



Чава Иван Иванович
главный эксперт лаборатории
судебной автотехнической
экспертизы РФЦСЭ при
Министерстве юстиции Российской
Федерации, кандидат юридических
наук

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, РЕГУЛИРОВЩИКОВ, ГРУЗЧИКОВ, А ТАКЖЕ ИНЫХ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ ВНЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА ДОРОГЕ И НЕ ВЫПОЛНЯЮЩИХ НА НЕЙ РАБОТУ

Экспертная оценка действий участников дорожного движения, регулировщиков, грузчиков, а также иных лиц, находящихся вне транспортного средства на дороге и не выполняющих на ней работу, должна производиться в свете требований Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ), а также других нормативных актов, касающихся дорожного движения и не противоречащих Правилам.

1. УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ КОТОРЫХ ВХОДИТ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Участник дорожного движения*» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства». Таким образом, ПДД РФ выделяют трех равноправных участников дорожного движения - водителя, пешехода, пассажира. В соответствии с разъяснениями этого же пункта Правил: «*Водитель*» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению»; «*Пассажир*» - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве

(на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)»; «*Пешеход*» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску».

2. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ТС)

Обращает на себя внимание то, что ПДД РФ конкретизируют определение водителя как лицо, управляющее ТС, а не находящееся на рабочем месте водителя или выполняющее какую-либо работу по ремонту, заправке или выставлению знака аварийной остановки. Это означает, что ТС, не осуществляющее движение, не может иметь водителя. С момента прекращения движения ТС и до его начала лицо, находящееся на рабочем месте водителя, таковым не является, и ПДД РФ, касающиеся водителя ТС, на него не распространяются. ПДД РФ не определяют того, что подразумевается под управлением ТС. Очевидным является то, что действия лица, находящегося на рабочем

месте водителя, связаны с движением ТС, изменением направления, режимов его движения (разгон, торможение и т.д.). В то же время не совсем однозначным является остановка ТС, к примеру, на красный сигнал светофора или вынужденная остановка, связанная с возникновением опасности для движения. Однако остановка в данном случае вызвана дорожно-транспортной ситуацией (ДТС) и связана с действиями водителя по управлению ТС. Следовательно, в этих случаях пока физическое лицо продолжает воздействовать на органы управления ТС (тормозная педаль, рычаг ручного тормоза, рулевое колесо и т.д.), оно остается водителем. В случае, если даже после остановки ТС (для того чтобы оно оставалось неподвижным) необходимо воздействие на органы его управления, то физическое лицо, производящее это воздействие, продолжает оставаться водителем.

Заслуживает внимания рассмотрение вопроса, связанного с вмешательством пассажира в управление ТС. Фактически пассажир, вмешиваясь в управление транспортным средством, наделяет себя статусом водителя, так как с этого момента пассажир может изменять направление и режим движения ТС. Управление ТС, несомненно, связано с техническим аспектом. Поэтому техническая оценка действий водителя ТС в свете требований ПДД РФ требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий водителей ТС в свете требований ПДД РФ.

3. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ПАССАЖИРА ТС

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что понятие «пассажир» разделено на две категории. Первая указывает на то, что это лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем). Уточнение «кроме водителя» означает, что ТС находится в движении, т.е. то, что водитель воздействует на органы управления. Следовательно, в соответствии с первой частью определения, физическое лицо может являться пассажиром только при управлении водителем ТС либо, в соответствии со второй частью определения, в периоды, когда оно «входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)». В остальных случаях, когда водитель не управляет ТС и оно, соответственно, не движется либо в случае отсутствия в салоне ТС лица, на которое возложено право по управлению ТС,

физическое лицо, находящееся в салоне ТС, пассажиром не является.

В экспертной практике действия пассажиров оценивают в аспекте их вмешательства в управление ТС. До апреля 2001 г. определение понятия «пассажир» в ПДД РФ отсутствовало. Это создавало определенные трудности как в определении его функций, так и в квалификации его действий. Возможно, именно это обстоятельство побудило разработчиков ввести данное понятие в ПДД РФ. Приведенное понятие дает основания для введения новой категории дорожно-транспортных происшествий (ДТП) - наезд на пассажира. В данном случае имеются в виду те пассажиры, которые входят или выходят из ТС (садятся на него или сходят с него). Фактически к этой категории наездов могут относиться наезды на тех пассажиров, которые частично находятся за габаритами ТС. При экспертном исследовании подобных ДТП на предмет установления возможности предотвращения наезда на пешеходов следует учитывать особенность их расположения и передвижения с момента возникновения опасности для движения. Очевидно то, что параметры скорости и темпа движения, применяемые в настоящее время в судебно-следственной практике, на входящих и выходящих (сающихся и сходящих) пассажиров не распространяются. Соответственно, для каждого конкретного наезда на пассажира необходимо индивидуальное установление времени и скорости его передвижения, т.е. проведение следственного эксперимента. Само понятие посадки и высадки пассажиров предполагает неподвижное состояние ТС. В случае, если посадка и высадка осуществляется на проезжей части в сторону проходящего транспортного потока или единичных ТС, возможность предотвращения наезда на пассажира зависит не только от момента возникновения опасности для движения, но и от интервала между стоящим и движущимся ТС.

ПДД РФ выделена особая категория пассажиров, которая приравнивается к водителю, это «обучающие вождению». В соответствии с требованиями п. 21.3 ПДД РФ: «Обучающий должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории или водительский стаж более трех лет, а также удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории». Соответственно, в случае, если эти требования не соблюдены, лицо, имеющее намерение производить обучение вождению, не приобретает статус водителя, а является пассажиром. В соответствии с требованиями п. 5.2 «Пассажирам запрещается: отвлекать водителя от управления транспортным средством

во время его движения...» Процесс обучения вождению закономерно предполагает не только отвлечение водителя от управления (в данном случае обучаемого), но и в отдельных случаях, когда обучаемый не справляется с управлением ТС либо выполняет ошибочные действия по его осуществлению, вмешательство в управление вплоть до полного его принятия на себя. Подобное вмешательство в управление ТС возможно только при наличии соответствующих дублирующих органов управления.

Требование, связанное с необходимостью оборудования учебных ТС дополнительными педалями привода сцепления и тормоза до 1 апреля 2001 г., распространялось только на механические ТС, принадлежащие учебным организациям. В предыдущей редакции п. 21.5 ПДД РФ регламентировал только необходимость обозначения ТС опознавательными знаками «Учебное транспортное средство» и оборудования его зеркалом заднего вида для обучающего. В соответствии с поправками, введенными в ПДД РФ с 1 апреля 2001 г., требования п. 21.5 изменены: «Механическое транспортное средство, на котором производится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с п. 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки "Учебное транспортное средство". Наряду с этим в п. 5 "Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения" (далее Основных положений), исключены слова "и принадлежащие учебной организации". После слова "тормоза" включены слова "а также зеркалом заднего вида для обучающего"». Приведенные изменения ПДД РФ и Основных положений означают, что знаком «Учебное транспортное средство» могут обозначаться только ТС, оборудованные в соответствии с требованиями п. 5 Основных положений. В случае, если ТС не оборудовано в соответствии с этими требованиями, возможность обучения на нем ПДД РФ исключается, а пассажир, имеющий намерения произвести обучение вождению обучаемого, статуса обучающего и его полномочий не получает. Фактически он должен руководствоваться общими для пассажиров требованиями, включающими, в частности, и запрет на отвлечение водителя от управления ТС во время движения.

При осуществлении регламентированного ПДД РФ процесса обучения вождению ТС следует выделить аспект, имеющий существенное значение для уголовно-правовой квалификации действий обучающего вождению и обучаемого. В данном случае, несмотря на то что управлять автомобилем, оборудованном в соответствии с требованиями п. 5 Основных

положений, одновременно имеют возможность фактически два физических лица (водителя), понятие солидарной ответственности на них не распространяется. Определяющую и руководящую роль в этой малой социальной группе, по отношению к обучаемому, играет обучающий вождению ТС. Именно поэтому на него возлагается ответственность по обеспечению безопасности дорожного движения и предотвращению ДТП. Обучающий должен корректировать действия обучаемого по управлению ТС указаниями, а в необходимых случаях и воздействием на органы управления. При условии беспрекословного выполнения обучаемым вождению ТС указаний обучающего либо при устранении обучающего от контроля за действиями (бездействием) обучаемого и наступлении в результате этого условий, приведших к ДТП, ответственность возлагается на обучающего вождению. В случае, если обучаемый вождению не выполнил указания обучающего по обеспечению безопасного управления ТС либо оказал ему сопротивление в намерении воздействовать на органы управления ТС с целью исправления ошибок обучаемого и тем самым обеспечения безопасности дорожного движения либо предотвращения ДТП, ответственность возлагается на обучаемого вождению. Наряду с этим ответственность за ДТП может быть возложена на обучаемого вождению в том случае, если он воспользовался как водителем учебным ТС самостоятельно, при отсутствии в салоне ТС обучающего вождению.

Обязанности пассажиров регламентированы 6 главой ПДД РФ и относятся к категории общеизвестных правил, так как этими правилами обязаны руководствоваться все без исключения участники дорожного движения независимо от должностных полномочий и рода занятий. Несмотря на кажущуюся простоту пунктов ПДД РФ, относящихся к действиям пассажиров, отдельные аспекты ограничений на их поведение во время движения ТС требуют особой экспертной оценки. К этим ограничениям, в частности, относится запрет на отвлечение водителя от управления ТС. ПДД РФ не раскрывают понятия «отвлекать водителя от управления», не содержат перечня действий, способных отвлечь водителя от управления. Поэтому в каждом конкретном случае этот вопрос решается индивидуально. Учитывая то, что данный вопрос затрагивает индивидуальное восприятие водителем ТС поведения пассажира, а также индивидуальные особенности конкретного пассажира, решение этого вопроса в большинстве случаев не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В качестве примера, иллюст-

рирующего это утверждение, можно рассмотреть поведение пассажира, закурившего сигарету в салоне автомобиля, водитель которого не курит. На отдельных водителей подобное поведение пассажира не окажет никакого воздействия, у других вызовет раздражение и, соответственно, отвлечет их от управления ТС; у третьих может вызвать острые аллергические состояния вплоть до аллергического шока либо привести к иным аномалиям в поведении. Отношение водителей к этому поступку индивидуально, поэтому это воздействие, как факт отвлечения водителя от управления ТС, можно оценить только с учетом личности водителя, что относится к компетенции следствия и суда. Аналогичная ситуация может быть спровоцирована разговором пассажиров на повышенных тонах или драка, возникшая между ними.

Бесспорно, к компетенции автотехнической экспертизы относится отвлечение пассажиром водителя от управления, выразившееся в физическом вмешательстве в управление ТС. Вмешательство пассажира в управление может быть осуществлено:

- воздействием на органы управления ТС;
- изменением положения зеркал заднего вида;
- загромождением окон ТС, приводящим к ограничению обзорности;
- открыванием дверей ТС во время его движения;
- выставлением в открытые окна длинномерных предметов;
- выбрасыванием в окна отдельных предметов;
- нападением на водителя;
- перемещением грузов по салону легкового или кузову грузового автомобиля во время движения.

В экспертной практике при исследовании ДТС, связанных с вмешательством пассажира в управление ТС, время реакции водителя принимается равной 1,2 сек¹. Наиболее опасными из приведенного перечня являются вмешательство пассажира в управление ТС и его нападение на водителя.

Вмешательство пассажира в управление может заключаться в следующих действиях:

- воздействие на рулевое управление ТС путем захвата рулевого колеса и его поворота. При захвате верхней части рулевого колеса и смещении его в сторону пассажирского сидения (повороте его в направлении часовой стрелки) траектория движения ТС смещается вправо. При захвате нижней части рулевого колеса и перемещении в том же направлении

смещается влево. Захват рулевого колеса пассажиром с целью воспрепятствования его поворота водителем (удержание в неподвижном состоянии) может привести к сохранению направления движения ТС и, соответственно, не позволит водителю изменить траекторию его движения;

- воздействие на педаль акселератора, при включенной передаче, может привести к увеличению скорости движения ТС, а также к прекращению торможения двигателем (в случае, если водитель в данный момент производил подобное торможение);

- воздействие на рычаг ручного тормоза, а в отдельных случаях и нажатие на тормозную педаль ногой или рукой, приводят к торможению ТС и, как следствие, к изменению режима движения;

- выдергивание ключа из замка зажигания во время движения ТС закономерно приводит к остановке двигателя и, как следствие, к торможению двигателем.

Нападение пассажира на водителя может заключаться в физическом воспрепятствовании управлением ТС либо в побуждении водителя путем угроз к выполнению действий, создающих опасность для движения. Угрозы водителю могут сопровождаться применением вспомогательных средств, направленных на водителя. Для этого могут применяться: «удавка», наброшенная на шею водителя; холодное оружие либо колюще-режущие предметы, приставленные к телу водителя; огнестрельное, холодное метательное или пневматическое оружие. На практике физическое вмешательство пассажира в управление ТС или его нападение на водителя характеризуются изменением позы пассажира и его перемещением в сторону места водителя. При условии, если вмешательство пассажира в управление ТС или его нападение на водителя привели к столкновению с преградой, способной деформировать кузовные детали ТС и переместить лиц, находящихся в салоне, в сторону удара, и при этом пассажир и водитель сохранили позы, соответствующие моменту вмешательства в управление либо нападения, они могут получить травмы, характерные именно для той позы, в которой они находились в момент контактного взаимодействия с выступающими частями салона или кабины ТС (окружающей вещной обстановкой). Установление поз пассажира и водителя, а также расположение их в салоне ТС, производится путем проведения комплексных экспертиз с участием экспертов: медиков, автотехников (транспортных трасологов), трасологов. В отдельных случаях к производству подобных экспертиз привлекаются

¹ Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Методические рекомендации. М.: ВНИИСЭ, 1987. С. 19.

эксперты-биологи, эксперты по криминалистическому исследованию материалов, веществ и изделий. Эксперты-медики исследуют травмы, полученные пострадавшими пассажиром и водителем. Эксперты-транспортные трасологи (автотехники) устанавливают механизм столкновения, элементами которого, в частности, являются:

- траектории сближения ТС;
- места, которыми ТС столкнулись;
- площади перекрытия при первичном контакте ТС;
- направление деформаций на ТС;
- линии удара;
- взаимное расположение продольных осей ТС при первичном контактном взаимодействии;
- направление перемещения тел водителя и пассажиров;
- расположение преград на пути перемещения тел, способных нанести травму, а также их конфигурацию и характерные особенности выступающих частей.

Эксперты-трасологи исследуют одежду и обувь пострадавших на предмет установления повреждений, характерных для определенной позы пострадавших. Затем исследования отдельных видов экспертизы сопоставляют и на основании этого делают общий комплексный вывод о наличии факторов, свидетельствующих о вмешательстве или нападении пассажира на водителя либо об отсутствии таковых факторов.

Таким образом, учитывая то, что действия пассажира могут влиять на безопасность дорожного движения в целом и послужить причиной совершения ДТП в частности, а также учитывая то, что в отдельных случаях необходимо установление его фактического статуса, кем он является при совершении своих действий - пассажиром или водителем, о чем уже упоминалось в разделе 2, исследование его действий имеет технический аспект. Поэтому техническая оценка действий пассажиров в свете требований ПДД РФ также требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты-автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий пассажиров ТС в свете требований ПДД РФ.

4. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ПЕШЕХОДА

Пешеход, как участник дорожного движения, в случаях определенных ПДД РФ вправе находиться на дороге. В соответствии с пп. 4.1. 4.3 ПДД РФ: «4.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их

отсутствии - по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

Вне населенных пунктов при движении по проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств».

«4.3. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны».

Таким образом, пешеход вправе пользоваться той же рабочей зоной, что и водители транспортных средств. Следовательно, только взаимодействие этих участников дорожного движения в рамках, предусмотренных ПДД РФ, может способствовать повышению безопасности дорожного движения. Определение пешехода как участника дорожного движения не настолько однозначно, как определение водителя ТС: если последний - это лицо, управляющее ТС, то пешеход - «лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу». Не переходящее, не передвигающееся, а находящееся. В отличие от пассажира, в определении отсутствует понятие того, с какого момента физическое лицо становится пешеходом. Очевидно только одно, что с момента, когда данное лицо находится на дороге. Это подтверждается и определением того момента, когда человек становится пассажиром - «лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)». С этого момента пешеход теряет свой статус, определенный ПДД РФ, и приобретает статус пассажира или наоборот, теряя статус пассажира, приобретает статус пешехода. По всей видимости, по аналогии с определением понятия

«пассажир» в соответствии с определением понятия «пешеход», стадию вступления его на дорогу, т.е. период, когда он частично находится вне дороги, следует отнести к стадии приобретения статуса «пешехода». При этом в данном случае понятие «пешеход» следует рассматривать не в бытовом смысле, а в смысле определенном ПДД РФ - не пешеход в общепринятом смысле, а пешеход, наделенный определенным статусом и обязанный выполнять требования, определенные Правилами. Несмотря на кажущуюся простоту и очевидность понятия «пешеход», определенное ПДД РФ, в раскрытии его заложен глубокий смысл, о существовании которого, возможно, даже и не предполагали разработчики Правил, и только глубокий экспертный анализ дорожно-транспортных ситуаций, связанных с пешеходом, позволяет его выявить. А заключается он в том, что пешеход, как участник дорожного движения, может создать опасность для движения только в период, когда приобрел соответствующий статус, определенный ПДД РФ - находясь на дороге, и время его передвижения до вступления на дорогу не может быть признана периодом, в который он, не являясь «пешеходом», с точки зрения ПДД РФ, мог создать опасность для движения. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ:

«"Опасность для движения" - ситуация, возникающая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия».
«"Дорога" - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии». Таким образом, с точки зрения анализа ПДД РФ, пешеход может создавать опасность для движения только с момента вступления на дорогу.

Следует отметить, что отдельные функции «пешехода» возложены и на водителя ТС. В соответствии с п. 7.2 ПДД РФ: «7.2. При остановке транспортного средства и включении аварийной световой сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

- при дорожно-транспортном происшествии;
- при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно

быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м - вне населенных пунктов».

Аварийная остановка априори предполагает прекращение управления ТС и, соответственно, потери находящимся на рабочем месте водителя лицом статуса «водителя». Все остальные действия лица, потерявшего статус «водителя», по установке аварийного знака, следует отнести к действиям лица, выполняющего работу на дороге по извлечению знака из багажника, действия которого не регламентированы ПДД РФ, и пешехода, следующего к месту установки аварийного знака и далее снова лица, выполняющего работу на дороге по установке знака. При этом следование к месту установки знака явно вступает в противоречие с требованиями раздела 4 ПДД РФ, регламентирующего действия пешеходов. Аналогичная ситуация может сложиться и в случае ремонта ТС в местах аварийной остановки, где остановка и стоянка запрещены, а убрать ТС с этого места у водителя нет возможности или потери груза на проезжей части, который необходимо подобрать, тем более, что это предусмотрено требованиями второй части п. 1.5, указывающей на то, что «запрещается..., оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию». В данном случае, как и в случае, проанализированном выше, функции водителя ТС трансформируются в любой последовательности в функции пешехода или лица, выполняющего работу на дороге.

Таким образом, действия пешехода, как участника дорожного движения, имеют несомненный технический аспект. Поэтому техническая оценка действий пешеходов в свете требований ПДД РФ также требует применения специальных технических познаний, которыми обладают эксперты-автотехники. Таким образом, в компетенцию автотехнической экспертизы входит техническая оценка действий пешеходов в свете требований ПДД РФ.

5. ЭКСПЕРТНЫЕ ЗАДАЧИ, СВЯЗАННЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПДД РФ, ВХОДЯЩИЕ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП

ПДД РФ являются технико-юридическим нормативным актом, поэтому оценка действий участников дорожного движения с их позиций может иметь как техническую сторону, входящую в ком-

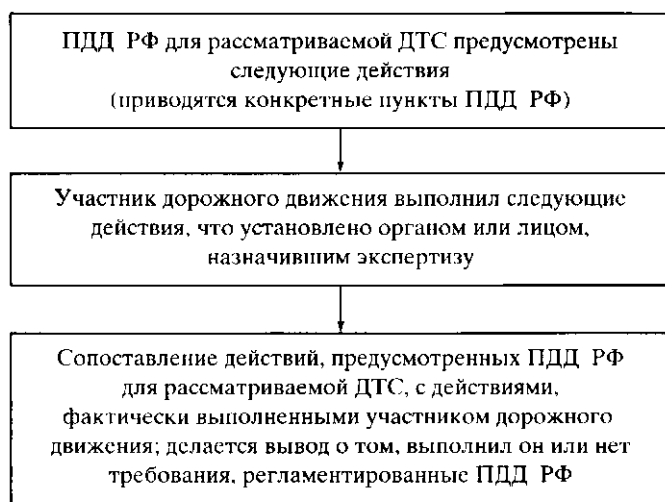


Рис. 1. Схема исследования вопроса о том, выполнил ли участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ для конкретной ДТС

петенцию автотехнической экспертизы, так и юридическую сторону, оценка которой выходит за пределы компетенции эксперта-автотехника. При этом техническая и юридическая оценки ДТС могут не совпадать. Для данного случая примером могут послужить действия несовершеннолетнего водителя (ребенка) по управлению ТС. При технической оценке ДТС экспертом действия ребенка могут не соответствовать требованиям ПДД РФ, однако при юридической оценке данной ситуации, прежде всего, будет рассмотрен вопрос о дееспособности этого водителя с позиций его возраста. В случае, если будет признано, что он еще не достиг возраста, при котором несет ответственность за свои действия или бездействия, вопрос о нарушении им требований ПДД РФ рассматриваться не должен.

С позиций судебной автотехнической экспертизы участники дорожного движения должны рассматриваться не как физические лица, имеющие свои индивидуальные особенности (возраст, половую принадлежность, опыт, недомогание, усталость, алкогольное или наркотическое состояние, наличие документов на управление ТС и т.д.). В соответствии с требованиями п. 1.3 ПДД РФ участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков. Абстрагируясь от понятия «физическое лицо» эксперт, оценивая действия участника дорожного движения, должен рассматривать его

только как обобщенного оператора, обязанного выполнять на дороге функции, предусмотренные ПДД РФ, т.е. рассматривать только техническую сторону его действий. Схема исследования вопроса о том, выполнил ли участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ для конкретной ДТС, представлена на рис. 1:

С точки зрения потребителей судебной экспертизы, лиц и органов, назначающих судебную автотехническую экспертизу, именно выводы, сделанные при решении задач, связанных с оценкой действий участников дорожного движения в свете требований ПДД РФ, используются как основа при формировании решения о наличии или отсутствии вины в действиях конкретного участника ДТП. Особым разнообразием перечень вопросов, входящих в компетенцию автотехнической экспертизы, ставящихся перед экспертами и связанных с применением ПДД РФ, не отличается. Их можно свести к следующей редакции:

- какими пунктами ПДД РФ должны были руководствоваться участники дорожного движения в рассматриваемой дорожно-транспортной ситуации (ДТС);
- какими пунктами ПДД РФ регламентированы действия участников дорожного движения в рассматриваемой ДТС;
- регламентированы ли действия определенного участника дорожного движения ПДД РФ;
- выполнил ли определенный участник дорожного движения действия, предусмотренные ПДД РФ;
- располагал ли конкретный участник дорожного движения технической возможностью для выполнения требований ПДД РФ, относящихся к ДТС, предшествовавшей ДТП;
- соответствуют ли действия конкретного участника ДТП требованиям ПДД РФ, относящимся к рассматриваемой ДТС;
- в случае, если в действиях участника ДТП усматриваются несоответствия требованиям ПДД РФ, находится ли это несоответствие в причинной связи с ним.

6. ЭКСПЕРТНЫЕ ЗАДАЧИ, СВЯЗАННЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПДД РФ, НЕ ВХОДЯЩИЕ В КОМПЕТЕНЦИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП

В связи с необходимостью юридической квалификации действий участников ДТП судебно-следственные органы зачастую пытаются ставить перед экспертами правовые вопросы, требующие юридической оценки всех материалов дела, включая и заключения экспертов, на их относимость,

допустимость, достоверность и достаточность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В порыве должностного усердия отдельные эксперты, не вникая в суть данной юридической задачи, решают эти вопросы и таким образом выходят за пределы своей компетенции. Наиболее часто встречающимися вопросами, требующими юридической оценки всех материалов дела и потому не входящими в компетенцию автотехнической экспертизы, являются следующие:

- усматриваются ли в действиях данного участника ДТП (водителя, пешехода, пассажира) нарушения ПДД РФ;
- находятся ли в причинной связи нарушения ПДД РФ водителем, пешеходом или пассажиром в причинной связи с ДТП;
- имело бы место ДТП в случае, если бы водитель, пешеход или пассажир не нарушили ПДД РФ;
- виновен ли водитель, пешеход или пассажир в совершении ДТП.

7. УСТАНОВЛЕНИЕ МОМЕНТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ОПАСНОСТИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

На протяжении всего периода существования судебной автотехнической экспертизы вопрос о праве у эксперта-автотехника выбирать момент возникновения опасности для движения всегда оставался дискуссионным. Одним из основных аргументов в пользу того, что выбор момента возникновения опасности для движения не входит в компетенцию автотехнической экспертизы, было то, что в ПДД РФ отсутствовало определение этого понятия. В связи с этим сторонники этого мнения утверждали, что выбор момента возникновения опасности для движения требует юридической оценки всех материалов дела, включая и заключения экспертов, на их относимость, допустимость, достоверность и достаточность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В редакцию ПДД РФ, вступившую в действие с 01 января 2004 г., понятие «момента возникновения опасности» для движения введено. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Опасность для движения*» — ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия».

Приведенное определение отчетливо показывает, что в определении «опасности для движения» выделен технический

аспект - «ситуация, возникшая в процессе дорожного движения». Понятие «опасность для движения» приведено в общем пункте 1.5 ПДД РФ, касающемся всех участников дорожного движения, и во второй части п. 10.1 Правил, касающейся только водителей ТС: 1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, *чтобы не создавать опасности для движения* и не причинять вреда.

10.1. *При возникновении опасности для движения*, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Таким образом, ПДД РФ регламентируют два аспекта, связанных с понятием «опасность для движения». Первый из них связан с ограничением в тех действиях участников дорожного движения, которые могут создать опасность для движения, в регламентации действий водителей ТС при возникновении опасности для движения. Приведенные пункты ПДД РФ, несомненно, взаимосвязаны между собой моментом возникновения опасности для движения. Несмотря на то что в ПДД РФ появилось определение понятия «опасности для движения», оно не содержит конкретики установления как самого момента, так и его сути. В чем же заключается этот момент? Очевидно в том, что как это следует из самого определения, это ДТС, при которой «продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия». Ранее неоднократно производились попытки подготовки рекомендаций для следователей и судей в выборе момента возникновения опасности для движения. Подобную попытку предпринимал и автор данной работы. Однако чаще всего эти рекомендации использовались не как способ установления момента возникновения опасности для движения, а как шаблон однотипных ситуаций, что зачастую приводило к ошибкам в принятии решения по делу. Очевидным стало то, что выбор момента возникновения опасности для движения наряду с юридической оценкой требует и технической оценки с позиций требований ПДД РФ и выполнения определенных расчетов. И ранее в экспертной практике имело место допущение в выборе момента возникновения опасности для движения экспертами. В частности, экспертам было предоставлено право установления момента возникновения опасности для движения, требующего принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезда на препятствие, столкновения ТС, опрокидывания и т.д.), если при этом необхо-

димы специальные познания в проведении соответствующих расчетов, моделирования и эксперимента².

ПДД РФ определяют только одного представителя участников дорожного движения, на которого возлагается обязанность по принятию мер для предотвращения ДТП. Однако абсолютно очевидным является, к примеру, то, что и пешеходы в определенных ДТС обязаны принимать меры к предотвращению ДТП, в частности в силу требований пп. 4.5 и 4.6 ПДД РФ: «4.5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств».

«4.6. Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирущика)».

Расширение спектра участников дорожного движения, исследование действий которых входит в компетенцию автотехнической экспертизы, за счет пассажиров и пешеходов, соответственно, расширяет возможности эксперта-автотехника в определении момента возникновения опасности для движения. Если раньше, к примеру, для установления момента возникновения опасности для движения необходимо было вначале установить несоответствие в действиях пешехода или пассажира (чего эксперт сделать был не вправе, так как это не входило в его компетенцию), то с появлением такой возможности эксперт вправе указать, что несоответствие действий этих участников создало опасность для движения. С учетом технической оценки действий этих участников дорожного движения в свете требований ПДД РФ, без учета юридической ее стороны, эксперт-автотехник вправе установить момент возникновения опасности для движения. Определение опасности для движения, приведенное в ПДД РФ, дает основание утверждать, что ее возникновение зависит от изменения любого из элементов, формирующих дорожное

движение в целом «водитель - автомобиль - дорога - среда» (ВАДС).

Таким образом, опасность для движения - изменение любого элемента системы ВАДС, ухудшающего взаимодействие элементов и способное повлечь за собой неблагоприятные последствия. ПДД РФ являются системой норм, регламентирующих часть правовых отношений в системе ВАДС. Исходя из разъяснения понятия «опасность для движения», приведенного в последней редакции ПДД РФ, под опасностью для движения следует понимать, следующее, несколько более развернутое, понятие: опасность для движения - обстоятельства, ухудшающие условия движения (изменение дорожных и метеорологических условий, технического состояния транспортного средства и перевозимого груза, состояния водителя и пассажира), либо появление (возникновение) препятствия на дороге.

В ПДД РФ отсутствует указание о том, когда можно считать ту или иную опасность для движения реальной. Опасность возникает в конкретной совокупности обстоятельств, эта совокупность неповторима, ДТП многообразны, но опасность для движения есть объективная реальность. Речь идет об опасности наезда, столкновения, опрокидывания ТС, об угрозе жизни и здоровью людей, сохранности имущества (причинению вреда). Опасность может появляться постепенно или возникать внезапно, быть осознанной или нет как теми, кто создал ее, так теми, кому она угрожает.

В процессе возникновения опасности для движения, которым может быть, в частности, двигающийся объект (например, пешеход или ТС, управляемое другим водителем), необходимо (наряду с проведением правовой оценки ДТС - вправе ли и в состоянии ли водитель рассчитывать на то, что другой участник движения будет действовать в рамках требований ПДД РФ) проведение технической оценки возникающей ситуации на предмет того, с какого момента у водителя появилась объективная возможность оценить изменение ситуации как приобретающую статус опасной, т.е. с какого момента своего развития ДТС приобрела

² См.: Современные возможности судебной экспертизы. Метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М., РФЦСЭ. «Триада-Х». «Успех», 2000; Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России. Науч. издание. М.: АНТИДОР, 2004; Теория и практика судебной экспертизы в гражданском и арбитражном процессе. Научно-практическое пособие, М.: ООО «Викор-Ме-диа», 2006.

опасный для движения характер. Возможность ориентации в развитии ДТС зависит от возраста, физического и психофизиологического состояния, стажа работы, опыта, интеллекта и других субъективных качеств конкретного водителя, оценка которых не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. Подобная оценка возможна судебно-следственными органами в рамках установления наличия или отсутствия в действиях конкретного участника, с учетом его индивидуальных особенностей, нарушений ПДД РФ и вины. Эксперт-автотехник вправе рассматривать ДТС на предмет установления момента возникновения опасности для движения только отвлеченно от индивидуальных особенностей конкретного водителя ТС, пешехода или пассажира, рассматривая их опосредованно, как операторов, обязанных выполнять определенные функции, т.е. как стереотипный образ. При этом установление момента возникновения опасности для движения, с технической точки зрения, не влечет за собой установление других данных, сопутствующих моменту возникновения опасности для движения. Эксперт-автотехник не вправе, к примеру, устанавливать скорость движения пешехода, протяженность пути движения пешехода или ТС с момента возникновения опасности для движения до контактного взаимодействия, в случаях, когда их невозможно установить расчетами и т.д. Во всех подобных случаях, при отсутствии необходимых данных, эксперт должен направлять ходатайство об их предоставлении органу, назначившему экспертизу. В ходатайстве, наряду с обычным перечнем необходимых данных и материалов, эксперт вправе указать, что с технической точки зрения (для рассматриваемой ДТС) моментом возникновения опасности для движения является следующий, и для установления технической возможности предотвращения ДТП в этот момент необходимы следующие исходные данные. Неоспоримым правом органа, назначившего судебную экспертизу, является указание момента возникновения опасности для движения, установленного путем юридической оценки всех материалов дела в совокупности. В этом случае эксперт не вправе отказываться от исследования ДТС в момент, указанный органом, назначившим судебную экспертизу. В то же время эксперт вправе произвести исследование в тот момент возникновения опасности для движения, который он считает более соответствующим исследуемой ДТС с технической точки зрения. В случае расхождения мнений между органом, назначившим судебную экспертизу, и экспертом последний обязан привести в заключении обоснование своего выбора момента. Подобное обоснование, например, для случая

пересечения пешеходом проезжей части (как наиболее распространенного вида ДТП) может быть изложено в следующей редакции: с момента вступления пешехода на дорогу и приобретения соответствующего статуса, регламентированного ПДД РФ, вначале он движется в направлении предполагаемой траектории движения ТС; при этом как у водителя, так и у пешехода имеется взаимная возможность видеть друг друга. В этот момент, несмотря на то что возможное препятствие уже появилось, опасностью для движения оно еще не является, так как для достижения уровня предполагаемой траектории движения ТС пешеходу необходимо преодолеть существенное расстояние, зачастую десятки метров. Пролонгируя развитие ДТС, водитель ТС понимает, что к моменту, когда пешеход достигнет предполагаемой полосы движения ТС, последнее линию движения пешехода уже преодолет и, соответственно, необходимость в применении мер по предотвращению наезда у водителя нет. Но пешеход меняет темп движения, ускоряя его и двигаясь с этой скоростью, он уже может оказаться на пути ТС в тот момент, когда последнее достигнет линии движения пешехода. Следовательно, с технической точки зрения опасность для движения ТС возникла с момента изменения темпа движения пешехода.

В связи с изложенным установление момента возникновения опасности для движения, наряду с юридической требует и технической оценки ДТС с позиций, определенных ПДД РФ. Возникновение (появление) препятствия, что в соответствии с п. 10.1 Правил дорожного движения РФ также является возникновением опасности, следует понимать (рассматривать) как процесс, связанный со сложной ДТС. Сложная ДТС - это совокупность развивающихся на дороге событий, содержащая существенно больший, чем обычная ДТС, объем информации, которая вынуждает водителя чаще воздействовать на органы управления автомобиля с целью изменения скорости и направления движения. Учитывая то, что момент возникновения опасности имеет и технический аспект, установление момента возникновения опасности для движения с технической точки зрения входит в компетенцию автотехнической экспертизы. В связи с этим эксперт-автотехник вправе по своей инициативе устанавливать момент возникновения опасности для движения с технической точки зрения. В том случае, когда у эксперта имеются сомнения в установлении момента, он вправе отказаться от его установления, а также запросить данные о нем у органа, назначившего судебную экспертизу.

8. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ РЕГУЛИРОВЩИКОВ, ГРУЗЧИКОВ, А ТАКЖЕ ИНЫХ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ ВНЕ ТС НА ДОРОГЕ И НЕ ВЫПОЛНЯЮЩИХ НА НЕЙ РАБОТУ

8.1. Экспертная оценка действий регулировщиков

В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ: «*Регулировщик*» - лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей». По сравнению с редакцией ПДД РФ, действовавшей до 1 апреля 2001 г., круг лиц, на которых распространяется понятие «регулировщик», существенно сужен. В частности, из него исключены «дружинники» и «внештатные сотрудники милиции». Кроме того, жестко ограничен временной период - «при исполнении ими своих должностных обязанностей». Следовательно, даже при наличии всех атрибутов «регулировщика», человек, если он не находится при исполнении своих должностных обязанностей, соответствующего статуса не получает. В соответствии с требованиями п. 1.3 ПДД РФ «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами».

ПДД РФ функции и права «регулировщика» полностью не регламентированы. Отдельные из них приведены в п. 2.4 ПДД РФ, где указано, в частности, что «право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам...». Требования п. 4.4 ПДД РФ указывают на то, что «в местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика. ...». Раздел 6 ПДД РФ регламентирует сигналы «регулировщика» (п. 6.10.), а также способы остановки «регулировщиком» транспортного средства

средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство», кроме этого в соответствии с п. 6.12 «дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения». Требования п. 6.15 ПДД РФ определяют приоритет сигналов и распоряжений «регулировщика» по отношению к сигналам светофоров, требованиям дорожных знаков или разметки. Пункт 15.3 ПДД РФ регламентирует сигналы «дежурных по переезду», входящих в перечень лиц, отнесенных к «регулировщикам», по регулированию движения на переезде.

Функции «регулировщиков», являющихся сотрудниками МВД, регламентированы «Наставлением по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (далее Наставление)³. К экспертной оценке действий «регулировщиков» относятся те из них, которые непосредственно связаны с организацией дорожного движения.

В соответствии с п. 13.1 Наставлений «основными способами несения ДПС являются: контроль за поведением участников дорожного движения, предостережение их от совершения противоправных действий либо пресечение правонарушений, осуществление распорядительно-регулирующих действий». Пункт 13.3 этих Наставлений раскрывает понятие распорядительно-регулирующих действий: «К распорядительно-регулирующим действиям относится регулирование движения жестами, которое осуществляется в местах временных заторов в движении, при проведении массовых и специальных мероприятий, при неисправности светофорной сигнализации, при обеспечении перехода дорог пешеходами и в других случаях осложнения дорожной обстановки». На сотрудников дорожно-патрульной службы (ДПС), осуществляющих свои функции на стационарных постах ДПС требованиями п. 17.1 возложены «надзор за дорожным движением, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений, а также осуществление распорядительно-регулирующей деятельности».

В соответствии с п. 18.3 Наставлений «действия сотрудников ДПС должны быть понятны участникам дорожного движения, а сигналы водителям во избежание вынужденного создания ими помех для движения других транспортных средств (необходимость применения экстренного тормо-

³ Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации // Российская газета. 1999. 26 мая. № 50-51 (2662-2663).

жения, маневрирования и т.п.) - подаваться своевременно». В п. 6.10 ПДД РФ, разъясняющем смысл сигналов «регулировщика», в частности, указано, что наряду с установленными сигналами «регулировщик» может подавать жестами рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам. Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем)».

Таким образом, «регулировщик» может осуществлять свои функции как с использованием сигналов, регламентированных ПДД РФ, так и с «использованием жестов рук и других сигналов», не регламентированных ими, но, тем не менее, разрешенных к использованию. В данном случае обращает на себя внимание определенное несоответствие п.п. 1.2, 1.3 и 6.10 ПДД РФ. Термин «регулировщик», приведенный в п. 1.2 ПДД РФ, определяет выполнение его полномочий по регулированию дорожного движения «с помощью сигналов, установленных Правилами». В свою очередь, п. 1.3 ПДД РФ устанавливает обязанность участников дорожного движения по выполнению распоряжений «регулировщиков», связанных также только с «установленными сигналами», а п. 6.10 ПДД РФ восполняет возможность регулирования дорожного движения, наряду с установленными ПДД РФ сигналами, «жестами рук и другими сигналами, понятными водителям и пешеходам». Обязанность выполнения водителями и пешеходами распоряжений «регулировщика» с использованием жестов рук и других сигналов, не установленных Правилами, ПДД РФ не предусмотрена. Таким образом, фактически регулирование дорожного движения с использованием жестов рук и других сигналов, не установленных ПДД РФ, является открытой нормой, не обязательной как для осуществления регулирования дорожного движения «регулировщиком», так и для выполнения подобных распоряжений водителями и пешеходами. Обязательными для выполнения жестов рук и других сигналов «регулировщика», не установленных ПДД РФ, являются только те сигналы, которые совпадают по смыслу с установленными сигналами, не расширяют их толкования, не противоречат им и не придают иного значения, т.е. фактически дублируют их в более явном и понятном виде.

Критерием оценки регулирования дорожного движения с «использованием жестов рук и других сигналов» является условие того, что они понятны водителям и пешеходам и не противоречат установленным ПДД РФ сигналам «регулировщика». Из приведенного становится очевидным, что использование жестов рук и сигналов, не регламентированных ПДД РФ, относится к субъективной категории физического

лица, исполняющего обязанности «регулировщика», а их восприятие и понимание зависят от субъективных качеств конкретных водителей и пешеходов (участников дорожного движения). В экспертной практике, в частности, известны случаи, когда жест «регулировщика» о воздержании пешеходов от перехода проезжей части, воспринимался другими пешеходами, находящимися за его спиной, как побуждение к переходу. Либо другой случай, когда указание «регулировщика» жезлом в сторону обочины, воспринималось водителем буквально, и он в надежде на то, что «регулировщик» обеспечил безопасность маневра, выполнил его, не уступив при этом дорогу ТС, следующему в прямом направлении без изменения направления движения. Сам по себе критерий жестов рукой и знаков, не регламентированных ПДД РФ, содержит в себе многочисленные пути толкования, зависящие от опыта конкретного субъекта, его навыков ориентации в типовых и индивидуальных ДТС, т.е. от субъективных качеств исполнителя. В значительной мере возможность понять жест «регулировщика» рукой или жезлом зависит от технической точности и соответствия ПДД РФ, а, возможно, даже и от «театральности» исполнения этого жеста. Так как жесты рукой не регламентированы ПДД РФ, то, по сути, «регулировщик» в любой исполненный им жест может вложить определенный смысл, известный и понятный только ему. Оценить этот жест, по сути, невозможно, так как он нигде не фиксируется. В связи с изложенным исследование ДТС, возникших в результате использования «регулировщиком» жестов рук и сигналов, не регламентированных ПДД РФ, требует юридической оценки всех материалов дела (включая и протоколы опросов и допросов) на их относимость, допустимость и достоверность, что не входит в компетенцию автотехнической экспертизы. Соответственно и решение задач, связанных с использованием «регулировщиками» жестов рук и сигналов, которым ПДД РФ не определено соответствующее значение, не входит в компетенцию судебной автотехнической экспертизы. Возможно, оценка отдельных элементов этих задач в конкретных ситуациях может быть решена в рамках судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя, пешехода и «регулировщика».

В сферу экспертной оценки действий «регулировщика» входят действия по регулированию дорожного движения с использованием установленных ПДД РФ сигналов. При этом оценке подвергается техническое соответствие сигнала «регулировщика» требованиям п. 6.10 ПДД РФ. Сложность решения данной задачи заключается в том,

что сигналы, подаваемые «регулирующим», не фиксируются. В отличие от светофорных объектов, функции которых «регулирующий» осуществляет в соответствии с п. 6.10 ПДД РФ, регулирование дорожного движения сигналами осуществляется в свободном режиме, связанном с индивидуальным восприятием дорожной обстановки, а также в соответствии с распоряжениями руководства по осуществлению особого режима регулирования. Работа светофорных объектов зависит от заранее установленного или регулируемого с пульта цикла работы, который фиксируется соответствующим образом. В случае сбоя в работе светофорного объекта либо его неисправности информация об этом фиксируется и при необходимости может быть востребована и исследована. В случае же регулирования дорожного движения «регулирующим» информация о его деятельности не фиксируется и не может быть представлена в достоверном и объективном виде. Данные о деятельности «регулирующих» в большинстве случаев можно получить только на основании показаний очевидцев его деятельности. Оценка действий «регулирующих» очевидцами, по своей сути, субъективна. В связи с этим экспертная оценка действий «регулирующих» на правильность выполнения ими сигналов регулирования дорожного движения, установленных ПДД РФ, может осуществляться исключительно после того, как следствие или суд даст положительную оценку показаний очевидца, касающихся действий «регулирующего», и предоставит эти показания эксперту в статусе «исходных данных». В данном случае исключением могут быть признаны только данные о деятельности «регулирующих», полученные видеосъемкой, приобщенные следователем или судом соответствующим образом к материалам дела.

Несомненно, в сферу экспертной оценки деятельности «регулирующих» должны входить действия, предусмотренные п. 18.3 Наставлений, по своевременности выполнения ими своих функций. Действия «регулирующих», осуществленные ими, несвоевременно, способны создать опасность для движения. В частности, действия «регулирующих», ставящие водителей ТС в условия выбора между выполнением их сигналов по регулированию дорожного движения путем выполнения резкого (экстренного) торможения или маневра и выполнением требований п.п. 1.5, 8.1 и 10.5 ПДД РФ, указывающих на то, что «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда», «...маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения», «водителю

запрещается ... резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия», могут дезориентировать водителей ТС и отвлечь их от контроля за развитием дорожно-транспортной ситуации. Выбор водителя ТС в пользу указаний «регулирующего», поданных им несвоевременно, может привести к тому, что беспрекословное выполнение этих указаний создаст помеху или опасность для движения другим участникам движения либо причинит им вред. Подобные действия способны вызвать цепную реакцию по неадекватному поведению водителей других ТС, по отношению к которым сигнал «регулирующего» не подавался. Действия водителей в подобной ситуации будут не соответствовать требованиям п.п. 1.5, 8.1 и 10.5 ПДД РФ. Возникает вопрос, как в этом случае квалифицируются действия «регулирующего»? Ранее ПДД РФ специально не устанавливали ответственность «регулирующих» за нарушение, нечеткое исполнение либо несвоевременное исполнение функций, предоставленных им Правилами. Требования п. 1.6 ПДД РФ устанавливают такую ответственность: «лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством». До 1 апреля 2001 г. статус «лица», в соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ, распространялся на «водителя» и «пешехода». В опосредованной форме через понятие «участник дорожного движения» такой статус имел и «пассажир» ТС. С введением с 1 апреля 2001 г. в п. 1.2 ПДД РФ понятия «пассажир» он приобрел этот статус в явной форме. Изменение же понятия «регулирующий» путем присвоения ему статуса «лица» закономерно привело к изменению его правового статуса. В соответствии с новой редакцией ПДД РФ он отнесен к категории «лиц», несущих ответственность за нарушение Правил.

Несмотря на то что перечень лиц, на которых распространяются функции «регулирующего», строго ограничен, в отдельных случаях ПДД РФ распространяют эти функции и на других лиц. Так, в соответствии с требованиями п. 1.5 ПДД РФ «лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию». В соответствии с разъяснениями п. 2.4 ПДД РФ «право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 6.13 контрольных пунктах - также работ-

никам Министерства транспорта Российской Федерации». Требования п. 15.5 ПДД РФ указывают на то, что «при вынужденной остановке на переезде водитель... должен: при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда; оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги; при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигналы остановки». Как в первом случае, при обеспечении доступными средствами информирования участников движения об опасности, так и во втором случае остановки ТС работником Министерства транспорта, эти действия являются элементами регулирования дорожного движения и, соответственно, относятся к функциям «регулирущика».

Экспертная оценка данной категории лиц, использующих в своей деятельности элементы регулирования дорожного движения, отнесенные ПДД РФ к компетенции «регулирущика», так же как и в случае с последними, возможна, только если их действия приведены следствием или судом в статусе «исходных данных». В этом случае экспертный анализ их действий аналогичен анализу действий «регулирущика». Отличием является только то, что оценка их действий производится в рамках тех пунктов ПДД РФ, которыми им эти полномочия предоставляются. Ни в коем случае нельзя оценивать действия этих лиц в рамках требований ПДД РФ и Наставлений, регламентирующих действия «регулирущика».

8.2. Экспертная оценка действий грузчиков и иных физических лиц, находящихся на дороге вне ТС и выполняющих на ней работу

ПДД РФ понятие «грузчиков» или иных «физических лиц», находящихся на дороге вне ТС и выполняющих на ней работу, не определено. Наряду с этим ПДД РФ также не определено и само понятие «работы». То, что на дороге возможно проведение работ, следует из определения, данного в п. 1.2 ПДД РФ: «Пешеход - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску». Из раскрытия этого понятия следует, что физические лица, выполняющие на дороге большинство видов работ, пешеходами не

являются и, следовательно, требования 4 раздела ПДД РФ «Обязанности пешеходов» на них не распространяются. Физические лица, выполняющие работу вне ТС на дороге, не отнесены ПДД РФ и к понятию «участник дорожного движения». В связи с этим их действия не подпадают под требования ПДД РФ, включая и требования п. 1.6 этих Правил, определяющего ответственность лиц, нарушивших их. Таким образом, действия физических лиц, выполняющих на дороге вне ТС некие виды работы, не отнесенные к действиям пешехода, экспертной оценке в свете требований ПДД РФ не подлежат.

В опосредованной форме действия физических лиц, выполняющих работу на дороге вне ТС, регламентированы требованиями «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (далее Основные положения). В частности, в п. 14 Основных положений указывается: «Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями.

По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов».

В соответствии с требованиями п. 15 Основных положений «соответствующие должностные и иные лица в условиях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают производство любых работ на дороге, создающих помехи движению транспортных средств или пешеходов».

Приложением 1 к ПДД РФ предусмотрен только один предупреждающий о работе на дороге дорожный знак 1.23 «Дорожные работы». Однако он информирует только о дорожных работах, и знаков, предупреждающих о других видах работы, которые могут выполняться на дороге, Приложение 1 к ПДД РФ не содержит. Возможность использования для этих целей предупреждающего знака 1.30 «Прочие опасности» Приложение 1 не содержит. В связи с отсутствием подобной регламентации использование знака 1.30 для предупреждения участников дорожного движения о том, что на дороге производятся работы, не относящи-

еся к категории дорожных, следует с экспертной точки зрения отнести к свободной норме, не обязательной как для исполнения со стороны физических лиц, выполняющих работу на дороге, так и со стороны участников дорожного движения, для которых этот знак предназначен. Наряду с изложенным следует отметить сложность использования предупреждающих знаков 1.23 и 1.30, обусловленную большим расстоянием их установки от места проведения работ (не менее 50 м) и возможностью их приобретения.

В понятие «иные лица», упомянутое в Основных положениях, в частности, входят и физические лица, непосредственно осуществляющие работу на дороге вне ТС. Требование Основных положений об установке в местах проведения работ «соответствующих дорожных знаков, направляющих и ограждающих устройств, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красных или желтых сигнальных огней» находится в определенном противоречии с требованиями п. 1.5 ПДД РФ, указывающего, в частности, на то, что «запрещается... самостоятельно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения...» Таким образом, учитывая данный запрет на самостоятельную установку дорожных знаков и других технических средств организации движения, куда бесспорно входят направляющие и ограждающие устройства, а также желтые и красные сигнальные огни, обеспечение безопасности движения подобным образом со стороны физических лиц, осуществляющих работу на дороге вне ТС, вступает в противоречие с приведенным выше требованиями п. 1.5 ПДД РФ. В данном случае организация дорожного движения должна осуществляться по согласованию с ГИБДД(ГАИ) соответствующими организациями, на которые возложена данная обязанность. При соблюдении указанных условий физические лица, осуществляющие работу на дороге вне ТС, не несут ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения в месте проведения работ. В противном случае при самостоятельной организации дорожного движения (выставлении дорожных знаков, направляющих и ограждающих устройств и т.д.) юридическими или физическими лицами и наступлении последствий, предусмотренных действующим Законодательством, ответственность за необеспечение безопасности движения возлагается на эти лица.

Достаточно распространенным видом работ, выполняемым на дороге, является ремонт ТС, осуществляемый водителем. В соответствии с разъяснениями п. 1.2 ПДД РФ, «водитель - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик,

ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению». Приведенный термин четко определяет функции, выполняемые «водителем»; такой вид работы, как ремонт ТС, в них не включен. При вынужденной остановке на дороге, связанной с необходимостью выполнения ремонта ТС и отсутствия возможности отвода ТС за ее пределы, водитель должен для предупреждения участников движения об опасности, которую может создать ТС, включить аварийную световую сигнализацию (п. 7.1 ПДД РФ). Далее, в соответствии с требованиями п. 7.2 ПДД РФ «при остановке транспортного средства и включении аварийной сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен: ...при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями». Обращает на себя внимание то обстоятельство, что в этом пункте Правил не определено лицо, осуществляющее установку аварийного знака. С того момента, как физическое лицо прекратило управление ТС и покинуло его для осуществления требований п. 7.2 ПДД РФ, оно утрачивает статус «водителя» и, соответственно, в период установки знака аварийной остановки, если его действия не будут признаны одним из видов работы, приобретает статус «пешехода». Однако в данном случае следует учитывать то обстоятельство, что в соответствии с разделом 4 ПДД РФ пешеход далеко не во всех случаях имеет право беспрепятственного передвижения по дороге. В отдельных случаях физическое лицо, находясь в статусе «пешехода», выполнить требования п. 7.2 ПДД РФ не вправе. Учитывая достаточно существенные ограничения на передвижение пешехода по дороге и необходимость выполнения требований п. 7.2 ПДД РФ, действия физического лица, связанные с установкой знака аварийной остановки, с экспертной точки зрения следует признавать видом работы. При исследовании подобных ситуаций на это обстоятельство необходимо обращать внимание судебно-следственных органов. Аналогичным образом следует оценивать и действия физического лица, связанные с непосредственным ремонтом ТС. Бесспорным является то, что совмещение ремонтных работ и управление ТС невозможно. В связи с этим факт выполнения ремонтных работ ТС означает, что физическое лицо, выполняющее его, водителем не является. В то же время ремонт ТС, вне всякого сомнения, является срочным либо мелким видом работ. В частности, к мелким и

срочным видам работ, по всей видимости, следует отнести и действия физического лица по подготовке инструмента к ремонтной работе, разгрузке-загрузке багажника (кузова) и т.д.

Вопрос выполнения срочных и мелких видов работ, не требующих долговременного изменения организации дорожного движения и обеспечения ее безопасности, Основными положениями и ПДД РФ не урегулирован. К ним, в частности, относятся погрузо-разгрузочные работы, выполняемые грузчиками, оказание медицинской помощи пострадавшим на дороге, фиксация следов на месте ДТП, ликвидация помех для движения случайно оказавшихся на дороге и т.д. Согласно разъяснениям п. 1.2 ПДД РФ физические лица, выполняющие работу на дороге, пешеходами не являются. В то же время, как уже отмечалось ранее, ПДД РФ для определенных видов работ делают исключение. Так, физические лица, выполняющие работу «передвижением в инвалидных колясках без двигателя, ведением велосипеда, мопеда, мотоцикла, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску», приравнены к пешеходам. Соответственно выполнение подобных видов работы, если оно приравнено к действиям пешеходов, регламентируется соответствующими требованиями ПДД РФ, относящимися к регламентации действий пешеходов. В этом случае, с экспертной точки зрения, действия этих лиц как равноправных участников дорожного движения рассматриваются по обычной схеме. В случае же, если вид работы выходит за рамки исключения, сделанного в ПДД РФ, действия лиц, выполняющих эти работы, рассматриваются в рамках Основных положений либо особых Инструкций, касающихся определенного вида работы (оказание медицинской помощи, фиксация следов ДТП и т.д.), либо в отдельных случаях дается констатация того, что выполнение подобного вида работ не регламентировано ни ПДД РФ, ни Основными положениями, ни иными нормативными документами и потому не подлежит экспертной оценке.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что определяющим в отнесении определенного вида работ к действиям пешехода или рабочего, выполняющего работу на дороге, является не только сам вид работы, но и способ ее осуществления. Одним из самых распространенных видов работы, выполняемых на дороге вне ТС, является погрузо-разгрузочная работа, одним из элементов которой, в свою очередь, является перемещение грузов. Выполняют эту работу профессиональные грузчики, либо в силу сложившихся

определению термина «пешеход» физическое лицо, перемещающее грузы по дороге на тележке или санках, приравнивается к пешеходам. Здесь четко определено вспомогательное средство, с помощью которого выполняется данная работа - тележка или санки. Перемещение этих же грузов без использования данных вспомогательных средств, например, путем переноса в руках или на плечах не включено в перечень работ, при исполнении которых физическое лицо, выполняющее их, приравнено к пешеходу, поэтому такие лица пешеходами не являются, так как фактически являются грузчиками либо физическими лицами, исполняющими их функции. В данном случае при экспертной оценке подобных ситуаций эксперт обязан обратить внимание судебно-следственных органов на особенности отнесения конкретного физического лица к пешеходам либо рабочим (грузчикам), выполняющим работу на дороге вне ТС. Подобная квалификация имеет существенное значение для подавляющего большинства ДТС с участием физического лица, находящегося на дороге вне ТС. Перемещение грузов физическими лицами по дороге различными способами достаточно распространенное явление. Критериев того, начиная с какой массы или габаритных размеров груза, его перемещение является работой, не существует, и они, по всей видимости, не могут быть установлены, так как зависят от физических возможностей конкретного лица. В связи с тем что в данном случае оценке подвергается не только сам по себе факт перемещения грузов и способ его исполнения, но и критерий определения самого груза, данные о том, является ли перемещаемый груз таковым, должны устанавливаться судебно-следственными органами и предоставляться эксперту в качестве исходного данного. Таким образом, во всех ДТС, связанных с наездами на физическое лицо, одним из элементов экспертного исследования должно быть установление статуса этого лица и отнесение его либо к пешеходам либо к физическим лицам, выполняющим работу на дороге вне ТС. При этом в последнем случае необходимо обращать внимание судебно-следственных органов на то, что действия физических лиц, выполняющих работу на дороге вне ТС и не имеющих статуса «штатных» водителей, регулировщиков и т.п., ПДД РФ не регламентированы, и на их действия требования пунктов Правил, касающихся пешеходов, водителей, регулировщиков и т.п., не распространяются.

ЛИТЕРАТУРА

1. Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России. Науч. издание. М.: АНТИДОР, 2004.

2. *Дадашев Ф.Д., Чобанзаде ИМ., Чава И.И.* и др. Экспертная профилактика по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, связанных с организацией дорожного движения, дорогой и дорожными условиями. Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. Аз. НИИПСЭКиК, 1992.
3. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: За рулем, 2006.
4. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: Транспорт, 2006.
5. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Метод, рекомендации. М.: ВНИИСЭ, 1987.
6. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.
7. Современные возможности судебной экспертизы. Метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ. «Гриада-Х». «Успех», 2000.
8. *Суворов Ю.Б.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Техничко-юридический анализ причин ДТП и причинно-действующих факторов: Учеб. пособие. М.: Изд-во ПРИОР, 1998.
9. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* О применении некоторых норм-определений Правил дорожного движения РФ при судебно-экспертной оценке и судебно-следственной квалификации деяний участников дорожного движения и иных лиц, причастных к обеспечению безопасности дорожного движения // Автотранспортное предприятие. 2002. Май.
10. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Методические возможности судебной автотехнической экспертизы по исследованию обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или особых дорожных условиях // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинение вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. Сб. науч. трудов. МАДИ (ГТУ), РФЦСЭ. М., 2002.
11. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях (В помощь экспертам). М.: РФЦСЭ, 2003.
12. *Суворов Ю.Б., Чава И.И.* Судебно-экспертная оценка действий пешеходов и пассажиров // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинение вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. Сб. науч. трудов. МАДИ (ГТУ), РФЦСЭ. М., 2002.
13. Теория и практика судебной экспертизы в гражданском и арбитражном процессе. Научно-практ. пособие. М.: ООО «Викор-Медиа», 2006.
14. *Чава И.И., Суворов Ю.Б.* О применении некоторых определений Правил дорожного движения Российской Федерации. Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). М.: МВД РФ, 1997.
15. *Чава И.И.* Криминалистическая классификация участников дорожно-транспортных происшествий // Совершенствование производства судебных автотехнических экспертиз. Сб. науч. трудов. М.: ВНИИСЭ, 1989.
16. *Чава И.И., Янин В.Н.* Применение положений пп. 1.1, 1.2, 8.12 и раздела 17 Правил дорожного движения РФ в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1998.
17. *Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В.* Применение положений пп. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ, 1995.
18. *Чава И.И., Сафронова И.Н.* Основные исходные данные для назначения судебных автотехнических экспертиз // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 2(87). М.: МВД РФ, 1996.
19. *Чава И.И., Янин В.Н., Емельянов Ю.В.* Применение положений Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). М.: МВД РФ, 1997.
20. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия: Учебно-метод. пособие. Библиотека эксперта. М.: ИПК РФЦСЭ, 2007.