткинское шоссе, 1а
E-mail: kafedra.krim@gmail.com

A.M. Kaminsky, P.S. Shinyaeva

ABOUT THE SYSTEM OF ORGANIZATIONAL AND TACTICAL RECOMMENDATIONS FOR THE IDENTIFICATION OF A PERSON WHO DISAPPEARED FROM THE SCENE OF A ROAD ACCIDENT

DOI: 10.35634/2412-9593-2021-31-3-445-449

The analysis of materials on crimes and offenses in the field of road accidents allows us to state that the number of cases of abandonment of the scene of a road accident or crime by its participants is steadily increasing, as evidenced by the data provided in the article. In this regard, their identification and search are urgent practical tasks that need to be addressed. However, the authors failed to find a targeted comprehensive forensic system of recommendations of the methodological and organizational-tactical plan for actions in situations of establishing the identity of a fugitive offender and his detention. Law enforcement practice in this area has accumulated some positive experience, and recently created technical tools and tactics open up opportunities for their effective use in the search, identification and detention of the offender. But all these aspects require systematization and generalization within the framework of a system of recommendations focused on practical activities. The formulation of such recommendations requires, first of all, the identification of criminally significant grounds for the typification or classification of situations that develop in the course of this activity, and the structuring of its stages. Then, logically, the organizational and tactical schemes and methodological recommendations typical for this type of law enforcement activity should follow. From this position, the authors made some suggestions for creating a system of such recommendations.

Keywords: abandonment of the scene of a traffic accident, criminalistic methodology, criminal offense, administrative violation, investigative situation, temporary relations, disclosure of a crime "in hot pursuit", offenses that infringe on the established order of management.

Received 11.02.2021

Kaminsky A.M., Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Forensics and Forensics
Udmurt State University
Universitetskaya st., 1/4, Izhevsk, Russia, 426034
E-mail: kam2090@yandex.ru

Shinyaeva P.S., Inspector of the Center for Automated Recording of Administrative Offenses in Road Traffic of the Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs of the Udmurt Republic, police lieutenant
Votkinskoe highway, 1a, Izhevsk, Russia, 426039
E-mail: kafedra.krim@gmail.com