

Григорян В.Г.
заведующий лабораторией судебной автотехнической экспертизы
ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России,
кандидат технических наук

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ (БЕЗДЕЙСТВИЯ)
ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ОТНОСИТЕЛЬНО
ТРЕБОВАНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В
РАЗЛИЧНЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ СИТУАЦИЯХ
И УСТАНОВЛЕНИЕ ПРИЧИННЫХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ
ДЕЙСТВИЯМИ (БЕЗДЕЙСТВИЕМ) ВОДИТЕЛЯ ТС И ДТП**
Методические рекомендации

В данных методических рекомендациях приводится решение вопроса о соответствии (несоответствии) действий водителя транспортного средства требованиям Правил дорожного движения в конкретных дорожно-транспортных ситуациях, что позволит обеспечить методическое единообразие при производстве экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Минюста России.

Ключевые слова: автотехническая экспертиза, транспортное средство, правоприменитель, экстренное торможение.

V. Grigoryan

Head of the Laboratory of Forensic Vehicle Examination Russian Federal Center of Forensic Science of the Ministry of Justice of the Russian Federation
PhD (Engineering)

**FORENSIC EVALUATION OF THE DRIVER'S ACTIONS (OR INACTION) IN TERMS OF
THEIR COMPLIANCE WITH RULES-OF-THE-ROAD REQUIREMENTS FOR VARIOUS
TRAFFIC SITUATIONS, AND ESTABLISHING CAUSATION BETWEEN THE DRIVER'S
ACTIONS (OR INACTION) AND THE TRAFFIC INCIDENT**
(methodological guidelines)

These methodological guidelines address the question of compliance of the driver's actions with the requirements set out in the traffic code for specific situations on the road (or violation thereof), which helps to ensure methodological consistency in investigations performed by forensic science organizations of the Ministry of Justice of the Russian Federation.

Keywords: forensic vehicle examination, vehicle, law enforcement authority, emergency braking.

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ
(БЕЗДЕЙСТВИЯ) ВОДИТЕЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
ОТНОСИТЕЛЬНО ТРЕБОВАНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ПРИ УСЛОВИИ НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДА
(ОВ) В МЕСТАХ ОСТАНОВОК
МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, ЕСЛИ ПОСАДКА И ВЫСАДКА
ПРОИЗВОДИТСЯ С ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ
ИЛИ С ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ,
РАСПОЛОЖЕННОЙ НА НЕЙ**

Правилами дорожного движения (ПДД) действия водителей в рассматриваемой ситуации регламентированы, прежде всего, требованиями пункта 14.6. ПДД.

В данном пункте используется термин “уступить дорогу”.

По тексту пункта 14.6. ПДД, водитель обязан выполнять требование “уступить дорогу” по отношению к пешеходам, идущим к маршрутному транспортному средству (ТС) или от него, только в тот период времени, когда маршрутное ТС находится без движения (стоит). Такое толкование связано с тем, что в тексте пункта слова “идущие” и “стоящий” приводятся в настоящем времени.

В случае, когда маршрутное ТС, находясь у места остановки, еще продолжает движение, а пешеходы уже выходят на проезжую часть, водитель должен руководствоваться требованиями второго абзаца пункта 10.1. ПДД. В случае, когда маршрутное ТС, простояв на месте остановки и закончив посадку (высадку) пассажиров, уже возобновляет движение, а пешеходы, движение которых по проезжей части было связано с посадкой (высадкой) в маршрутное ТС, еще находятся на проезжей части, водитель обязан руководствоваться требованиями второго абзаца пункта 10.1. ПДД. В этих двух случаях для оценки действий водителя может потребоваться информация о моменте возникновения опасности, которую должен предоставить правоприменитель.

После того, как маршрутное ТС остановилось на месте остановки, водитель другого ТС обязан выполнять требование “уступить дорогу” по отношению к пешеходам, идущим к маршрутному ТС со стороны его дверей, вне зависимости от того, открылись ли они или нет. Очевидно, после остановки маршрутного ТС и открытия его дверей водитель другого ТС обязан выполнять требование “уступить дорогу” по отношению к пешеходам, идущим от марш-

рутного ТС со стороны его дверей. Данные утверждения справедливы при условии, если водитель имеет возможность заблаговременно обнаружить признаки наличия остановки маршрутных ТС по наличию находящихся в зоне видимости водителя средств организации дорожного движения (к примеру, по наличию знаков 5.16 “Место остановки автобуса и (или) троллейбуса”, 5.17 “Место остановки трамвая” и (или) по наличию вывешенного аншлага с номерами маршрутов). Если же водитель не имеет возможности обнаружить признаки наличия остановки маршрутных ТС, то тогда, в зависимости от того, когда именно развивалась ситуация, приведшая к наезду на пешехода, и когда именно произошел сам наезд (до остановки или после остановки маршрутного ТС), необходимо, отвечая на вопрос о том, как должен действовать водитель, обращать внимание правоприменителя на пункт 14.6. ПДД и (или) пункт 10.1. ПДД, а отвечая на вопрос о наличии технической возможности избежать ДТП, узнавать у правоприменителя момент возникновения опасности и производить расчет технической возможности.

С учетом текста пункта 14.6. ПДД и определения требования “уступить дорогу”, приведенного в п. 1.2. ПДД, водителю для того, чтобы выполнить это требование по отношению к пешеходам, идущим к стоящему маршрутному транспортному средству (ТС) или от него, необходимо сначала иметь возможность наблюдать (обнаружить) этих пешеходов, ибо невозможно уступать дорогу тому, кого нет в зоне видимости. Строго говоря, согласно тексту пункта 14.6. ПДД в существующей редакции, водитель не обязан останавливаться и стоять в ситуации, когда маршрутное ТС стоит на остановке, его двери открыты, а пешеходов на проезжей части нет. Безусловно, водитель, осуществляя движение в такой ситуации, обязан отдавать себе отчет в том, что ситуация в любой момент может стать опасной или даже аварийной. В этом случае, для решения вопроса о наличии или отсутствии у водителя технической возможности избежать ДТП необходимо располагать информацией о моменте возникновения опасности, которую должен предоставить правоприменитель.

При оценке действий водителя в случае наезда на пешехода в месте остановки маршрутного ТС довольно часто необходимо решение вопроса о наличии или отсут-

ствии у водителя технической возможности выполнить требования пункта 14.6. ПДД. В силу вышесказанного, для решения данного вопроса, а также для решения вопроса о наличии или отсутствии у водителя технической возможности избежать ДТП необходимо располагать информацией о моменте возникновения опасности, которую должен предоставить правоприменитель.

В случае, если правоприменитель по какой-то причине не предоставляет момент возникновения опасности, то эксперт, в порядке инициативы может ответить на сформулированные выше вопросы, рассматривая ситуацию с того или иного момента (моментов). Однако, при этом эксперт не вправе называть предложенные им моменты моментами возникновения опасности (к примеру, можно рассуждать о моменте остановки маршрутного ТС, о моменте выхода пешехода из маршрутного ТС, о моменте выхода пешехода на проезжую часть и т.п., не называя эти моменты моментами возникновения опасности).

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ
(БЕЗДЕЙСТВИЯ) ВОДИТЕЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
ОТНОСИТЕЛЬНО ТРЕБОВАНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ УСЛОВИИ
НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДА И ИЗМЕНЕНИЯ
НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ
ВОДИТЕЛЕМ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА ПОСЛЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ
ОПАСНОСТИ ДЛЯ ЕГО ДВИЖЕНИЯ**

В случае расположения места наезда в пределах первоначально занимаемой ТС полосы движения (стороны проезжей части) исследование проводится по существующим методикам исследования вопроса о наличии (отсутствии) технической возможности предотвратить наезд с учётом возможности выхода пешехода за пределы опасной зоны, но относительно первоначального «коридора» движения ТС.

При наличии у водителя технической возможности экстренным торможением предотвратить наезд с остановкой ТС до места наезда, либо при выходе пешехода за пределы опасной зоны, относительно первоначального «коридора» движения ТС, следует сделать вывод о несоответствии действий водителя требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. При этом действия водителя, несоответствующие требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил, с технической точки зрения, находятся в

причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом наезда транспортным средством на пешехода.

При отсутствии у водителя технической возможности экстренным торможением предотвратить наезд с остановкой ТС до места наезда и при отсутствии у пешехода возможности выхода за пределы опасной зоны, относительно первоначального «коридора» движения ТС, следует сделать вывод об отсутствии в действиях водителя несоответствий требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ, находящихся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом наезда транспортным средством на пешехода.

Во всех случаях, когда у водителя отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить ТС до места наезда, это обстоятельство следует указывать в заключении эксперта. Это позволит правоохранительным органам и судам более точно квалифицировать действия водителя относительно степени его вины.

Частным случаем, когда это делать необходимо, является пример наезда на пешехода при следующих обстоятельствах. В условиях скользкой (укатанный снег) дороги автомобиль движется по правой стороне проезжей части дороги, поворачивающей в левую сторону. Проезжую часть слева направо начинает пересекать пешеход на таком удалении от автомобиля, что у водителя отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль до линии движения пешехода. Причём S_0 больше S_a на довольно значительную величину. Водитель применяет экстренное торможение, колёса автомобиля блокируются, и автомобиль, двигаясь с заблокированными колёсами прямо на повороте дороги влево, выезжает на правую обочину, где и происходит наезд на пешехода.

При применении водителем торможения с сохранением первоначальной траектории движения, то есть на проезжей части без выезда на обочину, он имел техническую возможность избежать наезда. Действия водителя, с технической точки зрения, не соответствовали требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. Однако у водителя отсутствовала техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль до линии движения пешехода. Более того, при

отсутствии технической возможности экстренным торможением остановить автомобиль до линии движения пешехода и, соответственно, при необходимости у водителя затормозить максимально эффективно, с учётом отсутствия времени на выбор применяемого приёма экстренного торможения, с точки зрения водительского ремесла, водителю было крайне сложно, практически невозможно, в условиях скользкой дороги на её повороте, при применении экстренного торможения, сохранить первоначальную траекторию движения.

В тех случаях, когда в результате изменения первоначальной траектории движения ТС последствиями технического характера является не наезд на пешехода, создававшего опасность для движения водителю, а другие последствия (наезд на другие объекты, столкновение, опрокидывание...), следует делать вывод о несоответствии действий водителя, с технической точки зрения, требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. А если изменение первоначальной траектории движения ТС произошло в результате применённого водителем манёвра, то его действия не соответствовали также и требованиям пункта 8.1 Правил.

При таких обстоятельствах на разрешение эксперта часто ставится вопрос о наличии у водителя технической возможности предотвратить наезд именно на пешехода, создававшего опасность для движения водителю. Исследование по данному вопросу и вывод по нему может быть только в форме наличия или отсутствия у водителя экстренным торможением остановить транспортное средство на определённом расстоянии. Решить же вопрос о наличии (отсутствии) технической возможности избежать наезда, которого не было, не представляется возможным.

При обстоятельствах, когда наезд на пешехода происходит после изменения направления движения транспортного средства, а при движении без изменения первоначальной траектории наезд не состоялся бы даже без применения водителем торможения, следует сделать вывод о несоответствии действий водителя, с технической точки зрения, требованиям пунктов 8.1 и 10.1 ч.1 Правил дорожного движения РФ, поскольку для предотвращения наезда водителю не требовалось выполнять никаких действий, а применённый водителем манёвр не был безопасен и избранная им ско-

рость движения не позволила ему сохранить контроль за движением транспортного средства (сориентироваться, что пешеход не создаёт опасности для движения, требующей от водителя принятия мер к снижению скорости).

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ
(БЕЗДЕЙСТВИЯ) ВОДИТЕЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
ОТНОСИТЕЛЬНО ТРЕБОВАНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ УСЛОВИИ
ПОВОРОТА НАЛЕВО (РАЗВОРОТА)
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА
РЕГУЛИРУЕМОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ ПОСЛЕ
ОКОНЧАНИЯ ГОРЕНИЯ ЗЕЛЕННОГО
СИГНАЛА СВЕТОФОРА**

Пункт 13.4. Правил дорожного движения (ПДД) обязывает водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, уступать дорогу водителям встречных транспортных средств (ТС), двигающихся прямо или поворачивающих направо, только в тот период времени, когда на светофоре горит зеленый сигнал светофора. В период времени после окончания горения зеленого сигнала светофора действия водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, четко (как это сделано в пункте 13.4. ПДД) не регламентированы. Здесь следует отметить, что законодатель пунктом 6.2. ПДД разделяет понятия “зеленый сигнал” и “зеленый мигающий сигнал”. Отсюда, нет оснований, оценивая действия водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, применять пункт 13.4. ПДД даже для случая, когда ситуация развивается во время горения зеленого мигающего сигнала. Вместе с тем, с точки зрения ПДД, логично и очевидно, что для случая, когда ситуация развивается во время горения зеленого мигающего сигнала, водители, совершающие поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, не должны создавать опасности и помех водителям встречных ТС, двигающихся прямо или поворачивающих направо. В этой связи для оценки действий водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, во время горения зеленого мигающего сигнала можно применять пункт 8.1. ПДД (конечно, если маневр начат на зеленый сигнал светофора и продолжается (заканчивается) при зеленом мигающем

сигнале), целесообразно указывать и пункт 13.4. ПДД, и пункт 8.1. ПДД).

В современных условиях интенсивного движения на регулируемых перекрестках распространены столкновения (имеются в виду столкновения между ТС, поворачивающими налево или совершающими разворот, и встречными ТС, двигающимися прямо или совершающими поворот направо), которые происходят в момент, когда на светофоре уже горит желтый или красный сигнал светофора. Водители ТС, поворачивающих налево или совершающих разворот, должны, въехав на перекресток при разрешающем сигнале светофора, покинуть перекресток в соответствии с требованиями пункта 13.7. ПДД.

Оценивая действия водителей указанных ТС для рассматриваемой ситуации, необходимо в том числе обращать внимание на термин “уступить дорогу (не создавать помех)”, приведенный в пункте 1.2. ПДД. Согласно данному термину водитель обязан уступать дорогу (не создавать помех) только тому участнику дорожного движения, который обладает преимуществом (приоритетом). Очевидно, что водитель ТС, двигающегося прямо или поворачивающего направо, выехавший на пересечение проезжих частей после включения для него желтого сигнала светофора в ситуации, когда он имел возможность, не применяя экстренного торможения, остановиться при включении желтого сигнала светофора в местах, определяемых пунктом 6.13. ПДД (см. также пункт 6.14. ПДД), теряет преимущество (теряет, поскольку ему необходимо останавливаться на запрещающий сигнал светофора). В этом случае водитель ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, не должен уступать дорогу водителю встречного ТС и должен руководствоваться требованиями второго абзаца пункта 10.1. ПДД, т.е. при возникновении опасности, которую он в состоянии обнаружить, применять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки. В случае, если водитель ТС, двигающегося прямо или совершающего поворот направо, не имеет возможности остановиться при включении желтого сигнала светофора (случай пункта 6.14. ПДД), он имеет преимущество при проезде перекрестка, а водитель ТС, совершающего поворот налево или разворот, обязан в соответствии с требованиями пункта 8.1. ПДД не создавать помех водителю такого ТС.

Здесь следует отметить, что оценка действий водителя ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, при включенном желтом или красном сигнале светофора зависит от того, имел ли водитель встречного ТС возможность, не применяя экстренного торможения, остановиться в местах, определяемых пунктом 6.13. ПДД, или не имел (иначе говоря, зависит от того, разрешалось ли водителю встречного ТС двигаться через перекресток или нет). При этом, оценивая действия водителей, следует учитывать работу сигналов светофоров: возможно, что сигналы светофоров, регулирующих движение во встречных направлениях, работают не синхронно. Конечно, с одной стороны, водитель ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, после включения желтого сигнала светофора не может рассчитать точно тот момент, после которого водитель конкретного встречного ТС в конкретных дорожных условиях уже будет иметь возможность остановиться при включении желтого сигнала светофора. С другой стороны, представляется неверным всегда указывать водителю ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, на несоответствие его действий требованиям п. 8.1. ПДД в ситуации, когда ДТП происходит на желтый или красный сигнал светофора. Водители ТС, поворачивающих налево или совершающих разворот, должны в реальной обстановке, действуя в соответствии с требованиями ПДД, самостоятельно оценивать дорожно-транспортную ситуацию и принимать решение, можно ли им в тот или иной момент времени выполнять требования пункта 13.7. ПДД и завершать проезд перекрестка или им следует руководствоваться требованиями пункта 8.1. ПДД, или требованиями пункта 10.1. ПДД (цель данной статьи – не выработка стратегии поведения водителя в рассматриваемой ситуации, а дача рекомендаций по экспертной оценке действий водителей, основанной на требованиях ПДД).

Таким образом, анализ сложившейся ситуации на основании требований ПДД позволяет дать следующие рекомендации для оценки действий водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке после окончания горения зеленого сигнала светофора:

- для оценки действий водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке во время горения зеленого мигающего сигнала и име-

ющих обязанность уступить дорогу водителям ТС, двигающихся прямо или поворачивающих направо, можно применять пункт 8.1. ПДД (конечно, если маневр начат на зеленый сигнал светофора и продолжается (заканчивается) при зеленом мигающем сигнале, целесообразно указывать и пункт 13.4. ПДД, и пункт 8.1. ПДД);

- в случае, если водитель ТС, двигающегося прямо или совершающего поворот направо, не имеет возможности остановиться при включении желтого сигнала светофора (случай пункта 6.14. ПДД), он имеет преимущество при проезде перекрестка, а водитель ТС, совершающего поворот налево или разворот, обязан в соответствии с требованиями пункта 8.1. ПДД не создавать помех водителю такого ТС (при этом не имеет значения, произошло ли ДТП на желтый или на красный сигнал светофора);

- в случае, если водитель ТС, двигающегося прямо или совершающего поворот направо, имеет возможность остановиться при включении желтого сигнала светофора, он не имеет преимущества при проезде перекрестка, а водитель ТС, совершающего поворот налево или разворот, не должен уступать дорогу водителю встречного ТС и должен руководствоваться требованиями второго абзаца пункта 10.1. ПДД, т.е. при возникновении опасности, которую он в состоянии обнаружить, применять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки (при этом не имеет значения, произошло ли ДТП на желтый или на красный сигнал светофора).

**ИССЛЕДОВАНИЕ ДЕЙСТВИЙ
ВОДИТЕЛЯ ТС ДЛЯ СЛУЧАЕВ,
КОГДА ДО СТОЛКНОВЕНИЯ
ВОДИТЕЛЬ ТС, ПОЛЬЗУЮЩИЙСЯ
ПРЕИМУЩЕСТВЕННЫМ ПРАВОМ
НА ДВИЖЕНИЕ, ВЫЕХАЛ ЗА
ПРЕДЕЛЫ ПЕРВОНАЧАЛЬНО
ЗАНИМАЕМОЙ ПОЛОСЫ**

Если органом, назначившим экспертизу, установлено, что после возникновения опасности для движения водителю ТС1, созданной действиями водителя другого транспортного средства (ТС2), до момента столкновения ТС1 отклонилось от первоначального направления движения (водитель изменил направление движения, произошёл занос), то алгоритм экспертного исследования следующий.

Должна быть известна траектория движения ТС1 относительно продольной

оси проезжей части в момент возникновения опасности для движения водителю ТС1, траектория и характеристики движения ТС2 с момента создания опасности для движения до момента столкновения (движение с определённой равномерной скоростью, движение с определённым ускорением, движение с определённым замедлением), взаимное расположение ТС в момент столкновения, а также координаты места столкновения по ширине проезжей части.

Если место столкновения расположено в пределах «коридора» первоначального движения ТС1, то дальнейшее исследование следует проводить по существующим традиционным методикам экспертного исследования столкновений транспортных средств. Вопрос о возможности выезда ТС2 за пределы опасной зоны в данном случае исследуется относительно первоначально «коридора» движения ТС1.

Если место столкновения расположено за пределами «коридора» первоначального движения ТС1, то в первую очередь следует проанализировать координаты места столкновения относительно ширины дороги и взаимное расположение ТС в момент столкновения.

При выезде ТС2 к моменту столкновения на обочину (в местное уширение проезжей части), на полосу проезжей части, предназначенную для встречного движения, следует сделать вывод о наличии у водителя ТС1 технической возможности предотвратить столкновение при сохранении первоначальной траектории движения и при прочих равных условиях.

Поскольку пункт 10.1 ч.2 Правил дорожного движения содержит требование к водителю: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства», и данная норма является предписывающей, то есть именно эти действия должен выполнить водитель при возникновении опасности для движения, то, соответственно, следует сделать вывод о несоответствии действий водителя требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения.

Следует отметить, что имеют место случаи, когда после применения водителем экстренного торможения происходит занос автомобиля. При этом делаются попытки представить действия водителя, как соответствующие требованиям Правил, ведь он

применил максимально эффективное торможение.

Однако, пункт 10.1 ч.2 Правил дорожного движения не содержит требования применять такое торможение, при котором транспортное средство становится неуправляемым. Даже экстренное торможение на транспортных средствах, не оборудованных АБС, позволяет водителю применять его с такими приёмами, которые сводят к минимуму возможность блокировки колёс и позволяют сохранять контроль за направлением движения: торможение с включенным сцеплением, прерывистое нажатие на педаль тормоза, нажатие на педаль с усилием, при котором торможение осуществляется на грани блокировки колёс.

В случае расположения места столкновения в пределах первоначально занимаемой ТС1 полосы движения (стороны проезжей части) исследование проводится по существующим методикам исследования вопроса о наличии (отсутствии) технической возможности предотвратить столкновение с учётом возможности выезда ТС2 за пределы опасной зоны, но относительно первоначального «коридора» движения ТС.

При наличии у водителя ТС1 технической возможности экстренным торможением предотвратить столкновение с остановкой до места столкновения, либо при выезде ТС2 за пределы опасной зоны, относительно первоначального «коридора» движения ТС1, следует сделать вывод о несоответствии действий водителя ТС1 требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. При этом действия водителя, несоответствующие требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил, с технической точки зрения, находятся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2.

При отсутствии у водителя ТС1 технической возможности экстренным торможением предотвратить столкновение с остановкой до места столкновения и при отсутствии у ТС2 возможности выезда за пределы опасной зоны, относительно первоначального «коридора» движения ТС1, следует сделать вывод об отсутствии в действиях водителя ТС1 несоответствий требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ, находящихся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2.

Во всех случаях, когда у водителя ТС1 отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить ТС до места столкновения, это обстоятельство следует указывать в заключении эксперта. Это позволит правоохранительным органам и судам более точно квалифицировать действия водителя ТС1 относительно степени его вины.

Например, в условиях скользкой дороги встречный ТС2 «заносит» с выездом на полосу встречного движения, в состоянии «заноса» ТС2 пересекает встречную полосу и выезжает на обочину. Водитель ТС1 применяет экстренное торможение и ТС1 также заносит на правую обочину (довольно часто, если это автопоезд, происходит его «складывание»), где и происходит столкновение. В момент возникновения опасности для движения водителю ТС1, его удаление от траектории движения ТС2 таково, что у водителя ТС1 отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль на этом удалении.

При применении водителем ТС1 торможения с сохранением первоначальной траектории движения, то есть на проезжей части без выезда на обочину, он имел техническую возможность избежать столкновения. Действия водителя ТС1, с технической точки зрения, не соответствовали требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. Однако у него отсутствовала техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль до траектории движения ТС2. Более того, при отсутствии технической возможности экстренным торможением остановить ТС1 до траектории движения ТС2 и, соответственно, при необходимости у водителя ТС1 затормозить максимально эффективно, с учётом отсутствия времени на выбор применяемого приёма экстренного торможения, с точки зрения водительского ремесла, водителю было крайне сложно, практически невозможно, в условиях скользкой дороги, при применении экстренного торможения, сохранить первоначальную траекторию движения.

В тех случаях, когда в результате изменения первоначальной траектории движения ТС1 последствиями технического характера является не столкновение с ТС2, создававшим опасность для движения водителю ТС1, а другие последствия (наезд на другие объекты, столкновение с другими

ТС, опрокидывание...), следует делать вывод о несоответствии действий водителя ТС1, с технической точки зрения, требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ. А если изменение первоначальной траектории движения ТС произошло в результате применённого водителем манёвра, то его действия не соответствовали также и требованиям пункта 8.1 Правил.

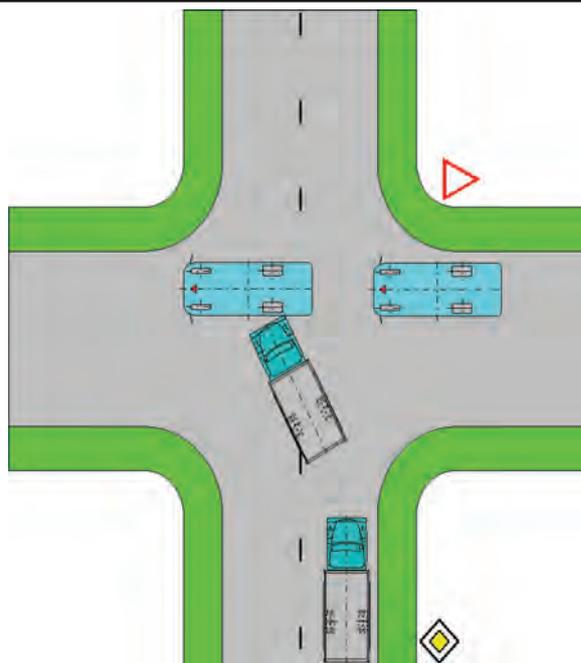
При таких обстоятельствах на разрешение эксперта часто ставится вопрос о наличии у водителя ТС1 технической возможности предотвратить столкновение именно с ТС2, создававшим опасность для движения водителю ТС1. Исследование по данному вопросу и вывод по нему может быть только в форме наличия или отсутствия у водителя ТС1 экстренным торможением остановить транспортное средство на определённом расстоянии. Решить же вопрос о наличии (отсутствии) технической возможности избежать столкновения, которого не было, не представляется возможным.

При обстоятельствах, когда столкновение ТС1 и ТС2 происходит после изменения направления движения ТС1, а при его движении без изменения первоначальной траектории столкновение не состоялось бы даже без применения водителем ТС1 торможения, следует сделать вывод о несоответствии действий водителя ТС1, с технической точки зрения, требованиям пунктов 8.1 и 10.1 ч.1 Правил дорожного движения РФ, поскольку для предотвращения наезда водителю не требовалось выполнять никаких действий, а применённый водителем манёвр не был безопасен и избранная им скорость движения не позволила ему сохранить контроль за движением транспортного средства (сориентироваться, что ТС2 не создаёт опасности для движения, требующей от водителя ТС1 принятия мер к снижению скорости).

Рассмотрим наиболее распространённые обстоятельства столкновений ТС применительно к рассматриваемым условиям.

Перекрёстное столкновение.

Водитель автобуса (ТС2) по второстепенной дороге пересекает перекрёсток справа налево относительно направления движения автомобиля (ТС1), движущегося по главной дороге. Водитель автомобиля до столкновения смещается влево.



Вариант А. Водитель автомобиля имеет техническую возможность экстренным торможением, без изменения направления движения влево, избежать столкновения с автобусом.

Действия водителя автомобиля не соответствовали требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ и находятся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения автомобиля (ТС1) и автобуса (ТС2).

Действия водителя автобуса не соответствовали требованиям пункта 13.9 Правил дорожного движения РФ, дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу», и находятся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения автомобиля (ТС1) и автобуса (ТС2).

Вариант Б. Водитель автомобиля не имеет технической возможности экстренным торможением, без изменения направления движения влево, избежать столкновения с автобусом.

В действиях водителя автомобиля несоответствий требованиям Правил дорожного движения РФ, находящихся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2, с технической точки зрения, не усматривается.

Действия водителя автобуса не соответствовали требованиям пункта 13.9

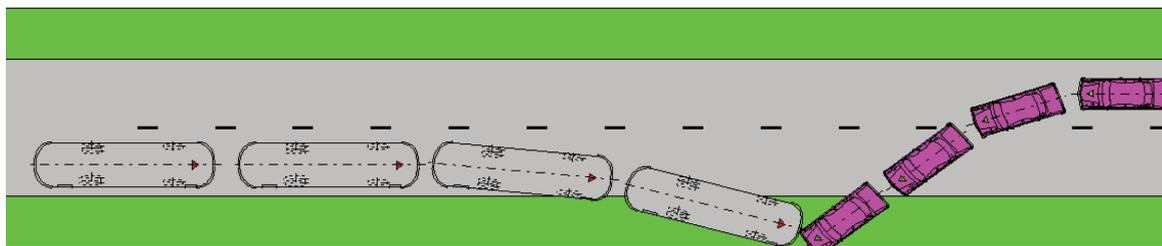
Правил дорожного движения РФ, дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу», и находятся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения автомобиля (ТС1) и автобуса (ТС2).

Вариант В. Даже без применения торможения водителем автомобиля (ТС1), либо при применении им служебного торможения к моменту достижения автомобилем траектории движения автобуса (ТС2) последний выезжает за пределы опасной зоны.

Действия водителя автомобиля не соответствовали требованиям пункта 10.1 ч.1 Правил дорожного движения РФ и находятся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения автомобиля (ТС1) и автобуса (ТС2).

В действиях водителя автобуса несоответствий требованиям Правил дорожного движения РФ, находящихся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2, с технической точки зрения, не усматривается.

Встречное столкновение.



Водитель легкового автомобиля (ТС2) осуществляет выезд в левую сторону за пределы проезжей части (на примыкающую территорию, на левую обочину, на примыкающую слева дорогу...). Водитель встречного автобуса (ТС1) до столкновения смещается вправо.

При управляемом движении легкового автомобиля (ТС2) алгоритм экспертного исследования аналогичен перекрёстному столкновению за исключением оценки действий водителя легкового автомобиля относительно требований конкретных пунктов Правил дорожного движения РФ, зависящих от выполнявшихся данным водителем действий.

В случае выезда легкового автомобиля (ТС2) на полосу встречного движения

в состоянии «заноса» указанная выше схема экспертного исследования применима только в том случае, если органом, назначающим экспертизу, установлено и задано эксперту, что автомобиль (ТС2) в состоянии «заноса» двигался именно пересекая полосу встречного движения с выездом за пределы проезжей части.

Если это не установлено и не задано эксперту в качестве исходных данных, исследование следует осуществлять по обычной методике исследования встречных столкновений.

Вывод о несоответствии действий водителя ТС1 требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения должен следовать только при наличии у данного водителя технической возможности экстренным торможением предотвратить столкновение.

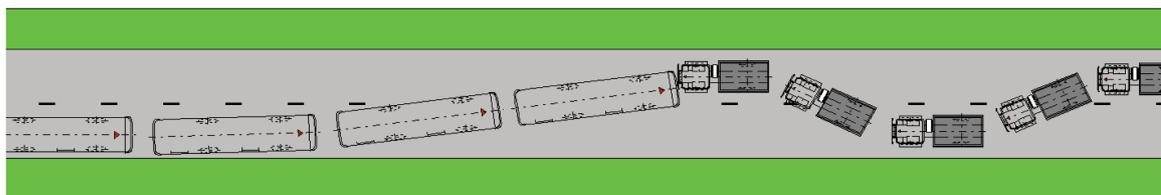
В остальных случаях следует делать вывод об отсутствии в действиях водителя ТС1 несоответствий требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ, находящихся в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2, поскольку у эксперта отсутствуют основания исключить возможность столкновения ТС1 и ТС2 при выполнении водителем ТС1 требований пункта 10.1 ч.2 Правил, так как ТС2 двига-

лось во встречном направлении после потери его водителем контроля за управлением транспортным средством.

Во всех сомнительных случаях экспертную задачу следует уточнять у органа, назначившего экспертизу.

Аналогичный алгоритм экспертного исследования следует применять при варианте встречного столкновения, когда одно из транспортных средств (ТС2) после выезда на полосу встречного движения возвращается на свою сторону проезжей части, а водитель ТС1 перед столкновением выезжает на сторону встречного движения.

Следует обратить внимание на пределы компетенции эксперта при производстве



автотехнических экспертиз обстоятельств столкновений транспортных средств. Эксперт не оценивает действия водителей с точки зрения субъективного восприятия ими созданной опасности (возникшей угрозы для них, их пассажиров, возможно для участников, создавших опасность). Это яв-

ляется компетенцией правоохранительных органов и судов. Эксперт же ограничивается лишь техническим анализом действий водителей с точки зрения сравнения выполненных ими действий с действиями, предписанными Правилами дорожного движения РФ.