

УДК 342.7

**ОБ ИССЛЕДОВАНИИ МЕХАНИЗМА «ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ».
ЮЖНО – КОРЕЙСКИЙ ОПЫТ ФИКСАЦИИ «ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ»**

Назаров С.В.

к.ю.н.

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

Катальников С.В.

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

АННОТАЦИЯ

Авторами исследуется механизм «опасного вождения». Рассмотрен опыт Южно-Корейский опыт по фиксации «опасного вождения».

Ключевые слова: механизм «опасного вождения». Фиксация опасного вождения.

**ABOUT THE STUDY OF THE MECHANISM OF "DANGEROUS DRIVING".
THE SOUTH KOREAN EXPERIENCE FIXING "DANGEROUS DRIVING"**

Nazarov S. V.

K. Yu. N.

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

Katalnikov S. V.

Federal state institution "Scientific center for road safety of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation",

Moscow, Russia

Annotation

The author investigates the mechanism of "dangerous driving". The experience of South Korean experience in fixing "dangerous driving" is considered.

Keywords: The mechanism of "dangerous driving". Fixation of dangerous driving.

Дорожно-транспортное происшествие – сложное явление. Ему всегда сопутствует значительное число разнообразных факторов, лишь небольшая часть которых действительно способствовала возникновению и развитию ДТП. В процессе сбора и оценки доказательств должен быть решен один из важнейших вопросов – соответствовали ли действия водителя данной дорожно-транспортной обстановке, то есть необходимо выявить, какими требованиями ПДД водитель должен был руководствоваться и выполнил ли он их. Установить эти обстоятельства («опасное вождение») путем опросов участников ДТП и очевидцев происшествия не всегда возможно.

Причинная связь между действиями участников дорожного движения и наступившим ДТП устанавливается с помощью заключения эксперта – автотехника.

В экспертной практике под «опасностью» для движения понимается такая ситуация, при которой для предотвращения происшествия водитель должен принять меры к снижению скорости или остановки транспортного средства. При этом необходимо предоставить сведения о дорожных условиях и дорожной обстановке в момент происшествия.

К дорожным условиям относятся: тип и состояние покрытия проезжей части, наличие наслоений, характер уклона проезжей части и его величина.

Дорожная обстановка определяется дорожными условиями, видимостью, обзорностью, интенсивностью и характером движения других транспортных средств.

При исследовании процесса сближения транспортного средства с местом возникновения аварийной ситуации должны быть установлены следующие обстоятельства происшествия: полоса и направление движения, расположение транспортного средства, место возникновения аварийной ситуации.

Условие остановки движущегося впереди ТС с большей, чем установившееся замедление, эффективностью торможения (например, столкновение с препятствием), следует относить к «опасному вождению». Исследования для данного случая проводятся по традиционной схеме и методикам в соответствии с требованиями п.10.1 ПДД.

ПДД не раскрывают понятия «необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения» и не регламентируют (и не могут регламентировать) его цифровое значение.

Конвенция о дорожном движении вообще не содержит понятия «боковой интервал». Единственное, что по этому поводу в ней записано: «В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство». Так как в Конвенции и ПДД допускается считать движение на соседних полосах опережением, а не обгоном, то под «интервалом» рекомендуется понимать расстояние поперек дороги между крайней выступающей точкой ТС или его груза и материальным объектом (его крайней выступающей точкой). При пользовании этим понятием необходимым (но вовсе не безопасным) может быть любой интервал, отличный от нуля. Безопасность движения зависит не только от интервала, но и от действий водителя ТС, окружающих условий движения, поэтому указать интервал, который обеспечивал (гарантировал) бы безопасность движения вообще невозможно.

Естественно, водитель (в зависимости от скорости) может выбрать интервал, необходимый для проезда мимо либо рядом с объектом, из расчета

неизменности параметров движения или нахождения объекта. Применяемые в экспертной практике эмпирические формулы определения боковых интервалов не могут служить критерием для установления соответствия действий водителей ТС требованиям ПДД по выбору интервала. В связи с этим при экспертном исследовании ДТП, связанных с выбором интервала, критерием соответствия (несоответствия) действий водителя могут служить только наличие (отсутствие) контакта.

Если водитель выбрал необходимый боковой интервал, а другой участник движения начинает его уменьшать («опасное вождение»), то при возникновении опасности для движения водителю следует действовать в соответствии с требованиями п.10.1 ПДД.

В заключении следует отметить, в ПДД отсутствуют указания о том, когда можно считать ту или иную опасность для движения реальной (оценка «опасного вождения»). Опасность возникает при конкретной совокупности обстоятельств, эта совокупность неповторима, ДТП многообразны, но опасность для движения есть объективная познаваемая реальность. Речь идет об опасности наезда, столкновения, опрокидывания ТС, об угрозе жизни и здоровью людей, сохранности имущества (причинению вреда), Опасность может проявляться постепенно или возникать внезапно, быть осознанной или нет как теми, кто создает ее, так и теми, кому она угрожает. Опасность для движения может возникать постепенно, например, отворачивание какой-либо гайки, которое в дальнейшем приведет к отсоединению колеса. В таких условиях возникновение опасности можно обнаружить визуально и по конкретным признакам (стук, шум, запах гари и т.д.), иногда за очень короткое время (внезапное поднятие капота двигателя, выход из строя света фар при движении в темное время, внезапное ослепление и т.д.).

При определенных условиях (обстоятельствах) возникновения опасности для движения ПДД в обязательном порядке предусматривает принятие мер к снижению скорости вплоть до остановки: при ослеплении (п. 19.2), при красном сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика (п. 6.13),

если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение ТС (п. 14.2) и т.д.

При возникновении опасности для движения в том числе «опасного вождения», которую водитель в состоянии обнаружить, может решаться вопрос о том, на каком расстоянии может остановиться ТС в конкретных дорожных условиях в зависимости от его технического состояния и скорости движения.

Обратимся к опыту Южной Кореи по разработке технических средств и систем, направленных на выявление случаев «опасного вождения» и предупреждения участников дорожного движения.

Для сбора данных указывающих на место положение, скорость, ускорение и угловая скорость был использован инерционный измерительный прибор, состоящий из акселерометра и гироскопического датчика с GPS – приемником.

С помощью разработанного алгоритма система способна фиксировать представляющие опасность события (резкая смена полосы движения, повышение и снижение скорости, остановку транспортного средства) и оповещать участников дорожного движения о зафиксированных событиях.

Одновременно разработчиками была представлена подсистема вероятностного измерения уровня усталости путем анализа выражений лица человека, а также движения век и головы, зрачков.

Для того чтобы внедрить предложенную систему необходимо следующее: бортовое устройство для сбора данных и оборудование, обеспечивающее беспроводную связь.

Современный уровень развития технологий предоставляет большие возможности для разработки систем заблаговременного предупреждения водителей об «опасном вождении», что несомненно приведет к сокращению дорожно – транспортных происшествий.

Библиографический список:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12125267/paragraph/81055786:0>.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации (утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090). URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/1305770/paragraph/10:0>.
3. Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. N 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации». 2016. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/71410058/paragraph/1:2>.
4. Решение Верховного Суда РФ от 21 сентября 2016 г. N АКПИ16-652 «Об отказе в признании частично не действующим пункта 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71419050/>.
5. Назаров С.В. Назначение, производство и оценка результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии /диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук/ ВНИИ МВД России Москва, 1998.
6. Расследование преступлений. Руководство для следователей / Алферов В.А., Баяхчев В.Г., ... Назаров С.В. и др. ; Под ред. : Кожевникова И.Н. – М.: Спарк, 1997. – 376 с. URL: lawlibrary.ru/.
7. Фонд переводов Росавтодор. Раздел 5 Организация и безопасность дорожного движения. Информационная система оповещения транспортных средств о случаях опасного вождения. С. Oh, E Jung, and H. Rim, Department of Transportation and Logistics Engineering, Hanyang University at Ansan/