

Григорян В.Г.
зведующий 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**

Привилми дорожного движения (ПДД) действия водителей в рссм трив - емой ситу ции регл ментиров ны, прежде всего, требов ниями пункт 14.6. ПДД.

В д нном пункте используется термин “уступить дорогу”.

По тексту пункт 14.6. ПДД, водитель обяз н выполнять требов ние “уступить до - рогу” по отношению к пешеход м, идущим к м ршрутному тр нспортному средству (ТС) или от него, только в тот период времени, когд м ршрутное ТС н ходится без дви - жения (стоит). Т кое толков ние связ но с тем, что в тексте пункт слов “идущие” и “стоящий” приводятся в н стоящем време - ни.

В случ е, когд м ршрутное ТС, н - ходясь у мест ост новки, еще продолж ет движение, пешеходы уже выходят н про - езжую ч сть, водитель должен руководств - в ться требов ниями второго бз ц пункт 10.1. ПДД. В случ е, когд м ршрутное ТС, простояв н месте ост новки и з кончив пос дку (выс дку) п сс жиров, уже возоб - новляет движение, пешеходы, движение которых по проезжей ч сти было связ но с пос дкой (выс дкой) в м ршрутное ТС, еще н ходятся н проезжей ч сти, водитель обя - з н руководствов ться требов ниями вто - рого бз ц пункт 10.1. ПДД. В этих двух случ ях для оценки действий водителя мо - жет потребов ться информ ция о моменте возникновения оп сности, которую должен предост вить пр воприменитель.

После того, к к м ршрутное ТС ост - новилось н месте ост новки, водитель другого ТС обяз н выполнять требов ние “уступить дорогу” по отношению к пеше - ход м, идущим к м ршрутному ТС со сто - роны его дверей, вне з висимости от того, открылись ли они или нет. Очевидно, после ост новки м ршрутного ТС и открытия его дверей водитель другого ТС обяз н выпол - нять требов ние “уступить дорогу” по от - ношению к пешеход м, идущим от м рш -

рутного ТС со стороны его дверей. Д нные утверждения спр ведливы при условии, если водитель имеет возможность з бл - говременно обн ружить призн ки н личия ост новки м ршрутных ТС по н личию н ходящихся в зоне видимости водителя средств орг низ ции дорожного движения (к примеру, по н личию зн ков 5.16 “Место ост новки втобус и (или) троллейбус ”, 5.17 “Место ост новки тр мв я” и (или) по н личию вывешенного ншл г с номер - ми м ршрутов). Если же водитель не имеет возможности обн ружить призн ки н личия ост новки м ршрутных ТС, то тогд , в з ви - симости от того, когд именно р звив л сь ситу ция, приведш я к н ездун пешеход , и когд именно произошел с м н езд (до ост новки или после ост новки м ршрут - ного ТС), необходимо, отвеч я н вопрос о том, к к должен действов ть водитель, обр щ ть вним ние пр воприменителя н пункт 14.6. ПДД и (или) пункт 10.1. ПДД, отвеч я н вопрос о н личии технической возможности избеж ть ДТП, узн в ть у пр воприменителя момент возникнове - ния оп сности и производить р счет техниче - ской возможности.

С учетом текст пункт 14.6. ПДД и определения требов ния “уступить дорогу”, приведенного в п. 1.2. ПДД, водителю для того, чтобы выполнить это требов ние по отношению к пешеход м, идущим к стояще - му м ршрутному тр нспортному средству (ТС) или от него, необходимо сн ч л иметь возможность н блюд ть (обн ружить) этих пешеходов, ибо невозможно уступ ть доро - гу тому, кого нет в зоне видимости. Строго говоря, согл сно тексту пункт 14.6. ПДД в существующей ред ции, водитель не обя - з н ост н влив ться и стоять в ситу ции, когд м ршрутное ТС стоит н ост новке, его двери открыты, пешеходов н прое - жей ч сти нет. Безусловно, водитель, осу - ществляя движение в т кой ситу ции, обя - з н отд в ть себе отчет в том, что ситу ция в любой момент может ст ть оп сной или д же в рийной. В этом случ е, для реше - ния вопрос о н личии или отсутствию у во - дителя технической возможности избеж ть ДТП необходимо р спол г ть информ ци - ей о моменте возникновения оп сности, которую должен предост вить пр воприме - нитель.

При оценке действий водителя в слу - ч е н езд н пешеход в месте ост новки м ршрутного ТС довольно ч сто необходи - мо решение вопрос о н личии или отсут -

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

В случае, если проприетарий по какой-то причине не предостергает 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 мест наезда в пределах первоначальной зоны ТС полосы движения (стороны проезжей части) исследование проводится по существующим методикам исследования вопроса о наличии (отсутствии) технической возможности предотвратить наезд с учетом возможности выхода пешехода за пределы опасной зоны, но относительно первоначальной «коридор» движения ТС.

При наличии у водителя технической возможности экстренным торможением предотвратить наезд с остановкой ТС до мест наезда, либо при выходе пешехода за пределы опасной зоны, относительно первоначальной «коридор» 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, не ходят 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 мест наезда и при отсутствии у пешехода возможности выхода за пределы опасной зоны, относительно первоначальной «коридор» движения ТС, следует сделать вывод об отсутствии в действиях водителя несоответствий требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ, не ходящих 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 мест наезда, это обстоятельство следует учитывать в заключении эксперта. Это позволит прокурорскими органами и судом 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. Проезжая часть слева направо не пересекает пешеходный переход от автомобиля, что у водителя отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль до линии движения пешехода. При этом S_0 больше S_n довольно значительную величину. Водитель применяет экстренное торможение, колеса автомобиля блокируются, и автомобиль, двигаясь с заблокированными колесами 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 замедлить максимально эффективно, с учётом отсутствия времени и выбор применяемого приёма экстренного торможения, с точки зрения водительского ремесла, водителю было крайне сложно, практически невозможно, в условиях скользкой дороги и 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 только пешеход, созданный впереди опасность для движения водителю, другие последствия (не только другие объекты, столкновение, опрокидывание...), следует сделать 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 и решение эксперта состоит в вопросе о наличии у водителя технической возможности предотвратить не только пешехода, созданный впереди 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 в определённом состоянии. Решить же вопрос о наличии (отсутствии) технической возможности избежать не только ДТП, которого не было, не представляется возможным.

При обстоятельствах, когда не только пешеход происходит после изменения направления движения транспортного средства, при движении без изменения первоначальной траектории не только не состоялся бы ДТП 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 не только водителю не требовалось выполнять никаких действий, применённый водителем манёвр не был безопасен и избранным им ско-

рость движения не позволил 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, уступить дорогу водителям встречных транспортных средств (ТС), движущихся прямо или поворачивающих направо, только в тот период времени, когда на светофоре горит зелёный сигнал светофора. В период времени после окончания горения зелёного сигнала светофора действия водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, четко (как это сделано в пункте 13.4. ПДД) не регламентируются. Здесь следует отметить, что согласно пункту 6.2. ПДД разделяет понятия «зелёный сигнал» и «зелёный 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 развивалась во время горения зелёного мигающего сигнала. Вместе с тем, с точки зрения ПДД, логично и очевидно, что для случая, когда ситуация развивалась во время горения зелёного мигающего сигнала, водители, совершающие поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, не должны создавать опасность и помех водителям встречных ТС, движущихся прямо или поворачивающих направо. В этой связи для оценки действий водителей, совершающих поворот налево или разворот на регулируемом перекрестке, во время горения зелёного мигающего сигнала можно применять пункт 8.1. ПДД (конечно, если манёвр не был зелёным сигналом светофора и продолжался (закончился) при зелёном мигающем

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

В современных условиях интенсивного движения на регулируемых перекрестках пространный столкновения (имеются в виду столкновения между ТС, поворачивающими налево или совершающими разворот, и встречными ТС, движущимися 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 запрещающем 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 уступить дорогу (не создавать помех) только тому участнику дорожного движения, который обладает преимуществом (приоритетом). Очевидно, что водитель ТС, движущегося прямо или поворачивающего направо, въехавший 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 остановиться перед запрещающим сигналом светофора). В этом случае водитель ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, не должен уступить 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, движущегося 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, водитель ТС, совершающего поворот налево или разворот, обязан в соответствии с требованиями пункта 8.1. ПДД не создавать помех водителю того 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, запрещающий ли водителю встречного ТС двигаться через перекресток или нет). При этом, оценивая действия водителей, следует учитывать разницу 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 считать 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, предстает неверным всегда упомянуть водителю ТС, поворачивающего налево или совершающего разворот, 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 оценить дорожно-транспортную ситуацию и принять решение, можно ли им в тот или иной момент времени выполнять требования пункта 13.7. ПДД и запрещающий проезд перекрестка или им следует руководствоваться требованиями пункта 8.1. ПДД, или требованиями пункта 10.1. ПДД (цель данной статьи – не выработать единой модели поведения водителя в рассматриваемой ситуации, а лишь рекомендации 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, движущихся прямо или поворачивающих направо, можно применять пункт 8.1. ПДД (конечно, если маневр не чётко зелёный сигнал светофора и продолжается (заканчивается) при зеленом мигающем сигнале, целесообразно упомянуть и пункт 13.4. ПДД, и пункт 8.1. ПДД);

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

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

Должно быть известна траектория движения ТС1 относительно продольной

оси проезжей части в момент возникновения опасности для движения водителю ТС1, траектория их 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, также координаты мест 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 первоначального «коридора» движения ТС1.

Если место столкновения расположено за пределами «коридора» первоначального движения ТС1, то в первую очередь следует проанализировать координаты мест 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 обречь, 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 предвидеть действия водителя, к соответствующим требованиям Правил, ведь он

применил максимально эффективное торможение.

Однако, пункт 10.1 ч.2 Правил дорожного движения не содержит требования применять какое-либо торможение, при котором транспортное средство становится неуравновешенным. Даже экстренное торможение на транспортных средствах, не оборудованных АБС, позволяет водителю применять его с теми приемами, которые сводят к минимуму возможность блокировки колес 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 без блокировки колес.

В случае расположения мест 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 учетом возможности выезда ТС2 за пределы оптической зоны, но относительно первоначально «коридора» движения ТС.

При наличии у водителя ТС1 технической возможности экстренным торможением предотвратить столкновение с остновкой до мест столкновения, либо при выезде ТС2 за пределы оптической зоны, относительно первоначально «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, не входят в причинную связь с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения ТС1 и ТС2.

При отсутствии у водителя ТС1 технической возможности экстренным торможением предотвратить столкновение с остновкой до мест столкновения и при отсутствии у ТС2 возможности выезда за пределы оптической зоны, относительно первоначально «коридора» движения ТС1, следует сделать вывод об отсутствии в действиях водителя ТС1 несоответствий требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ, не входящих в причинную связь 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 мест столкновения, это обстоятельство следует учитывать 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 проезжую обочину (довольно часто, если это «втопоезд», происходит его «складывание»), где и происходит столкновение. В момент возникновения опасности для движения водителю ТС1, его удлинение от траектории движения ТС2 таково, что у водителя ТС1 отсутствует техническая возможность экстренным торможением остановить автомобиль на этом удлинении.

При применении водителем ТС1 торможения с сохранением первоначально 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 учетом отсутствия времени на выбор применяемого приема экстренного торможения, с точки зрения водительского ремесла, водителю было крайне сложно, практически невозможно, в условиях скользкой дороги, при применении экстренного торможения, сохранить первоначально траекторию движения.

В тех случаях, когда в результате изменения первоначально траектории движения ТС1 последствиями технического характера является не столкновение с ТС2, созданным опасностью для движения водителю ТС1, другие последствия (нездругие объекты, столкновение с другими

ТС, опрокидываясь...), следует сделать 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 соответствуют также и требованиям пункта 8.1 Правил.

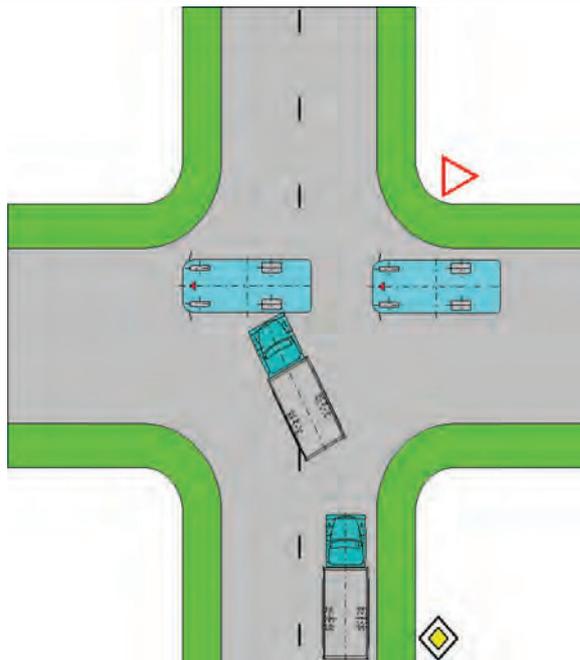
При таких обстоятельствах разрешению эксперта стоит ставиться вопрос о наличии у водителя ТС1 технической возможности предотвратить столкновение именно с ТС2, создавшим опасность для движения водителю ТС1. Исследование по данному вопросу и вывод по нему может быть только в форме наличия или отсутствия у водителя ТС1 экстренным торможением остановившее транспортное средство в определённом состоянии. 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, 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, 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 и более пространные обстоятельства столкновений ТС применительно к рассматриваемым условиям.

Перекрёстное столкновение.

Водитель автобуса (ТС2) по второстепенной дороге пересекет 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 соответствуют требованиям пункта 10.1 ч.2 Правил дорожного движения РФ и не входят в причинной связи с последствиями технического характера, то есть с фактом столкновения автомобиля (ТС1) и автобуса (ТС2).

Действия водителя автобуса не соответствуют требованиям пункта 13.9 Правил дорожного движения РФ, дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу», и не входят 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 соответствуют требованиям пункта 13.9

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

Ври нт В. Д же без применения торможения водителем автомобиля (ТС1), либо при применении им служебного торможения к моменту достижения автомобилем траектории движения автобуса (ТС2) последний выезжает за пределы оптической зоны.

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

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

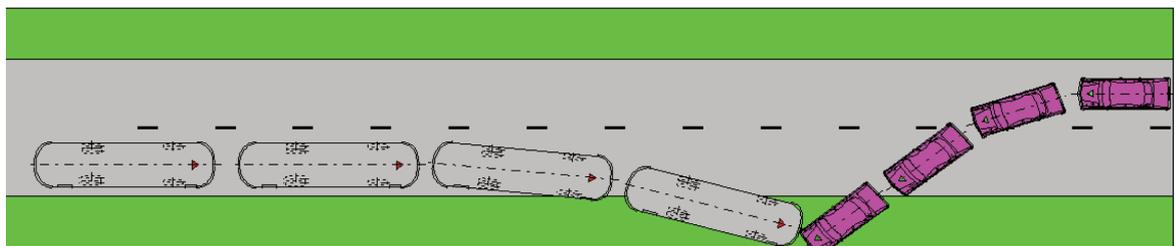
Встречное столкновение.

в состоянии «знос» укажем выше схем экспертного исследования применим только в том случае, если органом, назначившим экспертизу, установлено и задано эксперту, что автомобиль (ТС2) в состоянии «знос» двигался именно по полосе встречного движения с выездом за пределы проезжей части.

Если это не установлено и 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 Пр вил 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 Пр вил дорожного движения РФ, не ходящихся 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 Пр вил, так как ТС2 двигался



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

При установленном движении легкового автомобиля (ТС2) алгоритм экспертного исследования не логичен перекрестному столкновению с исключением оценки действий водителя легкового автомобиля относительно требований конкретных пунктов Пр вил дорожного движения РФ, зависящих от выполнявшихся данными водителем действий.

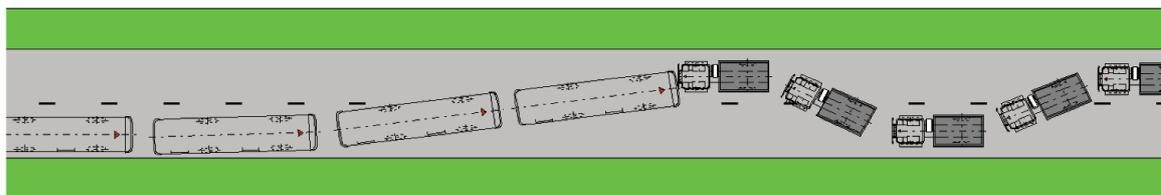
В случае выезда легкового автомобиля (ТС2) на полосу встречного движения

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 возникновении встречного столкновения, когда одно из транспортных средств (ТС2) после выезда на полосу встречного движения возвращается на свою сторону проезжей части, водитель ТС1 перед столкновением выезжает на сторону встречного движения.

Следует обратить внимание на пределы компетенции эксперта при производстве



вотехнических экспертиз обстоятельств столкновений транспортных средств. Эксперт не оценивает действия водителей с точки зрения субъективного восприятия ими создаваемой 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 выполнения ими действий с действиями, предусмотренными Правилами дорожного движения РФ.