

Научная статья
УДК.343.985.7
DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-78-83

С. 78–83

БЕСКОНТАКТНЫЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ

Дмитрий Алексеевич Бадиков¹, Андрей Игоревич Сучков²

^{1,2} Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова, Орел, Россия

¹ dibad008@yandex.ru

² andr2892@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены основные проблемы, возникающие при осуществлении предварительного следствия по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть, при бесконтактных дорожно-транспортных происшествиях. Одной из наиболее серьезных проблем, выявленных в ходе изучения судебной практики и нормативных правовых актов, было установление факта отсутствия законодательного закрепления понятия бесконтактного дорожно-транспортного происшествия, а также понятий классификации дорожно-транспортных происшествий по видам; кроме того, отсутствует единая методика расследования бесконтактных дорожно-транспортных происшествий, то есть в случаях отсутствия физического воздействия (контакта, столкновения) между участниками дорожного движения. В результате изучения материалов сделаны научные выводы и предложены рекомендации по криминалистическому обеспечению расследования бесконтактных дорожно-транспортных происшествий, повлекших общественно опасные последствия, предусмотренные статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. Целью исследования является анализ проблемных вопросов, возникающих при осуществлении предварительного следствия по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть, при бесконтактных дорожно-транспортных происшествиях.

При решении поставленных задач применялись общие и частные методы научного познания, такие как сравнительно-правовой, формально-юридический, статистического анализа.

Ключевые слова: следователь, дорожно-транспортное преступление, нарушение правил дорожного движения, следственные действия, расследование, виды дорожно-транспортных происшествий, бесконтактное дорожно-транспортное происшествие, обоюдная форма вины

Для цитирования: Бадиков Д. А., Сучков А. И. Бесконтактные дорожно-транспортные преступления: особенности расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 1 (40). С. 78–83. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-78-83

Research article

NON-CONTACT ROAD TRAFFIC OFFENSES: SPECIFICS OF INVESTIGATION

Dmitriy A. Badikov¹, Andrey I. Suchkov²

^{1,2} Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov,

Orel, Russian Federation

¹ dibad008@yandex.ru

² andr2892@mail.ru

Abstract. The article considers the main problems that arise during the preliminary investigation in criminal cases related to traffic violations that caused serious harm to human health or death by negligence in non-contact road accidents. One of the most serious problems identified during the study of judicial practice and regulatory legal acts was the establishment of the fact that there is no legislative consolidation of the concept of a non-contact traffic accident, as well as the concepts of classification of road accidents by type; in addition, there is no unified

methodology for investigating non-contact road accidents, that is, in cases of absence of physical impacts (contact, collision) between road users. As a result of the study of the materials, scientific conclusions were drawn and recommendations were proposed for the forensic support of the investigation of non-contact road accidents that entailed socially dangerous consequences provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. The purpose of the study is to analyze the problematic issues that arise during the preliminary investigation in criminal cases related to traffic violations that caused serious harm to human health or death by negligence in non-contact road accidents.

In solving the tasks set, general and particular methods of scientific cognition were used, such as comparative law, formal law, and statistical analysis.

Keywords: investigator, traffic crime, violation of traffic rules, investigative actions, investigation, types of traffic accidents, non-contact traffic accidents, double fault

For citation: Badikov DA, Suchkov AI. Non-contact road traffic offenses: specifics of investigation. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2024;(1):78-83. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-78-83 (In Russ.)

Введение

Расследование дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), повлекшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть, при бесконтактных дорожно-транспортных происшествиях на современном этапе развития российского законодательства представляет собой достаточно сложную задачу [6].

Необходимо отметить, что основным признаком, характеризующим бесконтактное ДТП, представляется отсутствие факта какого-либо физического взаимодействия выступающих элементов кузова автомобилей, элементов иных ТС, а также отсутствие факта физического контакта ТС и пешеходов. Причины развития такого иного вида ДТП могут возникать из-за того, что при движении по автодороге водителю ТС кто-то или может быть что-то могло «помешать» для дальнейшего движения с той же скоростью и в том же направлении, водитель данного ТС начинает реагировать на возникшую опасность. В этих сложившихся условиях возникает ситуация, при которой действия водителя ТС, реагирующего на опасность, могут создать иную аварийную ситуацию, в которой будет причинен вред уже другим участникам дорожного движения, ранее не задействованным в развивающейся критической аварийно-дорожной ситуации.

Материал и методы

В статье использована специальная литература, посвященная особенностям расследования бесконтактных дорожно-транспортных преступлений. Проанализированы методические рекомендации, связанные с производством расследования. В качестве специальных исследовательских методов использованы: сравнительно-правовой, формально-юридический, статистического анализа, системный, структурно-функциональный и герменевтический подходы, методы логического познания (анализ, синтез, дедукция, обобщение, абстрагирование), а также формально-юридический метод исследования.

Описание исследования

В нормативных правовых актах, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения (далее — ПДД), ничего не сказано про физическое взаимодействие (контакт) между участниками дорожного движения [1, с. 190]; в этом случае речь идет только об общественно опасных последствиях и причинно-следственной связи между деянием в виде нарушения ПДД и наступлением последствий, указанных в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ).

Рассматривая механизм бесконтактного ДТП, можно привести самый распространенный классический пример данного происшествия, который заключается в следующем: два автомобиля намереваются проехать перекресток проезжей части, при этом один из автомобилей («А») собирается осуществить маневр поворота налево, другой («Б») — проследовать в прямолинейном направлении. В ходе развития вышеописанной дорожной обстановки складывается ситуация, при которой водители автомобилей «А» и «Б» не видят друг друга из-за находящихся других автомобилей на перекрестке, соответственно, опасности для движения они друг другу не создают, а значит, никаких нарушений ПДД нет. Вместе с тем по мере сближения автомобилей «А» и «Б» создается ситуация, при которой водители имеют возможность обнаружить друг друга, при оценке сложившейся дорожной ситуации водитель автомобиля «Б» решает применить маневр объезда автомобиля «А», который в этот момент реализует маневр поворота налево, тем самым перегородив полосу движения для автомобиля «Б». Маневр водителя автомобиля «Б» позволяет объехать автомобиль «А», таким образом водитель предотвратит столкновение указанных автомобилей, но после осуществления маневра разезда водитель автомобиля «Б» не справляется с управлением, результатом чего становится выезд на тротуар с последующим наездом на препятствие в виде столба (дорожного знака и т. д.).

Между автомобилями «А» и «Б» отсутствовал физический контакт, но фактически водитель автомобиля «А» создал аварийную обстановку, которая привела к тому, что водитель автомобиля «Б» допустил наезд на препятствие.

Развитие вышеописанной аварийной ситуации проиллюстрировано на рисунках 1–5¹.



Рисунок 1 — На регулируемом светофоре перекрестке автомобиль «VAZ-2110» (черного цвета) начинает осуществлять маневр поворота налево, в это время автомобиль «Волга» (серебристого цвета) въезжает на перекресток для осуществления движения в прямолинейном направлении. Водитель «VAZ-2110» (черного цвета) создает аварийную ситуацию для водителя «Волга» (серебристого цвета)



Рисунок 2 — Водитель автомобиля «Волга» (серебристого цвета) обнаруживает опасность для своего дальнейшего движения в первоначальном направлении, в связи с чем предпринимает меры по предотвращению столкновения с автомобилем «VAZ-2110» (черного цвета), меняя первоначальную траекторию своего движения, то есть начинает «маневр объезда» автомобиля «VAZ-2110» (черного цвета)

Несмотря на отсутствие физического воздействия в виде столкновения ТС, бесконтактное ДТП считается, на наш взгляд, серьезным происшествием, и требует всестороннего разбирательства, в ходе которого в обязательном порядке должны быть выяснены все причины и условия, которые способствовали развитию критической аварийной ситуации, которая, в свою очередь, привела к ДТП с иными участниками дорожного движения.

Так как законодатель не закрепил понятие бесконтактного ДТП, многие юристы пришли к выводу,

происшествия относят: внезапное, резкое начало осуществления маневра поворота или разворота; начало внезапного, резкого маневра обгона, опережения или перестроения; несоблюдение скоростного режима, с учетом ограничения скорости дорожными знаками, рельефностью, состояния дороги, освещенности дороги; отсутствие постоянного контроля над управлением транспортного средства, в виду различных субъективных причин (использование мобильного телефона, увлеченная беседа с пассажиром); внезапное падение груза, как результат резкое реагирования путем

¹ Ушел от столкновения с VAZ-2110: появилось видео наезда «Волги» на столб в Нижнем Тагиле // В Тагиле.ру. URL: <https://v-tagile.ru/novosti-nizhnego-tagila/proishestviya/ukhodil-ot-stolknoveniya-s-vaz-2110-poyavilos-video-naezda-volgi-na-stolb-v-nizhnem-tagile> (дата обращения: 20.11.2023).

² Панченко Ю. Бесконтактные ДТП // 74.ру. URL: <https://74.ru/text/auto/2014/09/11/54020551/> (дата обращения: 19.09.2023).



Рисунок 3 — Момент разъезда автомобиля «Волга» (серебристого цвета) и автомобиля «ВАЗ-2110» (черного цвета) — контакта (столкновения) между указанными автомобилями нет, начало развития новой аварийной ситуации



Рисунок 4 — Развитие возникшей аварийной ситуации после разъезда автомобиля «Волга» (серебристого цвета) и автомобиля «ВАЗ-2110» (черного цвета) — результат маневра «объезда» автомобилем «Волга» (серебристого цвета) автомобиля «ВАЗ-2110» (черного цвета)



Рисунок 5 — Результат возникшей аварийной ситуации после маневра «объезда» автомобилем «Волга» (серебристого цвета) автомобиля «ВАЗ-2110» (черного цвета)

маневрирования — «объезд препятствия»; внезапное появление пешехода на дороге там, где такое появление является неожиданностью для водителя (магистралей, дороги федерального значения); внезапное, резкое изменение первоначальной

траектории движения пешеходом, велосипедистом [2; 3].

Мы считаем, что осмотр места происшествия играет большую роль при сборе доказательств по рассматриваемому виду происшествия. При этом

осмотр классического вида ДТП будет отличаться от осмотра бесконтактного ДТП. Необходимо соблюдать все рекомендации и требования, которые предъявляются к тактике осмотра места ДТП, так как результатом бесконтактного ДТП является совершение «классического» вида ДТП. Вместе с тем осмотру подлежит участок проезжей части, на котором развивалась аварийная ситуация, при этом нужно учитывать фазы развития бесконтактного ДТП:

- фаза № 1 — обнаружение опасности для движения;
- фаза № 2 — реакция водителя на обнаруженную опасность, принятие мер, связанных с торможением, маневрированием, либо маневрирование с торможением и т. д.;
- фаза № 3 — место разъезда (объезда) ТС либо ТС и иных участников дорожного движения;
- фаза № 4 — последствия разъезда ТС либо ТС и иных участников дорожного движения;
- фаза № 5 — совершение ДТП с иным участником дорожного движения, либо опрокидывание ТС, либо наезд на препятствие и т. д.

Описание обнаруженной вещественной обстановки на месте происшествия в фазе № 5 представляет собой классический способ фиксации следов ДТП. Описание следов на проезжей части в фазах № 1–4 представляет основополагающую роль при формировании доказательственной базы бесконтактного ДТП. Изучение в фазах № 1–4 следовой картины на проезжей части необходимо для установления механизма бесконтактного ДТП; рекомендуется перед началом осмотра проезжей части принять все меры по поиску и изъятию систем видеорегистраторов либо камер наружного наблюдения с видеозаписью данного ДТП. Анализ видеозаписи обстоятельств произошедшего ДТП позволит максимально точно установить первопричину начала развития критической аварийной ситуации. В случаях отсутствия видеозаписи подлежат обнаружению и фиксации все следы шин ТС, оставленные на проезжей части; они подлежат глубокому анализу и сопоставлению с иными доказательствами, полученными в ходе производства первоначальных следственных действий. В ходе применения водителем резких маневров на проезжей части, направленных на совершение «маневров разъездов и объездов», на проезжей части останутся следы шин автомобиля, задача следователя — своевременно их обнаружить, правильно осуществить криминалистическую привязку, зафиксировать путем подробного описания в протоколе осмотра, зарисовки в схеме ДТП, отображения на фототаблице ДТП. Анализ данной следовой картины поможет следователю установить, было ли «обоснованное маневрирование» или это была ложная (ошибочная) реакция на возникшую опасность, то есть был испуг у водителя.

Согласно положениям Пленума Верховного суда Российской Федерации, изложенным в постановлении от 9 декабря 2008 года № 25¹, в случаях нарушения ПДД двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет ответственность по статей 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ.

Кроме того, Верховный суд РФ отметил, что по смыслу закона, наличие факта контакта транспортных средств закон не обязательно [4, с. 157]. Верховный суд РФ² отмечает, что под взаимодействием источников повышенной опасности понимается не только столкновение автомобилей, но и другие виды взаимодействия, в связи с чем, само по себе отсутствие факта непосредственного контакта в ДТП не изменяет характера правоотношений сторон [5, с. 58].

Цель предварительного следствия будет заключаться в установлении обстоятельств, при которых можно будет дать оценку водителю с технической точки зрения — его реакции на возникшую опасность, и тем мерам, которые им были предприняты, например маневр «объезда». При этом подлежат установлению обстоятельства по моделированию ситуации, при которых проверяется факт возможного столкновения, если бы один из участников ДТП не стал предпринимать меры по маневрированию, например «объезду» препятствия. Таким образом, в ходе расследования является возможность дать оценку маневру водителя, который предотвратил одно ДТП, но в итоге из-за своих действий совершил другое ДТП. Оценка ложного маневрирования позволит сделать вывод о причинах произошедшего ДТП и, соответственно, принять меры по привлечению лица к уголовной ответственности за указанный вид ДТП.

Заключение и вывод

Итак, в современных условиях методика расследования ДТП, в результате которых наступают общественно опасные последствия, перечисленные в ст. 264 УК РФ³, подпадающие под иной вид ДТП — бесконтактные, должна отражать всестороннее,

¹ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. 24.05.2016) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 20.11.2023).

² Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного суда Российской Федерации от 04.03.2014 № 16-КГ13-26 // Верховный Суд РФ. 2015. Бюллетень № 2.

³ Уголовный кодекс Российской Федерации : от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 20.11.2023).

полное и объективное расследование, которое направлено на техническую оценку действий каждого участника ДТП на соответствие с требованиями ПДД РФ, которые непосредственно влияли на механизм возникновения и последующего развития критической аварийной ситуации.

Виды бесконтактных ДТП представляют особую правовую сложность для расследования этой категории уголовных дел. Вместе с тем, по нашему мнению, изучение алгоритма действий участников

ДТП до наступления развития аварийной ситуации, оценка соотносимости реакций участников ДТП (их действий или бездействия) на аварийную ситуацию и требованиям, предъявляемым к обеспечению безопасности дорожного движения, оценка принятых мер перед аварийной ситуацией с технической точки зрения позволят в ходе осуществления предварительного следствия определить все обстоятельства ДТП, необходимые для установления всех лиц, причастных к совершению преступления.

Список источников

1. Лосев П. А. Особенности производства экспертных исследований «бесконтактных» ДТП // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 1. С. 190–192.

2. Сучков А. И. Особенности расследования уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям при бесконтактном ДТП // Актуальные проблемы предварительного расследования : сборник научных статей международных научно-практических конференций (Санкт-Петербург, 20 и 25 апреля 2022 г.). Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. С. 245–250.

3. Сучков А. И. Особенности криминалистической характеристики спровоцированных дорожно-транспортных преступлений // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2022. № 3 (37). С. 30–38. DOI: 10.17150/2411-6122.2022.3.30-38

4. Попов Е. М. Бесконтактные ДТП // Конституционно-правовое регулирование общественных отношений: теория, методология, практика: Материалы международной научно-практической конференции, Воронеж, 25 января 2018 года. Воронеж : АМиСта, 2018. С. 156–161.

5. Александрова Е. Ю. Возможность использования 3D технологий при расследовании преступлений // Наука России: Цели и задачи : сборник научных трудов по материалам XXIV международной научной конференции (Екатеринбург, 10 декабря 2020 года). Часть 1. Екатеринбург : Л-Журнал, 2020. С. 57–59.

6. Елфимова Е. В., Никонова Ю. Ш. О некоторых проблемах, возникающих при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Российский юридический журнал. 2015. № 3 (102). С. 164–167.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует.

CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest.

ВКЛАД АВТОРОВ

Вклад авторов равноценный.

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

The contribution of the authors is equivalent.

Дата поступления статьи / Received: 25.01.2024.

Дата рецензирования статьи / Revised: 13.02.2024.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 28.02.2024.