

Научная статья
УДК 343.985.7
DOI: 10.47475/2311-696X-2024-43-4-154-157

С. 154–157

СПРОВОЦИРОВАННОЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ: ТАКТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ

Андрей Игоревич Сучков

*Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова, Орел, Россия
andr2892@mail.ru*

Аннотация. В данной статье рассматривается тактическая операция, направленная на выявление виновника в спровоцированном дорожно-транспортном происшествии, связанного с нарушением правил дорожного движения, что привело к причинению тяжкого вреда здоровью или гибели человека. Провокация одного из участников движения влечет для второго участника нарушение правил, что в итоге приводит к аварии с третьим лицом, при котором провокатор ни с кем физически не контактирует, однако создает аварийную ситуацию, развитие которой происходит уже без его участия. Одной из основных проблем, обнаруженных в ходе изучения судебно-следственной практики, стало отсутствие единой методики расследования бесконтактных дорожно-транспортных происшествий. Данное обстоятельство связано с различными подходами экспертных учреждений системы МВД и Минюста России к автотехническому анализу обстоятельств таких аварий. На основе научных выводов и предложенных рекомендаций были разработаны рекомендации по тактической операции для расследования спровоцированных дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: следователь, тактическая операция, дорожно-транспортное происшествие, нарушение правил дорожного движения, виды дорожно-транспортных происшествий, провокация, спровоцированное дорожно-транспортное происшествие

Для цитирования: Сучков А. И. Спровоцированное дорожно-транспортное происшествие: тактика расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 4 (43). С. 154-157. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-43-4-154-157

Research article

PROVOKED ROAD TRAFFIC ACCIDENT: INVESTIGATIVE TACTICS

Andrey I. Suchkov

*Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov, Orel, Russia
andr2892@mail.ru*

Abstract. This article examines a tactical operation aimed at identifying the perpetrator of a provoked road traffic accident involving a traffic offence that resulted in a road traffic offence. This article examines a tactical operation aimed at identifying the perpetrator in a provoked road traffic accident involving a traffic offence resulting in serious injury or death. The provocation of one of provocation of one of the road users causes the other user to break the rules, which eventually leads to an accident with a third person, in which the provocateur does not physically come into contact with anyone, but creates the first accident with a third person. The provocateur has no physical contact with anyone, but creates the initial emergency situation, which develops without his participation without his involvement. One of the main problems identified in the study of forensic practice was the lack of a unified methodology for the investigation of non-contact road accidents. This is due to different approaches of expert institutions of the Ministry of Internal Affairs and the Ministry of Justice of Russia to the auto-technical analysis of the circumstances of such accidents. On the basis of scientific conclusions and proposed recommendations were developed recommendations on tactical operation to investigate provoked road accidents.

Keywords: investigator, tactical operation, road traffic accident, traffic violation, types of road traffic accidents, provocation, provoked road traffic accident

For citation: Suchkov AI. Provoked road traffic accident: tactics of investigation. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2024;(4):154-157. (In Russ.) DOI: 10.47475/2311-696X-2024-43-4-154-157

Введение

Расследование дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), которые влекут тяжкий вред или смерть, всегда представляет собой достаточно сложный процесс, который порой сопровождается повышенным общественным резонансом. Спровоцированные ДТП — это особый вид происшествий, механизм которого заключается в создании «провокатором» неизбежной аварийной дорожно-транспортной ситуации, результате которой создается новая аварийная ситуация, но уже с другими участниками движения и негативными последствиями. Оценка провокации и ответных действий участников движения в настоящее время вызывает множество дискуссионных вопросов, которые не позволяют разработать единую методику автотехнического исследования для экспертных учреждений нашей страны. Разногласия возникают на стадии оценки правомерности маневрирования, используемого с целью предотвратить ДТП в соответствии с п. 10.1 Правил дорожного движения России (далее — ПДД РФ), в случаях, когда из-за маневра по предотвращению одного ДТП происходит другое ДТП, что в свою очередь оказывает давление на деятельность органов следствия по сбору доказательств.

Вместе с тем следователь обязан осуществлять предварительное следствие по уголовным делам, рассматриваемой категории, с целью установления всех обстоятельств, причин и условий создания аварийных ситуаций (первичных и последующих) и оценки действий каждого участника аварийной дорожно-транспортной ситуации.

Материал и методы

В качестве исследовательских методов использованы: сравнительно-правовой, формально-юридический, статистического анализа, системный, структурно-функциональный и герменевтический подходы, методы логического познания (анализ, синтез, дедукция, обобщение, абстрагирование), формально-юридический метод исследования, а также метод включенного наблюдения в период работы автора в должности следователя по особо важным делам по расследованию ДТП.

Описание исследования

Рассматривать спровоцированное ДТП необходимо в виде двух фаз, которые состоят из «спровоцированного ДТП» и «классического ДТП» [1, с. 36]. Сложность расследования возникает при рассмотрении первой фазы — провокации ДТП: так как физический контакт между участниками аварийной ситуации отсутствует, соответственно, следовая картина, отражающая механизм провокации, тоже отсутствует, единственным способом доказать «провокацию» является наличие видеорегистратора/видеозаписи или показания независимых свидетелей, а в редких случаях след торможения, отражающий траекторию движения до и после возникновения опасности.

Назначение автотехнических экспертиз является неотъемлемой частью расследования по исследованию обстоятельств, причин и условий произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Анализируя

практику расследования преступлений (ст. 264 УК РФ), мы приходим к выводу, что следователь не проводит необходимые следственные действия, по установлению причин и условий развития аварийной дорожной ситуации, вместе с тем следователь назначает автотехническую судебную экспертизу с одной лишь «надеждой», что эксперт-автотехник во всем разберется сам.

Однако существующие методики исследования не содержат алгоритм проведения исследования подобных «бесконтактных» дорожно-транспортных происшествий, поэтому актуальность исследования подобных происшествий сложно переоценить [2, с. 190].

Ввиду того, что спровоцированное ДТП представляет собой разезд транспортных средств без физического контакта друг с другом с последующим развитием аварийной дорожно-транспортной ситуации, следователю, до того как им будет назначена комплексная видеотехническая и судебная автотехническая экспертиза, необходимо использовать тактическую операцию включающую следующие действия:

- 1) установить место разъезда (линию разъезда) транспортных средств — осмотреть место происшествия; проверить показания на месте;
- 2) провести допрос всех участников ДТП (водителей ТС), а также очевидцев;
- 3) изъять видеорегистратор (если таковой имеется);
- 4) лично ознакомиться с материалами видеозаписи;
- 5) допросить водителей транспортных средств — участников ДТП и очевидцев с учетом данных видеозаписи ДТП;
- 6) установить расстояние, которое преодолевает транспортное средство (пешеход, велосипедист и т. д.) за 1 секунду своего движения;
- 7) провести следственный эксперимент (установить момент возникновения опасности — начало развития аварийной дорожно-транспортной ситуации; установить траектории движения транспортных средств без учета маневрирования; установить месторасположение транспортных средств в момент возникновения опасности).

Цель предварительного следствия будет заключаться в установлении обстоятельств, при которых можно будет дать оценку действиям водителя с технической точки зрения — его реакции на возникшую опасность — и тем мерам, которые им были предприняты, например маневр «объезда» [3, с. 82].

Рассмотрим механизм спровоцированного ДТП на примере дорожно-транспортной ситуации, произошедшей в г. Орле в 2023 году, когда водитель автомобиля № 1 совершил резкий маневр — перестроение из одной полосы движения в другую (объехал автомобиль № 3, стоящий впереди на полосе движения с целью поворота налево), этим резким маневром он «подрезал» водителя автомобиля № 2 (имеющего видеорегистратор и осуществляющего движение попутно), в результате чего водитель № 2, среагировав на опасность, прибег к маневрированию — объехал автомобиль, который его ранее «подрезал», однако в результате данного маневра водитель № 2 не справился с управлением и выехал

на тротуар, где совершил наезд на пешехода, который от полученных травм скончался на месте происшествия.

Чтобы прийти к выводу о характере решаемых задач тактическими операциями, стоящих перед следователем, необходимо разобраться с их содержанием [4, с. 12].

Для того чтобы дать оценку обоснованности «ухода» от столкновения, мы полагаем необходимым сформулировать следующие вопросы перед экспертом-автотехником, а также дать рекомендации по следственным действиям, необходимым для предоставления всех необходимых данных для объективного исследования.

1. Располагал ли водитель автомобиля № 1 технической возможностью остановить свое транспортное средство, осуществляя движение по крайней левой полосе движения со скоростью 50 км/ч, в момент возникновения для него опасности (стоящий автомобиль на его полосе движения, с включенным левым указателем поворота) на расстоянии <...> метров?

Используя видео водителя автомобиля № 2 можно установить момент подъезда к перекрестку по ориентирам мачт освещения, где можно обнаружить, что автомобиль № 3 стоит на полосе движения водителя № 1 и не осуществляет движение.

2. С технической точки зрения дать оценку действиям водителя автомобиля № 1, который следуя по своей крайней левой полосе движения, при обнаружении стоящего на его полосе движения автомобиля № 3 с включенным левым указателем поворота, начал осуществлять маневр перестроения на крайнюю правую полосу движения, где в этот момент уже следовал водитель автомобиля № 2 в прямолинейном направлении при отсутствии каких либо помех для движения.

3. С технической точки зрения дать оценку очередности проезда автомобиля № 2 и автомобиля № 1 в сложившейся дорожно-транспортной ситуации.

4. Располагал ли водитель автомобиля № 2 возможностью избежать столкновения с автомобилем № 1, «двигаясь со скоростью 50 км/ч, если момент возникновения опасности для него возник на расстоянии 3-х метров (момент резкого перестроения автомобиля № 1 на полосу движения автомобиля № 2)?

5. Пересеклись ли траектории движения (произошло бы столкновение) автомобиля № 2 с автомобилем № 1, если бы автомобиль № 2 не поменял траекторию своего первоначального движения? Если да, то дать оценку действиям водителей при возможном произошедшем столкновении с технической точки зрения.

Следователю необходимо произвести замеры проезжей части, а именно полосы движения с учетом ширины автомобилей № 1 и № 2, с установкой на проезжей части автомобиля, который стоял с указателем поворота, чтобы измерить расстояние от его бокового зеркала до бордюрного камня (так будет установлено расстояние для проезда автомобиля), чтобы исключить возможность проезда в таком промежутке двух автомобилей № 1 и № 2. В связи с чем первоочередной задачей будет необходимость установления у водителя транспортного средства технической возможности избежать

контакта с иным участником дорожного движения, создавшем критическую аварийную ситуацию путем торможения в момент обнаружения опасности.

Если в сложившейся ситуации оправдан маневр объезда с торможением, то возможность его выполнения прежде всего будет зависеть от профессионализма и психофизиологических особенностей водителя, однако оценка этих качеств в компетенцию автотехников не входит.

Анализируя вышесказанное, мы приходим к выводу, что следователь обязан установить «линию разъезда автомобилей», то есть место на проезжей части, где столкновение между транспортными средствами не произошло ввиду маневрирования. Вышеуказанную «линию» возможно установить путем анализа вещественной обстановки на месте происшествия в ходе его осмотра (поиск резкого сдвига шин колес транспортных средств); в ходе допросов участников в и очевидцев ДТП с последующим выходом на проверку показаний на месте, в ходе которой они самостоятельно укажут данное место на проезжей части; изъятие и анализ видеозаписей с видеорегистраторов транспортных средств с последующим осмотром для установления «линии» разъезда.

Далее необходимо установить «безопасный коридор» для осуществления дальнейшего движения с той же скоростью и в том же направлении, то есть расстояние, образующиеся на проезжей части в результате маневрирования участников дорожного движения, при этом один из участников продолжает свой маневр (поворота, разворота, перестроения, обгона), а другой участник реагирует на данный маневр, в результате чего меняет скорость и первоначальную траекторию своего движения. Вместе с тем следователю необходимо установить, произошло бы дорожно-транспортное происшествие, если бы водитель не стал реагировать на опасность (установление факта ложной опасности), а продолжил бы движение в первоначальном направлении. Необходимо отметить, что техническая возможность рассчитывается с учетом установленных обстоятельств маневрирования, составляющего механизм спровоцированного ДТП. Также полагаем, что необходимо рассчитать техническую возможность предоставить ДТП, после того как водитель сманеврировал. В ходе расследования спровоцированного ДТП следователь должен дать объективную оценку факту маневрирования, установить обоснованность маневра, а не принятие мер экстренного торможения.

Таким образом, в уголовных делах о спровоцированных дорожно-транспортных преступлениях важно установить и доказать следующие обстоятельства: «линия разъезда»; «безопасный коридор»; «провокация нарушения ПДД»; «спровоцированный участник движения»; «необоснованная реакция на опасность для движения».

Поэтому объективная оценка опасности для движения — важный элемент доказательства факта «спровоцированного ДТП». Необходимо проанализировать дорожно-транспортную ситуацию, чтобы понять, действительно ли имело место «провоцирование» нарушения правил дорожного движения со стороны другого участника. Иногда люди могут ошибочно воспринимать

неопасные обычные действия других участников движения как «провокацию». Или же они могут пытаться оправдать свои действия, которые привели к ДТП, и переложить ответственность за последствия на другого человека, якобы их спровоцировавшего.

Заключение и вывод

Спровоцированные ДТП представляют особую правовую сложность для расследования, в связи с чем мы считаем, что тактическая операция следователя при расследовании ДТП, произошедших из-за чьих-то действий, должна выглядеть следующим образом:

- 1) осмотр места аварии, фиксация следов шин и других следов на дороге;
- 2) если есть видеорегистраторы или камеры наружного наблюдения, то нужно изъять и проанализировать видеозапись ДТП;
- 3) подробный допрос участников ДТП и очевидцев (свидетелей), чтобы узнать, как они реагировали на опасность и какие меры предпринимали;

4) сразу после допросов провести проверку показаний на месте; нужно установить, где именно на дороге возникла опасность для водителей, и провести необходимые замеры;

5) после проверки показаний провести следственные эксперименты, которые помогут определить, насколько хорошо водители видели дорогу в направлении движения их транспортных средств;

6) на основе результатов экспериментов назначить судебные автотехнические экспертизы;

7) если есть необходимость, провести дополнительные следственные эксперименты и автотехнические экспертизы.

Кроме того, возникает необходимость разработки единой методике автотехнического исследования обстоятельств ДТП для экспертных учреждений системы МВД и Минюста России, подробного законодательного разъяснения положений п. 10.1 ПДД РФ на предмет правомерности использования маневра объезда при возникновении опасности.

Список источников

1. Сучков А. И. Особенности криминалистической характеристики спровоцированных дорожно-транспортных преступлений // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2022. № 3 (37). С. 30–38.
2. Лосев П. А. Особенности производства экспертных исследований «бесконтактных» ДТП // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 1. С. 190–192.
3. Завьялов В. А. Задачи, решаемые при проведении тактических операций // Юридический вестник Кубанского государственного университета. 2018. № 1. С. 12–13.
4. Бадиков Д. А., Сучков А. И. Бесконтактные дорожно-транспортные преступления: особенности расследования // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 1 (40). С. 78–83.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует.

CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest.

Дата поступления статьи / Received: 18.09.2024.

Дата рецензирования статьи / Revised: 29.09.2024.

Дата принятия статьи к опубликованию / Accepted: 15.10.2024.