



**Суворов Юрий Борисович,**  
заведующий кафедрой  
транспортной юриспруденции МАДИ (ГТУ),  
доктор юридических наук, профессор

**Аристова С.А.**  
эксперт  
экспертно-юридиче  
ского бюро  
«ГАРБОР»

## **ЭКСПЕРТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП, СВЯЗАННЫХ С НЕПРАВИЛЬНЫМ ПРИМЕНЕНИЕМ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ**

В 2003 г. в Перечень видов САТЭ был введен новый вид «Экспертное исследование дорог, дорожных условий на месте ДТП» (Приказ Министерства юстиции Российской Федерации №114 от 14 мая 2003 г.). Особое место среди частных объектов исследования по данному виду занимают недостатки организации дорожного движения [22]. Такие недостатки, наиболее часто встречаемые в экспертных заключениях, связаны с неформатным изготовлением и неправильным применением дорожных знаков.

Изготовление и установка дорожных знаков в нашей стране являются предметом стандартизации. С 1 января 2006 г. введены новые ГОСТы России в отношении указанных выше родов деятельности. Появился ряд новых знаков, выработаны правила их применения, изменились вид, типоразмеры и правила применения некоторых традиционных знаков, введена новая классификация знаков, в прежней классификации (по принципу действия) количество групп увеличилось с семи до восьми, изменилось световое оформление знаков.

### **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ «НЕФОРМАТНО» ИЗГОТОВЛЕННЫХ ЗНАКОВ**

С 1 января 2006 г. нормативные требования в отношении изготовления дорожных знаков регламентированы ГОСТ Р 52290-2004 [12].

Требования к **применению** дорожных знаков установлены в ГОСТ Р 52289-2004 [11].

В частности, **технические средства организации дорожного движения допускается применять и в случаях, не предусмотренных ГОСТ Р 52289-2004, если необходимость их применения обоснована конкретными условиями дорожного движения, в иных, «стесненных» условиях (обрыв, выступ скал, места проведения работ на проезжей части и т.п.)**

**Допускается в установленном порядке в экспериментальных целях применять технические средства организации дорожного движения, не регламентированные действующими государственными стандартами. При этом в необходимых случаях для участников движения должна быть предоставлена информация, разъясняющая назначение данного технического средства.**

Таким образом, ГОСТ 52289-2004 допускает применять технические средства организации дорожного движения, не регламентированные действующими государственными стандартами.

Эти требования имеют особое значение при анализе ДТП в соответствующих ситуациях.

Рассмотрим данное положение на примере.

В сельской местности самодельный знак 2.4 «Уступите дорогу» был вывешен на дереве. Водитель а/м ВАЗ-2109, следуя по этой дороге, столкнулся с автомобилем ВАЗ-2106, следовавшим в пересекаемом направлении. По показаниям водителя, он посчитал, что этот знак - чья-то

шутка или самоуправство, что знак повешен незаконно, и что он не должен им руководствоваться. В ходе допроса представителей дорожной организации, обслуживающей данный участок дороги, выяснилось, что за несколько дней до происшествия знак 2.4 (установленный по ГОСТу) куда-то исчез, а на складе предприятия таких знаков в наличии не было. Новые знаки были заказаны в соответствующей инстанции, но заявленный поставщиком срок поставки составил более месяца, поэтому один из рабочих изготовил знак «Уступите дорогу» из фанеры, который затем был закреплен на дереве.

Суд решил, что водитель должен был руководствоваться этим знаком, так как информация, которая содержалась на знаке, независимо от того, что он был изготовлен не по ГОСТу, могла восприниматься водителем только однозначно: как требование уступить дорогу. При принятии такого решения суд даже оставил без внимания то обстоятельство, что при отсутствии перед данным перекрестком знака, парного знаку 2.4 (это мог быть знак 2.1 или 2.3.2-2.3.7), автомобиль, следующий по пересекаемой дороге, должен уступить ее находящемуся справа, что исключает их одновременный выезд на перекресток [16].

В такой ситуации установка знака 2.4 без парного ему знака со стороны пересекаемой дороги только дезорганизует движение.

Компетенция эксперта-автодорожника здесь ограничивается следующими вопросами:

1) Имеются ли отклонения от ГОСТ Р 52290-2004 в изготовлении данного знака?

2) Достаточно ли однозначно участники движения могут понять информацию, которую несет в себе данный знак?

Остальные аспекты, связанные с причинами отсутствия стандартных знаков, а также ответ на вопрос: допускается ли в таких условиях устанавливать нестандартные знаки, к экспертной компетенции не относятся.

### **ОСОБЕННОСТИ НЕКОТОРЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ В АСПЕКТЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ К РЕШЕНИЮ ЭКСПЕРТНЫХ ЗАДАЧ**

#### **«Временные» знаки**

**Технические средства организации дорожного движения, применение которых было вызвано**

**причинами временного характера (дорожно-ремонтными работами, сезонными особенностями дорожных условий и т.п.), после устранения указанных причин должны быть демонтированы. Знаки и светофоры допускается закрывать чехлами (ГОСТ Р 52289-2004, п. 4.5.).**

**Временно установленные знаки должны быть сняты в течение суток после устранения причин, вызвавших необходимость их установки (ГОСТ Р 50597-93 п. 4.1.6. [9]).**

В действовавшем до 1 января 2006 г. ГОСТ 23457-86 (п. 1.3.) [13] содержалось указание о том, что технические средства организации дорожного движения временного характера должны быть демонтированы немедленно после устранения причин, с которыми связана их установка.

В введенном с 1 января 2006 г. ГОСТ Р 52289-2004 взамен ГОСТ 23457-86 слово «немедленно» отсутствует. Тем самым, наконец, устранено противоречие требований ГОСТ Р 50597-93 и ГОСТ 23457-86 в этой части, существовавшее на протяжении 12 лет и не позволявшее однозначно оценивать действия (бездействие) соответствующих лиц в отношении своевременного демонтажа технических средств организации дорожного движения, носящих сезонный, ремонтный характер и т.п.

Это вызывало серьезные неудобства для экспертов.

Что касается отношения суда к данному вопросу, то суд обычно принимает решение по более «мягкому» варианту - в пользу потенциального субъекта ответственности - дорожной (коммунальной) службы, т.е. считает, что снятие знаков, необходимость применения которых отпала после завершения работ, должно быть произведено не позднее суток с момента устранения причин их установки.

### **Знак 1.15 «Скользкая дорога» и знак 1.16 «Неровная дорога»**

Данные знаки предупреждают водителя о том, что впереди опасный участок, на котором установленный верхний предел скорости не гарантирует безопасности движения, поэтому водитель транспортного средства обязан самостоятельно выбирать оптимальный скоростной режим в зависимости от дорожных условий.

Экспертной оценке здесь подлежит правильность установки знаков (вне населенных пунктов на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах - на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка).

При определении технической возможности предотвратить ДТП наличие этих знаков учитывается при выборе исходных параметров (например, при выборе дифференцированного времени реакции водителя).

### **Знак 1.17 «Искусственная неровность»**

Искусственная неровность может послужить серьезным препятствием (а зачастую так называемые лежащие полицейские имеют значительную высоту при небольшой длине) для движения автомобиля и стать причиной ДТП. При отсутствии знака 1.17 водитель, не имея должной информации о дорожных условиях, может не успеть среагировать на внезапно возникшее перед ним препятствие. Вместе с тем при отсутствии знака 1.17 на дорогу распространяются все требования и нормы, предъявляемые к действующей дороге. Искусственная неровность в эти нормы явно не вписывается. В таком случае ответственность за причинение вреда может нести организация, ответственная за содержание данного участка дороги.

Если же знак 1.17 присутствовал, то водитель был предупрежден о том, что впереди опасный участок дороги и необходимо принять соответствующие меры. Следовательно, он мог иметь техническую возможность предотвратить ДТП.

### **Знак 1.25 «Дорожные работы»**

Данный знак предупреждает о том, что впереди ведутся работы на проезжей части, обочинах, разделительной полосе, тротуарах. Особую опасность эти участки представляют в темное время суток. Отсутствие знака 1.25 может привести к серьезным последствиям для участников движения, так как не ожидая какой-либо опасности для движения, водитель может не успеть среагировать на наличие препятствий в виде выбоин, полос между старым и новым асфальтом, оставленных на проезжей части без должного обозначения и освещения строительных материалов, дорожных машин и механизмов.

### **Знак 1.27 «Дикие животные»**

Если в зоне действия этого знака совершен наезд, например, на лося, то техническую возможность предотвратить наезд для водителя можно не исследовать, так как владелец транспортного средства (ТС) будет нести ответственность за причинение вреда лося независимо от этого. (Данному вопросу специально было посвящено разъяснение Пленума ВС РФ [23].) А если знака нет, то техническую возможность предотвратить наезд необходимо исследовать, так как водитель будет нести ответственность в зависимости от ее наличия либо отсутствия.

Аналогично - по знаку 1.26 «Перегон скота»

### **Знак 2.1 «Главная дорога» и знак 2.4 «Уступите дорогу»**

С экспертной точки зрения особый интерес представляет ситуация, когда перед перекрестком на второстепенной дороге присутствует знак 2.4, а на главной дороге знак 2.1 отсутствует.

В таком случае водитель, движущийся по главной дороге при пересечении перекрестка должен руководствоваться не пунктом 13.9. Правил дорожного движения (как при наличии знака 2.1), по которому он имеет преимущественное право движения, а пунктом 13.11 ПДД: «На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа». Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения».

Таким образом, данный пункт Правил требует, чтобы водитель при невозможности определения статуса дороги всегда выполнял требование «уступить дорогу (не создавать помех)» по отношению к другим участникам движения, движущимся по пересекаемой дороге и имеющим по сравнению с ним преимущество (например, представляя «помеху справа»).

Более подробно эта ситуация разобрана на примере ДТП, приведенном далее.

### **Общая характеристика ДТП, связанных с оценкой зоны действия знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»**

Зона действия знака 3.24 распространяется до:

- ближайшего перекрестка за знаком, в населенном пункте при отсутствии перекрестка -до конца населенного пункта;
- знака 3.25;
- знака 3.24 с другим значением максимальной скорости;
- вне населенных пунктов в числе знаков, отменяющих действие 3.24, эксперты понимают знаки приоритета (2.3.1-2.3.7, 2.4, 2.5, 2.1), указывающие на наличие перекрестка.

Водитель, неправильно сориентировавшись в зоне действия знаков (например, не посчитав перекрестком примыкание второстепенной дороги), будет «обвинен» в превышении скорости, так как действие знака 3.24 не прерывается только в местах выезда с прилегающих к дороге территорий и в местах пересечения (примыкания) с полевыми, лесными и другими второстепенными дорогами, перед которыми **не установлены соответствующие знаки.**

### **ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ**

Ответственность за неправильную установку знаков и, как следствие, за вред, причиненный при ДТП, если будет доказано, что неправильная установка знаков находится в причинно-следственной связи с причинением этого вреда, будут нести лица дорожных (коммунальных) служб (административную и уголовную ответственность), и лица, контролирующие их деятельность (т.е. ГИБДД МВД РФ), а гражданско-правовую ответственность должен нести балансодержатель этого участка дороги.

**Правовые основы для такой ответственности содержатся в статьях 3 и 12 ФЗ № 196 от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» [3].**

Статья 12. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог.

1. Ремонт и содержание дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие состояния дорог правилам, стандартам, техническим

нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти.

2. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог после ремонта и в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения регламентируют также требования к должностным и иным лицам, ответственным за состояние дорог и производство дорожных работ [18].

Так, **должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны:**

- **содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил;**

- **информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации;**

- **принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения.**

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 и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими-

**ми устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными и желтыми сигнальными огнями.**

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

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Деятельность, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения, требует от хозяйствующих субъектов материальных затрат, которые в ряде случаев существенно снижают экономическую эффективность результатов их хозяйственной деятельности. И наоборот, стремление к наибольшей прибыли обуславливает увеличение скоростей движения транспортных средств, осуществляющих перевозки продукции, несоблюдение режимов труда и отдыха водителей, ликвидацию на предприятиях служб безопасности движения и др., что ведет к увеличению вероятности ДТП, возрастанию тяжести их последствий. В связи с этим в качестве одного из основных принципов безопасности дорожного движения провозглашен приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности.

Вторым основным принципом обеспечения безопасности дорожного движения, сформулированным в Законе, является приоритет ответственности государства за обеспечение безо-

пасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

На протяжении многих десятилетий у нас в стране при регулировании общественных отношений в различных сферах жизни четко просматривался приоритет интересов государства перед интересами гражданина. За основу бралась гипотеза о том, что основная причина проступков заключалась в незаконопослушном поведении граждан, воздействовать на которых можно только путем ужесточения ответственности.

Такой подход находил свое отражение при конструировании правовых норм, регламентирующих отношения в сфере дорожного движения. Единственным виновником дорожно-транспортного происшествия, как правило, признавался водитель, но не государственные органы, обязанные по своему статусу создавать цивилизованные условия для обеспечения безопасности дорожного движения (строительство дорог, инфраструктура, организация дорожного движения, обучение водителей и многое другое). Это требовало значительных материальных средств, которых всегда по разным причинам не хватало в государстве.

Тем не менее на ситуацию, складывающуюся в дорожном движении, нельзя было не реагировать, поэтому использовался наиболее «дешевый» способ - правовая регламентация. Государство, с одной стороны, вроде бы заботилось об обеспечении безопасности дорожного движения, а с другой - отдавало решение этой проблемы в руки участников дорожного движения посредством предъявления к ним жестких требований и возложения на них обязанностей, реализация которых при отсутствии цивилизованных условий движения оставалась проблематичной.

#### **ПРИМЕР ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП, СВЯЗАННЫХ С ОТСУТСТВИЕМ НА ДОЛЖНОМ МЕСТЕ ЗНАКА 2.1 «ГЛАВНАЯ ДОРОГА»**

*Исходные данные:*

1. 24 августа 2003 г. в 15 час. 20 мин. на пересечении ул. Строгинский бульвар и ул. Кулакова в г. Москве имело место столкновение а/м Ауди-4 и а/м ВАЗ-2115 при движении

а/м Ауди-4 в направлении Неманского проезда и ВАЗ-2115 - в направлении от ул. Твардовского - из схемы ДТП.

2. Проезжая часть пересечения - сухая, асфальтированная, горизонтальная. **По направлению движения а/м Ауди-4 установлен знак 2.4 «Уступите дорогу».** Зафиксирован след скольжения левого колеса а/м ВАЗ-2115, начинающийся за местом столкновения и заканчивающийся на расстоянии 6 м, а также следы бокового скольжения с разворотом от правых переднего и заднего колес а/м Ауди-4 - из схемы ДТП.

3. Автомобили Ауди-4 и ВАЗ-2115 перед столкновением технически исправны, а/м Ауди-4 без нагрузки, а/м ВАЗ-2115 - с 1 взрослым пассажиром и ребенком 8 месяцев - из материалов дела.

5. Координаты места столкновения, а также положений а/м Ауди-4 и а/м ВАЗ-2115 в моменты остановки после столкновения указаны на схеме ДТП. А/м ВАЗ-2115 от места окончания следа скольжения колеса до места остановки (по положению задней оси) преодолел 30 м, при этом левыми колесами по тротуару, а/м Ауди-4 развернуло переднюю часть в противоположном первоначальному направлению, и сместило вправо на расстояние около 6 м (по положению его центра массы) - из схемы ДТП.

6. Фотографии повреждений а/м Ауди-4, выписки из протоколов осмотра места ДТП с описаниями повреждений обоих автомобилей, свидетельство о регистрации а/м Ауди-4, 2002 г. выпуска, постановление, каталоги справочных данных, схема ДТП, выписки из других материалов дела (в копиях).

7. Перед пересечением ул. Кулакова со Строгинским бульваром **по направлению движения а/м ВАЗ-2115 дорожный знак 2.1 «главная дорога» на момент ДТП отсутствовал** - из исходных данных, представленных для исследования.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Судебно-автотехническая экспертиза: метод, пособие. М., ВНИИСЭ, 1980. Ч. 2.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2006.
3. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств ДТП. М., РФЦСЭ при Минюсте России, 1995.

4. Применение положений п. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 ПДД РФ в экспертной практике: метод, рекомендации для экспертов, следователей и судей. М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 1995.

5. Возможность решения вопросов о причинной связи между превышением скорости движения ТС и фактом ДТП. М.: ВНИИСЭ; Экспертная практика, 1988. Вып. 10.

6. *Суворов Ю.Б.* Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности.

#### Вопросы:

1. Какими требованиями ПДД РФ регламентированы действия водителей а/м Ауди-4 и Ваз-2115 в данной дорожно-транспортной ситуации?

2. С технической точки зрения соответствовали ли их действия этим требованиям?

#### Исследование

##### По первому вопросу

действия водителя а/м ВАЗ-2115 в данной ситуации регламентированы требованиями пунктов 10.1 (абзацы 1 и 2) и 10.2 Правил дорожного движения (ПДД РФ[16]):

10.1, абзац 1: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».

Абзац 2: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства».

10.2: «В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч...»

**В материалах дела отсутствуют данные о наличии по ул. Кулакова перед пересечением с ул. Строгинский бульвар дорожного знака 2.1 «Главная дорога», при котором действия водителя а/м Ауди-4 в данной ситуации регламентировались бы требованиями пункта 13.9 ПДД РФ [16]. При наличии перед пересечением для его**

направления движения дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» и отсутствии перед пересечением по направлению движения а/м ВА3-2115 знака 2.1, действия водителя а/м Ауди-4 регламентированы требованиями пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ [16]:

п. 1.3: «Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования правил, сигналов светофоров, знаков и разметки...»

знак 2.4: «Водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге...» «Уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость» [16].

По второму вопросу:

Действия водителя а/м ВА3-2115 по выбору скорости движения не соответствовали требованиям пункта 10.1, абзац 1 и 10.2 ПДД РФ, так как скорость 79-80 км/ч превышала 60 км/ч. Если опасность для движения а/м ВА3-2115, которую его водитель был в состоянии обнаружить, возникла в момент пересечения а/м Ауди границы проезжей части ул. Кулакова, то, поскольку в этот момент водитель а/м ВА3-2115 имел техническую возможность предотвратить столкновение с а/м Ауди применением торможения (вывод по вопросу: «Имел ли водитель а/м ВА3-2115 техническую возможность путем торможения предотвратить столкновение с а/м Ауди-4 в момент начала пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова...» (здесь не приводится)), но, не применив экстренное торможение, не предотвратил столкновение, действия водителя а/м не соответствовали также требованиям пункта 10.1, абз. 2 ПДД РФ. С технической точки зрения это несоответствие находится в причинно-следственной связи с наступлением столкновения а/м ВА3-2115 с а/м Ауди-4.

Исследования по вопросу «На каком удалении от места столкновения находился а/м ВА3-2115 в момент начала пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова...» (здесь не приводится), показали что, в момент пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы

проезжей части ул. Кулакова, а/м ВА3-2115 находился от места столкновения на удалении 158-181 м.

Оценка действий водителя а/м Ауди-4 зависит от того, имел ли он в указанный выше момент объективную возможность обнаружить следующий по направлению к пересечению а/м ВА3-2115. Автор не располагает данными о расстоянии видимости на данном перекрестке на момент ДТП.

Если водитель а/м Ауди-4 имел указанную выше возможность, то его действия не соответствовали требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ. Если он не имел указанной выше возможности, то с технической точки зрения несоответствий требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 в его действиях не усматривается.

ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» предусматривают в населенных пунктах дублирование дорожного знака 2.1, установленного в начале главной дороги, перед каждым перекрестком. Отсутствие такого знака на момент развития ситуации, предшествовавшей ДТП 24 августа 2003 г., перед перекрестком с ул. Строгинский бульвар по ул. Кулакова по направлению движения а/м ВА3-2115 в сочетании с наличием таких знаков 2.1 по ул. Кулакова перед другими перекрестками и знаком 2.4, установленным по ул. Строгинский бульвар перед пересечением с ул. Кулакова по направлению движения а/м Ауди-4, говорит о явной ошибке в организации дорожного движения, имевшей место на указанном перекрестке на рассматриваемый момент. Эта ошибка заключается в отсутствии знака 2.1 по ул. Кулакова перед ее пересечением с Строгинским бульваром по направлению движения а/м ВА3-2115. Такой недостаток в организации дорожного движения и нарушение предписаний ГОСТ, а, соответственно, и документа [18], устанавливающего обязанности определенных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности и этого

ГОСТА, дезинформирует водителей о приоритете их движения по указанному выше перекрестку.

Таким образом:

При отсутствии знака 2.1 преимущество на данном перекрестке (который для а/м Ауди выступал как перекресток равнозначных дорог) имел а/м Ауди, который для а/м Ваз являлся «помехой справа».

При наличии знака 2.1 (если бы он был установлен) преимущество имел а/м ВАЗ, следовавший по главной дороге.

Это подчеркивает важность установки на перекрестке разных знаков приоритета группы 2 ГОСТ Р 52289-2004.

*Выводы:*

По первому вопросу

В данной дорожно-транспортной ситуации действия водителя а/м ВАЗ-2115 регламентированы требованиями пунктов 10.1, абз. 1 и 2 и 10.2 ПДД РФ, действия водителя а/м Ауди-4 - требованиями пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ.

По второму вопросу

Действия водителя а/м ВАЗ-2115 по выбору скорости движения не соответствовали требованиям пунктов 10.1, абз. 1 и 10.2 ПДД РФ. Его действия также не соответствовали требованиям пункта 10.1, абзац 2 ПДД РФ, если опасность для движения а/м ВАЗ, которую он был в состоянии обнаружить, возникла в момент пересечения передней частью а/м Ауди-4 границы проезжей части ул. Кулакова. В этом случае данное несоответствие, с технической точки зрения находится в причинно-следственной связи с наступлением столкновения а/м ВАЗ-2115 с а/м Ауди-4.

Оценка действий водителя а/м Ауди-4 зависит от наличия или отсутствия для него объективной возможности обнаружить следующий в направлении перекрестка а/м ВАЗ-2115 в момент пересечения передней частью границы проезжей части пересекаемой улицы. При наличии такой возможности действия водителя а/м Ауди-4 не соответствовали требованиям пункта 1.3 ПДД РФ применительно к требованиям знака 2.4 Приложения 1 к ПДД РФ, при ее отсутствии - несоответствий в его действиях указанным выше требованиям, с технической точки зрения, не усматривается.

Кроме указанного выше обращает внимание на имевший место недостаток в организации дорожного движения на рассматриваемом перекрестке на момент ДТП, который дезориентирует водителей в части

приоритета проезда их транспортных средств через данный перекресток.

## источники

### Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации.
2. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. ВСН 24-88 Минавтодора РСФСР «Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог». М.: Транспорт, 1989. Введены с 1 января 1989 г.
5. ВСН 25-86 Минавтодора РСФСР «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах». М.: Транспорт, 1987. Введены с 1 января 1987 г.
6. ВСН 25-96 Минавтодора РСФСР «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах». М.: Транспорт, 1988. Введены с 1 мая 1987 г.
7. ВСН 179-73 Минавтостроя СССР «Инструкция по ограждению мест работ и расстановке дорожных знаков при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог». М.: Транспорт, 1974. Введены с 1 апреля 1974 г.
8. ВСН 37-84 Минавтодора РСФСР «Инструкция по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ». М.: Транспорт, 1985. Введены с 1 октября 1985 г.
9. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». М.: Госстандарт РФ, 1993. Введен с 1 июля 1994 г.
10. ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры, общие технические требования». М.: Госстандарт РФ, 2000. Введен с 1 января 2000 г.
11. ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». М., Госстандарт РФ, 2004. Введен с 1 января 2006 г.
12. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». М., Госстандарт РФ, 2006. Введен с 1 января 2006 г.
13. ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения». М.: Госстандарт РФ, 1994. Действовал с 1 июля 1994 г. до 1 января 2006 г.
14. СНиП 2.05.02-85. «Автомобильные дороги». М.: Госстандарт СССР, 1986. Введены с 1 января 1987 г.
15. СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги». М.: Госстрой СССР, 1986. Введены с 1 июня 1986 г.



16. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2006.

17. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: АБЕРС, 2002.

18. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: АБЕРС, 2006.

19. Уголовный кодекс Российской Федерации. М.: Экзамен, 2006.

20. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. М.: Юрайт-Издат, 2006.

#### ЛИТЕРАТУРА

21. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Предмет, объект, состав и возможности. Роль и место в процессе доказывания по делам о ДТП: учебн. пособие. М.: МАДИ (ГТУ), 2003.

22. Суворов Ю.Б., Панина А.С. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: Экспертное исследование технического состояния дорог, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия: метод, пособие для экспертов, следователей и судей. М.: ГУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2007.

#### МАТЕРИАЛЫ ПРАКТИКИ

23. Споры при дорожно-транспортных происшествиях: сборник документов / Под ред. М.Ю. Тихомирова. М., 2004.

24. 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: науч.-практ. пособие для экспертов, следователей и судей. М.: ГУ РФЦСЭ при МЮ РФ, 2007.