



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

## **ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В НЕСТАНДАРТНЫХ УСЛОВИЯХ**

Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы определяет дорожно-транспортную ситуацию (ДТС) как совокупность развивающихся на дороге событий, обусловленных взаимодействием водителя и других участников дорожного движения в определенных пространственно-временных границах [4]. ДТС подразделяются на простые (свободные), сложные и критические. Сложная ДТС - это совокупность развивающихся на дороге событий, содержащая существенно больший, чем обычная ДТС, объем информации, что требует от водителя повышенного внимания, вынуждая его чаще обычного менять скорость движения и совершать сложные маневры. Простая (свободная) ДТС - ситуация, при которой у транспортного средства отсутствуют помехи для движения и водитель своими действиями не создает опасности для движения другим участникам движения. Критическая ДТС - такая совокупность развивающихся на дороге событий, когда водитель может избежать аварии лишь ценой предельного напряжения.

В простых ДТС (в отличие от сложных) возникновение опасности для движения, на которую должен реагировать водитель автомобиля, не связано с появлением в поле его зрения вероятного препятствия. Характеристики типичных (стандартных) для водительской и экспертной практики простых и сложных ДТС в дифференцированном и систематизированном виде приведены в работах Ю.Б. Суворова [1; 3]. Действия водителей в типичных (стандартных) ДТС в большинстве случаев регламентированы непосредственно в Правилах

дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ) [2], а теоретический анализ подобных ДТС с позиций экспертной оценки действий водителей нашел отражение в подготовленных в РФЦСЭ методических рекомендациях [7; 8; 9; 10].

Нестандартными (нетипичными) считаются ДТС, формализация которых четко не проведена ни в ПДД, ни в специальной литературе, а действия участвовавших в них водителей однозначно не регламентированы в ПДД либо совсем не поддаются регламентации. Здесь речь может идти, например, о таких ДТС:

- в поле зрения водителя находится несколько объектов, которые в равной степени одновременно либо почти одновременно могут стать препятствием;
- ситуация связана с оценкой преимущества для движения участников дорожно-транспортного происшествия (ДТП), но она однозначно не регламентирована в ПДД;
- ситуация предопределила выбор водителем конкретного действия (способа) по предотвращению ДТП и последующей оценке его технического соответствия ПДД и эффективности предотвращения ДТП - применение маневра вместо торможения, маневра наряду с торможением, неэкстренного торможения рабочей и другими тормозными системами, двигателем, накатом и т.д.

Особые дорожные условия (ДУ) - это составляющая особых условий дорожного движения, регламентированных в ПДД и определяемых

комплексом факторов, формирующих дорожное движение, влияющих на его безопасность и выбор режимов движения транспортных потоков. Дорожные условия не всегда непосредственно зависят от недостатков дороги, ее обустройства и окружающей среды. Если эти факторы не отвечают требованиям, предъявленным нормативно-технической документацией по безопасности движения, то они составляют группу особых ДУ. К следующей группе относятся ДУ, которые не зависят от взаимодействия участников движения, переключения сигналов светофора (в том числе и режим работы светофорных объектов или субъектов, регулировавших движение, не предусмотренный ПДД), а также от внезапного отказа либо неэффективности органов управления автомобилем. Исходя из принятых определений ДТС и ДУ первые отличаются от ДУ наличием (отсутствием) взаимодействия (не только физического, но и ситуационного) водителя и других участников движения до ДТП.

Разделение ДТС на сложные и простые (свободные) было проведено чисто условно с учетом того, что под взаимодействием участников движения имеется в виду создание ими взаимных или односторонних помех, препятствий, опасности для движения. В простой ДТС возникновение опасности для движения не связано с появлением препятствия в виде другого участника движения (субъекта или объекта на дороге). Если имеющиеся субъекты, объекты, различные факторы, формирующие дорожное движение или влияющие на него, не только не создают препятствия, но и не представляют опасности для движения транспортного средства (ТС), то такой комплекс факторов относим к ДУ. Те простые ДТС (например, при физическом вмешательстве пассажира в процесс управления автомобилем), для которых характерно взаимодействие (необязательно физическое) участников движения, предлагается отнести к нестандартным ДТС, а не к ДУ. К ДТС следует относить и совокупность событий на дороге, участниками которых были иные лица, создавшие помеху на дороге, - ремонтники, такелажники, регулировщики и др. Нестандартными можно считать также ситуации, связанные как с наличием препятствий (аварийная остановка, различимость объектов среды дорожного движения и т.п.), так и с ограничением зоны видимости водителю ТС различными объектами, непосредственно не участвующими в ДТП и находящимися за пределами проезжей части. Ситуации, связанные с ограничением зоны видимости водителю ТС вследствие изменения геометрических параметров дороги, относятся к ДУ. И, наконец, особую группу ДУ составляют особенности движения в «жилых зонах».

Исследования ДТП, которым предшествовали указанные ДТС или которые происходили в данных ДУ, встречались в экспертной практике. По результатам анализа и обобщения экспертной практики судебно-экспертных учреждений системы Министерства юстиции Российской Федерации, ГУВД г. Москвы были отобраны наиболее интересные варианты таких исследований, которые в систематизированном виде приведены в наших совместно с Ю.Б. Суворовым работах [5; 6]. В этой работе примеры систематизированы по вышеуказанным классификационным признакам для нестандартных ДТС и особых ДУ, приведены соответственно в разделах 2 и 3 работы [6].

Анализ заключений экспертов показал, что большинство задач, возникающих в связи с исследованием нестандартных ДТС, остаются без решения. Данное обстоятельство связано с тем, что для решения нестандартных ситуаций, как правило, требуется использование нестандартных методов исследования. Учитывая индивидуальность нестандартных ситуаций, разработка специальных методов их исследования нецелесообразна. В то же время практически каждую нестандартную ДТС можно путем использования метода аналогии отнести к одной или нескольким частным методикам САТЭ. При этом преобладающим в выборе частных методик является использование логики и методов исключения.

Иногда в нестандартной ДТС можно выделить ряд стандартных, часто встречающихся ДТС и выявить несоответствие между ними. В качестве примера можно привести ДТС, когда для водителя ТС светофорный объект работает в режиме одновременного включения красного, желтого и зеленого сигналов, что несомненно, является сложной и нестандартной ДТС. В то же время в этой ситуации легко выделить ряд стандартных ситуаций, позволяющих принять правильное решение. В соответствии с п. 6.1 ПДД [2] зеленый сигнал разрешает движение, желтый сигнал запрещает движение. Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение. Сочетание красного, желтого и зеленого сигналов ПДД не предусмотрено, что может свидетельствовать о неисправности светофорного объекта. Поскольку на светофоре одновременно с зеленым сигналом включено сочетание желтого и красного сигналов, водитель ТС, учитывая требование п. 1.5 ПДД, должен действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения, т.е. он должен учитывать то, что светофорный объект неисправен, возможно, что это дезинформирует водителей, следующих не только в его

направлении движения, но и в других тоже. Следовательно, разложив данную сложную ситуацию на простые, необходимо выделить из них безопасную. В данном случае - это красный сигнал либо сочетание красного и желтого, запрещающих движение.

Достаточно часто встречаются ситуации, которые необходимо исследовать путем исключения нелогичных частных ситуаций, противоречащих общей логике ДТП, и выделения частной ситуации, которая фактически нивелирует остальные либо делает их несостоятельными. В качестве примера можно рассмотреть ДТП, связанное с движением колонны транспортных средств. В данном случае анализируется понятие организованной колонны ТС по 4-м квалифицирующим ее признакам. В результате исследования выявлено, что 3 признака из них соответствовали определению организованной колонны. Автобусы в количестве более трех следовали по той же полосе движения с постоянно включенными фарами и в сопровождении головного автомобиля сопровождения ГАИ с включенным маячком синего цвета. Однако при рассмотрении четвертого признака, а именно «следующим непосредственно друг за другом», признано, что расстояние 100 м между отставшим автобусом и колонной не соответствует требованию непосредственного следования друг за другом. Таким образом, из-за несоблюдения водителем одной нормы фактически оказались несостоятельными остальные три. В результате этого движение отставшего автобуса не признано движением в организованной колонне.

В отдельных случаях нестандартные ДТП могут рассматриваться с точки зрения общепринятых канонов безопасности дорожного движения, ГОСТов, ОСТов, СНИПов и т.д. В качестве примера может служить эпизод столкновения локомотива с автобусом. При исследовании использованы общие принципы безопасности дорожного движения. Поскольку в специальной методической литературе подобные ситуации не исследованы, анализ ДТП производился с одновременным использованием общепринятых методов исследования и привлечением не свойственных для САТЭ нормативов, в частности СНИПов, ВСН, ГОСТов. Использование данных нормативов позволило решить вопросы, которые с помощью только разработанных методов САТЭ решить было невозможно. В то же время достоверность проведенного исследования в данном случае определяется рамками использованных норм, которые обязательны для выполнения.

Известно, что процесс дорожного движения складывается из совокупности взаимодействующих элементов системы

«водитель-автомобиль-дорога-среда».

Фактически исследование ДТП в целом требует исследования каждого элемента в отдельности и в совокупности с остальными. Однако для исследования элементов, относящихся к системе «водитель-дорога-среда», необходимы познания, не во всех случаях свойственные судебной автотехнической экспертизе. В частности, в практике достаточно часто возникают вопросы, требующие исследования дороги и ее воздействия на ТС. В данном случае исследование проводится путем выявления фактических характеристик дорог и ДУ и сопоставления их с действующими нормативными требованиями в отношении содержания и ремонта автомобильных дорог и соответствия ДУ требованиям безопасности, отклонения ДУ от требуемых норм. Исследование также проводится путем определения технических причин связи между установленными отклонениями и характером движения. В качестве примера может служить ДТП, произошедшее в результате заноса автомобиля на полосу встречного движения. Основной задачей исследования являлось установление причины заноса и правильности организации дорожного движения. С этой целью на участке ДТП был произведен эксперимент в целях определения сцепных качеств дорожного покрытия. Измерения производились с помощью стандартизированного нормативного прибора Кузнецова ППК-2-МАДП-ВНИИБД. В результате исследования было установлено отклонение сцепных свойств покрытия на участке ДТП от нормы. Оно могло быть одним из факторов, находящихся в причинной связи с ДТП. При этом было установлено, что нормативное значение коэффициента сцепления на данном участке может быть обеспечено при движении по нему транспортного средства со скоростью 44-45 км/ч, а при движении со скоростью 50 км/ч нормативное значение коэффициента сцепления не обеспечивается. В соответствии с проведенным исследованием были даны рекомендации организации, ответственной за эксплуатацию исследованного участка дороги.

Судебная практика в ряде случаев, когда отсутствует прямое законодательное регулирование или оно не имеет однозначного толкования, использует рекомендательные положения бюллетеней Верховного суда, проистекающие из имевших место эффективных судебных решений по конкретным делам. Таким же образом, экспертная практика вправе иметь наработки для экспертных решений, напрямую вытекающих из использования положений ПДД, «официальных» методик и т.п. и требующих дополнительного осмысления и анализа.

Итак, общими для экспертного исследования обстоятельств ДТП в нестандартных ДТС и особых ДУ являются такие методические приемы, как классифицирование и аналогия - выражение в прикладной области знаний, широко применяемых в науке соответственно классификационного и сравнительного методов исследования. Наиболее эффективные результаты дает сочетание диагностических, ситуационных, формально-логических и каузальных методов исследования.

При анализе обстоятельств ДТП в предшествующих нестандартных ДТС кроме применения вышеуказанных общих методов целесообразен такой алгоритм исследования:

а) установление путем диагностирования и ситуационного анализа свойства объекта или признака поведения субъекта, которые могли обусловить данную нетипичность ДТС и наступление ДТП (диагностические и ситуационные исследования). Например, факт незагорания стоп-сигнала переднего ТС до ДТП;

б) определение технической составляющей причинной связи в механизме события между отклонением данного свойства или характеристики объекта исследования и фактом наступления ДТП (каузальные исследования). Например, между незагоранием стоп-сигнала переднего ТС и наступлением столкновения.

При анализе обстоятельств ДТП в предшествовавших особых ДУ кроме вышеуказанных общих методов целесообразен такой алгоритм исследования:

а) установление наличия отклонения какого-либо дорожного фактора от нормы путем диагностирования эксплуатационных качеств дороги, ее обустройства и т.д. Например, величина и неравномерность коэффициента сцепления шин с дорогой по ширине проезжей части;

б) проверка «адекватности стимула», например соответствия направления фактического разворота автомобиля направлению поворачивающего момента, возникающего вследствие торможения на дороге с неравномерным по бортам автомобиля распределением сцепных качеств. Это один из формально-логических приемов (подходов);

в) при положительном результате по этапу «б» определение технической составляющей причинной связи между отклонением этого фактора от нормы и наступлением ДТП (каузальные исследования). В данном примере проводят расчеты при фактическом и нормативном значениях коэффициента сцепления шин с дорогой и оценивают изменение выводов на противоположные.

Руководствуясь вышеизложенными общими методическими принципами (рекомендациями) исследования частных нестандартных ДТС и действий водителей в особых ДУ, эксперты могут использовать приведенные в работе [6] примеры в качестве аналогов исследования тех же или родственных объектов в таких же или подобных им ситуациях и условиях. Данный подход должен способствовать уменьшению числа нерезультативных экспертных исследований.

## ЛИТЕРАТУРА

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

2. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: ЗАО КЖИ «За рулем», 2003.

3. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М.: ВНИИСЭ, 1993.

4. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.

5. Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебно-экспертная классификация дорожно-транспортных ситуаций и дорожных условий. Обзорная информация. Вып. 1. М.: РФЦСЭ, 1998.

6. 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.

7. 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.

8. Чава И.И., Суворов Ю.Б. О применении некоторых определений Правил дорожного движения Российской Федерации // Информ. бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 4(93). М.: МВД РФ, 1997.

9. Чава И.И., Янин В.И., 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.

10. 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.