

УДК 342.9

К ТЕРМИНУ «ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ»

Назаров С.В.

к.ю.н.

*Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Москва, Россия*

Аннотация

В статье исследуется история включения в Правила дорожного движения термина «опасность для движения». Предложены рекомендации по изменению действующего законодательства в части исключения регулирования аналогичных отношений. Автор полагает, что признаки опасного вождения должны быть закреплены не в терминах и определениях, а включены в пункт 10.1 ПДД РФ.

Ключевые слова: правила дорожного движения, опасность для движения, исследование причин ДТП, момент возникновения опасности, опасное вождение, фотовидеофиксация.

TO THE HISTORY OF THE TERM "TRAFFIC HAZARD»

Nazarov S. V.

PhD in law

*Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation»,
Moscow, Russia*

Annotation

The article examines the history of the inclusion of the term "traffic hazard" in the traffic Rules. Recommendations for changing the current legislation in terms of excluding the regulation of similar relationships are offered. The authors believe that the signs of dangerous driving should not be fixed in terms and definitions, but included in paragraph 10.1 of the traffic code of the Russian Federation.

Keywords: rules of the road, danger to traffic, investigation of the causes of accidents, the moment of danger, dangerous driving, photo-video recording.

Вопрос о том, в какой момент развития дорожно-транспортной ситуации (далее – ДТС) у водителя транспортного средства (далее – ТС) возникла опасность для движения (далее – ОДД), является в ряде случаев ключевым вопросом при рассмотрении материалов о дорожно-транспортных происшествиях.

Обратимся к истории становления данного термина.

В Декрете Совета Народных Комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 года «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» существовал раздел «О мерах к предотвращению опасности от автодвижения по улицам города Москвы», в котором были установлены ограничения для водителей по управлению ТС, например, «легковые автомобили и мотоциклы могут двигаться по улицам со скоростью не свыше 25 верст в час, а грузовые не свыше 15 верст в час», «автомашины, выезжающие на пожар, в скорости движения не ограничиваются»¹.

Требования для «шоферов»² по предотвращению дорожно-транспортных происшествий в Декрете отсутствовали.

Если обратиться к правилам движения транспорта и пешеходов по улицам городов, населенных пунктов и дорогам Московской области, утвержденных решением Исполнительного комитета Московского областного Совета депутатов трудящихся № 496/14 от 14 мая 1959 года, то в п. 2 указано, что «водители транспорта... должны вести себя так, чтобы не создавать опасность и затруднения для движения, быть внимательными и взаимно предупредительными друг к другу». Пунктом 35, этих же правил, на водителей возлагалась обязанность «перед совершением маневра (повороты, остановка и т.п.) заблаговременно подать сигнал перестроения

¹ Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // Известия ВЦИК. 1920. № 127.

² Там же.

световым указателем поворота или стоп-сигнала. Сигнал перестроения подается за 120 м до остановки или поворота...». Что является «опасностью» и «затруднением» в правилах не раскрывалось.

Обратимся к опыту практических работников прошлого века по установлению опасности для движения.

В августе 1965 года в Москве, на Ленинском проспекте, при производстве левого поворота водитель Л. совершил столкновение с автомобилем ГАЗ – 51, под управлением водителя А.

Для определения механизма дорожно-транспортного происшествия было принято решение о проведении эксперимента в ходе которого к центру вмятины автомобиля Л. прикрепили свинцовый прут диаметром 5 мм. С помощью данного устройства был установлен угол наклона ТС при движении (совершении маневра). [1]

В настоящее время установить механизм ДТП с последующей визуализацией возможно с помощью аппаратно-программного комплекса, включающего 3D – сканер (далее – АПК) и специализированное программное обеспечение.

Особенностью применения АПК посредством осуществления трехмерного лазерного сканирования, с одновременным фотографированием, является возможность фиксировать на дороге взаимное расположение транспортных средств, пострадавших, следы торможения, осыпи грязи и битого стекла, технических средств организации дорожного движения и т.д., в любое время суток (в том числе удалённо при отсутствии препятствий перед лазерным лучом, например, на перегоне), определять любые расстояния между зафиксированными материальными объектами, а также отсканировать повреждения объектов в более высоком качестве с последующей компьютерной визуализацией механизма ДТП. Фальсификация данных при сканировании исключена, так как полученное

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

«облако точек» сохраняется в электронном виде единым файлом, который нельзя изменить [2, С. 80-81].

В нашем случае достаточно было бы произвести сканирование места ДТП и ТС без проведения подготовительных мероприятий и заездов.

Но, при этом, следует учесть, что момент возникновения опасности для каждого из водителя должен быть определен лицом, производящим процессуальные действия.

Правилами дорожного движения, утвержденным приказом Министерства внутренних дел СССР от 2 ноября 1979 г. № 330, на водителя ТС была возложена обязанность «в случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства» (ч. 2 п. 9.6).

Частью 2 п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) указывается на то, что «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить...»³, однако нигде не поясняется что такое опасность для дорожного движения (далее – ОДД) и в какой момент она возникает. Ввиду этой неясности у практических работников даже в типичных ДТС отсутствует единообразное понимание понятие – ОДД и единый методический подход в установлении момента возникновения опасности (далее – МВО).

В «Словаре основных терминов судебной автотехнической экспертизы» [4] содержится определение термина «опасность для движения», как не связанное с возникновением препятствия для движения обстоятельство дорожного движения, требующее снижения скорости транспортного средства вплоть до его остановки».

³ Введены в действие с 1 января 1987 года приказом МВД СССР от 16 июля 1986 г. № 139.
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Под ОДД применительно к действующим ПДД следует понимать реальную угрозу причинения вреда жизни, здоровью и собственности участников дорожного движения. ОДД может возникать только объективно не зависимо от ее субъективного восприятия водителем. В свою очередь под МВО следует понимать момент, начиная с которого водитель мог и должен был принимать меры к предотвращению ДТП (вредных последствий) в соответствии с ПДД.

В практической деятельности сотрудники полиции могут использовать квалифицирующие признаки опасного вождения⁴, такие как несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства и несоблюдение бокового интервала [3, С. 164-166].

По – нашему мнению эти признаки должны быть закреплены не терминах и определениях, а включены в пункт 10.1 ПДД. Такой же концепции придерживается Верховный суд Российской Федерации «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства... ответственность наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь»⁵.

В методических рекомендациях «Применение положений п.11.1 Правил дорожного движения в экспертной практике»⁶ были даны рекомендации для экспертного анализа дорожно–транспортной ситуации и

⁴ Постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 23. Ст. 3325.

⁵ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

⁶ Одобрены НМС ВНИИСЭ и рекомендованы к использованию в экспертной практике. Москва. 1988.
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

оценки соответствия (несоответствия) действий водителя требованиям п. 11.1 ПДД. Подробно останавливаться не будем, так как данный вопрос не входит в предмет исследования данной статьи.

Современное развитие АПК позволяет использовать созданную визуальную модель механизма ДТП в качестве одной из характеристик события ДТП данных о восприятии водителем окружающей обстановки – до ДТП, в момент ДТП и после ДТП. Данный подход потребует формализации действий водителя, как по оценке возможной опасной ситуации, так и действий, направленных по предотвращению ДТП.

Предложенные изменения в ПДД России позволят полнее исследовать причины создавшейся аварийной обстановки, установить какие пункты нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, а в случае нарушения ПДД России допущенными двумя или более участниками происшествия позволят установить причинные связи между нарушениями и наступившими последствиями.

Библиографический список

1. Следственная практика (СССР) – Выпуск 79 – Кочаров Г. И. [1968] – часть 11. [электронный ресурс] // <https://pandia.ru/396271/> (Дата обращения 29.05.2020).
2. Сретенцев А.Н., Бадиков Д.А. Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно-транспортного происшествия // Среднерусский вестник общественных наук. 2014. № 4 (34). С. 79-82.
3. Антонов С.Н., Молчанов П.В. "Опасное вождение" как новый институт правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2016. № 5 (21). С. 163-167.
4. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. ВНИСЭ. - М., 1988.

Оригинальность 80%