

DOI: 10.30764/1819-2785-2018-13-1-101-109

Наезд на пешехода при движении задним ходом: техническая и правовая оценка действий водителя

В.А. Городокин¹, А.В. Кудрявцева², И.Д. Алферова¹¹ ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет» (НИУ), Челябинск 454080, Российская Федерация² Ставропольский краевой суд, Ставрополь 355002, Российская Федерация

Аннотация. Проведен детальный разбор дорожно-транспортного происшествия, связанного с движением транспортного средства задним ходом. Подчеркивается, что отсутствие должного методического обеспечения исследования обстоятельств и расследования данных достаточно распространенных происшествий, а также некорректность формулировок требований Правил дорожного движения во многих случаях приводят к принятию необъективных решений о виновности водителя.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, движение задним ходом, автотехническая экспертиза, правила дорожного движения

Для цитирования: Городокин В.А., Кудрявцева А.В., Алферова И.Д. Наезд на пешехода при движении задним ходом: техническая и правовая оценка действий водителя // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 1. С. 101–109. DOI: 10.30764/1819-2785-2018-13-1-101-109.

Backover Pedestrian Collisions: Technical and Legal Evaluation of the Driver's Actions

Vladimir A. Gorodokin¹, Anna V. Kudryavtseva², Irina. D. Alferova¹¹ South Ural State University (National Research University), Chelyabinsk 454080, Russian Federation² Stavropol Regional Court, Stavropol 355002, Russian Federation

Abstract. The article presents a detailed analysis of backover collisions, i.e. traffic accidents involving vehicles moving in reverse. The authors emphasize the lack of adequate methodological support for the investigation of these highly common types of incidents, as well as the misleading language of the Traffic Regulations that often leads to biased verdicts on the driver's fault.

Keywords: traffic accident, reversing, vehicular accident reconstruction, traffic regulations

For citation: Gorodokin V.A., Kudryavtseva A.V., Alferova I.D. Backover Pedestrian Collisions: Technical and Legal Evaluation of the Driver's Actions. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2018. Vol. 13. No 1. P. 101–109. DOI: 10.30764/1819-2785-2018-13-1-101-109.

Несмотря на то, что согласно статистическим данным ГИБДД, количество дорожно-транспортных происшествий становится с каждым днем (неделей, месяцем, годом) все меньше и меньше, число людей, гибнущих и получающих травмы различной степени тяжести при ДТП, остается чрезвычайно большим, что кроме моральных и физических страданий приносит государству многомиллиардные убытки. К сожалению, большинство предлагаемых мероприятий носит не глубокий, а так называемый косметический характер, не дающий значимых результатов. Все ярче проявляющийся правовой нигилизм участников дорожно-

го движения вызван, кроме всего прочего, обилием в действующих Правилах дорожного движения (ПДД) неточностей и двусмысленностей – с одной стороны, не требующих от участников дорожного движения выполнения обязательных с точки зрения безопасности действий, с другой – предъявляющих технически необоснованные требования, выполнение которых невозможно по законам естественных наук.

Практически в каждом разделе действующих ПДД, будь то общие положения, обязанности пешеходов, скорость движения, обгон, опережение, встречный разъезд и т. д., при внимательном и вдумчивом про-

чтении можно обнаружить те или иные недостатки. Так неоднократно встречается требование, допускающее определенные действия при условии, что они будут безопасны. Это принципиально недопустимо, так как не принимает во внимание физические законы и известную невозможность материального объекта, в частности автомобиля, мгновенно остановиться. То есть предъявляемое требование предполагает исключение дорожно-транспортного происшествия при внезапном возникновении опасности для движения. Примером может служить п. 8.12 ПДД, регламентирующий движение транспортных средств задним ходом: «...при условии, что этот маневр будет безопасен...». Аналогично в п. 9.9 Правил: «...при этом должна быть обеспечена безопасность движения». Владение элементарными знаниями физики позволяет сделать вывод, что безопасность «вообще» обеспечить невозможно, т. к. в реальной жизни нельзя исключить форс-мажорные обстоятельства, не зависящие от водителя транспортного средства (ТС). К ним можно отнести явления природы, например: внезапный порыв ветра, способный изменить траекторию движения или даже опрокинуть ТС с большой парусностью; внезапно поднявшееся облако пыли (снега), что может сократить или снизить до нуля видимость и обзорность; сливающийся с окружающей обстановкой дефект проезжей части. К форс-мажорным обстоятельствам также следует отнести неожиданные противоправные действия других участников движения, в т. ч. пешеходов, резко изменивших траекторию/направление движения или внезапно начавших движение, равно как и неожиданно вышедших из-за каких-либо объектов, ограничивающих обзорность. Непреодолимой силой для водителя может оказаться и внезапно возникшая неисправность, вмешательство в управление ТС пассажира и т. п. В каждом из перечисленных случаев вне зависимости от того, будут ли усматриваться форс-мажорные обстоятельства, или возникнет непреодолимая сила, вопрос об обеспечении безопасности должен решаться не в виде лозунга «обеспечить безопасность», а путем «установления расчетным путем наличия или отсутствия у водителя транспортного средства технической возможности предотвратить то или иное дорожно-транспортное происшествие в момент возникновения опасности».

С технической точки зрения данный подход регламентирован требованиями ч. 2 п. 10.1 ПДД, согласно которым «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Обратившись к истории ПДД, мы видим, что некорректное требование, обязывающее обеспечить безопасность, периодически использовалось законодателем. Например, похожее требование содержалось в п. 45. Правил уличного движения в редакции 1961 года¹: «Прежде чем начать движение, водитель обязан убедиться, что это будет *полностью безопасно*² для окружающих и перевозимых людей, подать сигнал начала движения и пропустить движущиеся транспортные средства» или в п. 62 Правил уличного движения по Челябинской области в редакции 1959 года³: «Во всех случаях водители обязаны вести транспортное средство со скоростью, обеспечивающей полную безопасность движения, и при необходимости, в связи со сложившейся обстановкой, иметь возможность своевременно его остановить». Аналогично решен вопрос безопасности и в п. 57 (а) Правил уличного движения по г. Москве: «в случаях, когда скорость не должна превышать 20 км/час или должна быть снижена до предела, обеспечивающего *безопасность движения*».

К слову сказать, от последнего требования отказались уже в 1961 году. Тем не менее прежний подход к обеспечению безопасности сохраняется и в 1980 году⁴: «Перед началом движения от места остановки (стоянки), перестроением и всяким изменением направления движения водитель обязан убедиться, что *это будет безопасно* и не создаст помех для других участников движения» (п. 11.2). После некоторого видоизменения указанного пункта к 1994 году⁵, принимаемая формулировка еще больше

¹ Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. Минск: типография им. Сталина, 1961. 144 с. (С. 31).

² Здесь и далее курсив авторов.

³ Правила уличного движения по Челябинской области. Челябинск: Челябинское книжное издательство, 1959. 116 с. (С. 55–56).

⁴ Правила дорожного движения. Ввод. в действие с 1 июня 1980 г. М.: Транспорт, 1982. 40 с. (С. 25).

⁵ Правила дорожного движения Российской Федерации [утв. Советом министров – Правительством Российской Федерации 23.10.93 г.: по состоянию на 07.04.2015 г.]. М.: Мир автокниг, 2015. 64 с. (С. 15).



Рис. 1. Ограничение сектора обзора водителю автомобиля при движении
Fig. 1. Obstruction of the moving vehicle driver's field of view

делает смысл требования невыполнимым: «Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны – рукой. При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения» (п. 8.1. ч. 1). Таким образом, ПДД изначально изобилуют некорректными требованиями, периодически возникающими, исчезающими и появляющимися вновь. Вместе с тем все гораздо проще, чем может показаться на первый взгляд. При внимательном изучении смысла указанных (и неуказанных) требований Правил по обеспечению безопасности дорожного движения, становится понятно, что законодатель, правильно понимая идею обеспечения безопасности движения, просто некорректно ее формулирует. В принципе речь идет не об обеспечении полной или частичной безопасности, а о запрещении действий, способных создать опасность для движения другим участникам дорожного движения или причинить вред их здоровью. Выглядит очень похоже, а смысл – совсем иной. В одном случае запрещено создавать опасность для движения, т. е. вынуждать другого участника дорожного движения, пользующегося приоритетом, предпринимать меры к изменению скорости или траектории движения в некомфортном для него режиме, в другом – действовать таким образом и предпринимать такие меры, чтобы не причинить вред любому участнику, вне зависимости от правомерности его действий, наличия приоритета или возникновения непреодолимых сил.

Причинение любого вреда при использовании подхода «обеспечить безопасность» свидетельствует о наличии формально невыполненного требования ПДД. При этом не требуется никакой оценки механизма развития дорожно-транспортной ситуации. В определенных случаях такой подход позволяет органам следствия или дознания признавать водителя виновным вне зависимости от того, располагал ли он технической возможностью предотвратить причиненный впоследствии вред или же такой возможности у него не было. Например, при движении по внутридворовому проезду водитель, даже на допустимой скорости, может не располагать технической возможностью предотвратить наезд на пешехода, внезапно выбежавшего из-за ограничивающего обзорность объекта. В качестве таких объектов в данном случае, могут выступать транспортные средства, зеленые насаждения, какие-либо строения или ограждения (рис. 1–2).

Время нахождения пешехода в поле зрения водителя может быть настолько мало, что водитель будет не в состоянии не только остановить транспортное средство, но и привести тормозную систему в действие. Это при том что двигаясь с допустимой в жилой зоне скоростью, остановочный путь ТС будет минимален. Приведенный пример иллюстрирует дорожно-транспортную ситуацию, где момент возникновения опасности совпадает с моментом появления у водителя возможности обнаружить пешехода, перемещающегося в опасном направлении в сторону динамического коридора, занимаемого ТС, однако, у водителя не будет технической возможности предотвратить наезд.

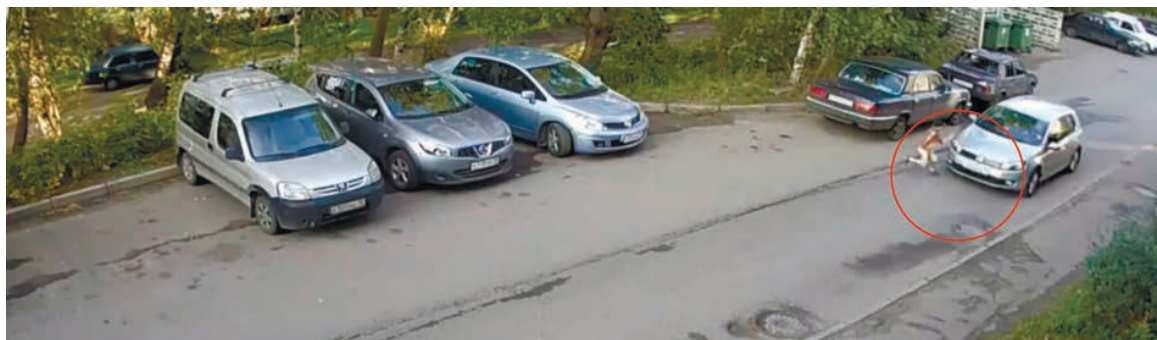


Рис. 2. Момент наезда автомобиля на малолетнего пешехода, выбежавшего из-за ограничивающего обзорность объекта
Fig. 2. Moment of collision with a minor darting out from behind an object obstructing the driver's field of view

Теперь представим, что при тех же условиях автомобиль двигался не вперед, а задним ходом, и водитель, ориентируясь по зеркалам заднего вида, также приступает к торможению с момента обнаружения пешехода. В обоих случаях водитель не будет располагать технической возможностью предотвратить наезд, при этом, в случае наезда на пешехода при движении вперед, виновность водителя будет определяться наличием или отсутствием технической возможности предотвратить наезд. В рассмотренной выше дорожно-транспортной ситуации водитель автомобиля, не располагая технической возможностью предотвратить наезд, не будет виноват в совершении наезда, во втором же случае, виновность водителя доказывать не требуется, т. к. он виновен априори, поскольку событие произошло, а, следовательно, при движении задним ходом безопасность им не была обеспечена. Это категорически неверное утверждение, в основе которого лежит требование, прописанное в Правилах дорожного движения.

На данной дорожно-транспортной ситуации можно было бы не заострять внимание, если бы по конкретным ДТП экспертами не делались выводы, противоположные указанному выше логическому рассуждению, а следователями не принимались соответствующие им решения.

Итак, закономерен вопрос: на каком основании к водителю, движущемуся вперед, применяется подход, согласно которому решается вопрос о наличии или отсутствии у него технической возможности предотвратить наезд, а по отношению к водителю, при всех прочих равных условиях движущемуся задним ходом, вопрос о его виновности решен заранее? Примером является наезд на пешехода на тротуаре. Согласно из-

вестной фабуле дела, водитель автомобиля ГАЗ-278525 (фургон на шасси автомобиля ГАЗель) обслуживал торговые точки, расположенные вдоль тротуара. В зимний период в светлое время суток водитель С. данного автомобиля при движении задним ходом по тротуару произвел наезд на пешехода К., упавшую на тротуар с гребня снежного отвала. До указанного момента К. двигалась к тротуару от автомобильной парковки по тропинке заснеженного газона и остановилась, не выходя на тротуар, давая возможность автомобилю закончить проезд (рис. 3).

В ходе проведенной экспертизы было установлено, что автомобиль двигался по тротуару задним ходом со скоростью 3–7 км/ч, водитель в процессе движения ориентировался по зеркалам заднего вида. Общая продолжительность нахождения пешехода в поле зрения водителя через зеркала заднего вида – 14,84 с; продолжительность движения автомобиля с момента остановки пешехода на снежном отвале до момента начала его падения – 9,59 с; период времени с момента начала падения пешехода до момента наезда – 0,75 с. При обнаружении падающего пешехода водитель автомобиля ГАЗ-278525 применил торможение, но предотвратить наезд не смог.

В результате эксперт пришел к выводу, что отсутствие у водителя автомобиля технической возможности предотвратить наезд на пешехода не имеет значения для решения вопроса о наличии или отсутствии причинно-следственной связи между действиями водителя и событием – наездом на пешехода. При этом было указано, что действия водителя автомобиля ГАЗ-278525 противоречили требованиям п.п. 8.12 и 9.9. ПДД.

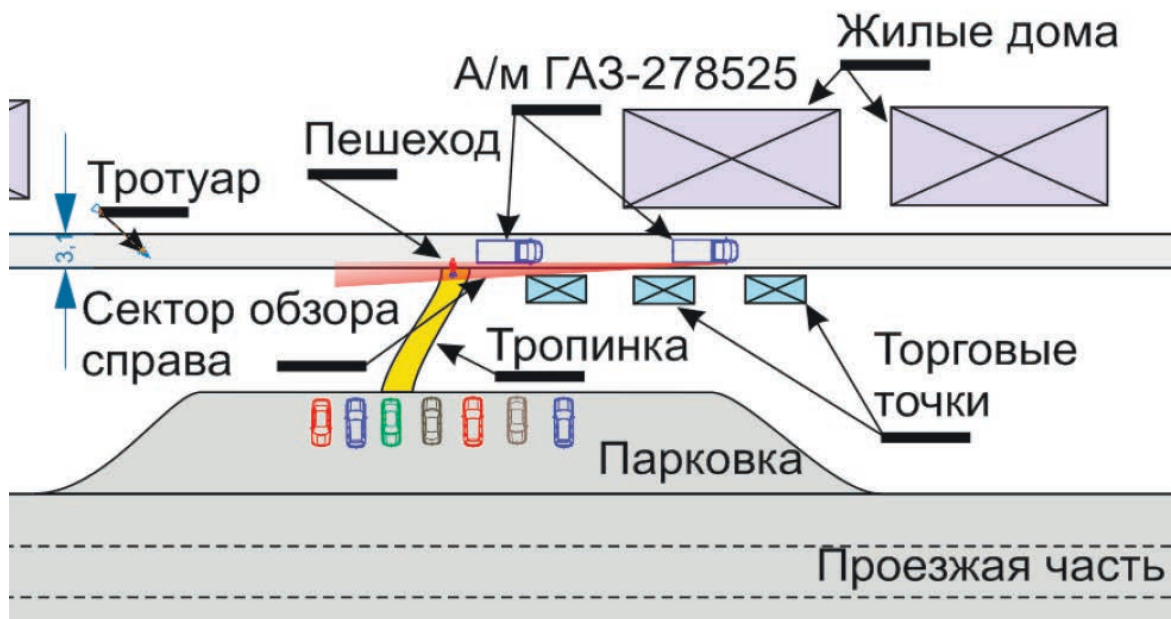


Рис. 3. Схема дорожно-транспортного происшествия
 Fig. 3. Collision diagram

У эксперта и, как следствие, у следователя отсутствовали сомнения в неправомерных действиях водителя. Но попробуем разобрать ситуацию с точки зрения регламента, утвержденного ПДД, и здравого смысла. Нет никакого сомнения, что в общем случае при движении по тротуару водитель автомобиля ГАЗ-278525 имел право руководствоваться требованиями п. 9.9 ПДД, согласно которым «...допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения»⁶. Исходя из того, что автомобиль ГАЗ-278525 осуществлял движение по тротуару задним ходом, водитель дополнительно к указанному выше пункту Правил должен был руководствоваться требованиями ч. 1 п. 8.12 ПДД, согласно которым «движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц».

К сожалению, некоторые требования ПДД в силу их некорректности нельзя понимать буквально. Так, недопустимо требовать от кого бы то ни было обеспечения полной безопасности вообще, без установления момента, при возникновении которого водитель должен предпринимать меры по предотвращению ДТП. Это связано с тем, что в окружающей нас действительности нельзя исключить форс-мажорные обстоятельства, а также действие непреодолимых сил, не зависящих от водителя и не позволяющих ему выполнить возложенные на него обязанности, например: стихийное бедствие, непреодолимое вмешательство третьих лиц, внезапное падение каких-либо объектов, технический отказ одной или нескольких систем управления транспортным средством и т. п. Таким образом, любое требование, обязывающее обеспечить безопасность, должно основываться не на декларативном заявлении, а на точном указании момента в развивающейся дорожно-транспортной ситуации, при возникновении которого водителю надлежит выполнить комплекс регламентированных ПДД действий, направленных на предотвращение дорожно-транспортного происшествия.

По этой причине формулировка, приведенная в п. 9.9 Правил дорожного движения, а именно: «...при этом должна быть обеспечена безопасность дви-

⁶ Там же.

жения», не имеет смысла, т. к. с учетом действующих на все обладающие массой тела сил (инерции, притяжения, трения и т. д.) технически невозможно обеспечить безопасность «вообще» и «всегда». В каждом конкретном случае при дорожном движении безопасность должна обеспечиваться выполнением комплекса мер, позволяющих участникам движения исключать или предотвращать ДТП. При этом возможность предотвращения конкретного происшествия должна быть рассчитана на основании существующих естественно-научных законов и с использованием установленных правил и методик. Таким образом, фразу в п. 9.9 Правил дорожного движения, следует понимать как требование к водителю ТС, движущегося, как исключение, по тротуару, не как «обеспечение безопасности вообще», а «при движении в указанном месте не создавать опасности пешеходам».

Необходимость разъяснения требований ПДД и невозможность их буквального и дословного применения объясняется еще и другими неточностями, имеющими значение для решения исследуемой дорожно-транспортной ситуации по существу, которые при формальном подходе не позволят принять объективное решение по делу.

Так, согласно принятой Правилами дорожного движения терминологии:

– «Пешеход» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу;

– «Дорога» – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

– «Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном⁷.

Внимательное прочтение этих терминов позволяет заключить, что:

– Пешеходом является лицо, находящееся только на дороге.

– «Газон», который может находиться между проезжей частью и тротуаром, не является частью дороги, т. к. перечень элементов, относящихся к «дороге», дан в исчерпывающем виде (проезжая часть, трамвайные пути, тротуар, разделительная полоса и обочина).

Таким образом, на основании принятых в действующих Правилах дорожного движения терминов, человек, находящийся на газоне, не охватывается понятием «пешеход» и, следовательно, не обладает рядом преимуществ, предоставляемых пешеходу по отношению к транспортным средствам.

Вместе с тем как и в п. 9.9 Правил, так и в приведенных терминах усматривается противоречие с логикой обеспечения безопасности дорожного движения. С одной стороны, следует признать необходимость считать человека, находящегося на газоне, «пешеходом», с другой – требовать от водителя ТС, движущегося по тротуару, не «обеспечения безопасности вообще и всегда», а действий, не создающих опасности пешеходам, расположенным на тротуаре.

В отношении ч. 1 п. 8.12 ПДД следует указать также на неудачную формулировку требований, предъявляемых к водителю: «Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц». Как было указано выше, аналогично требованиям п. 9.9 Правил, требование обеспечения безопасности должно быть технически состоятельным. Невозможно обеспечить безопасность по отношению к каким-либо участникам или объектам, внезапно попадающим в динамический коридор, занимаемый движущимся ТС. Данное требование может оказаться невыполнимо не только при движении задним ходом, но и при движении вперед.

К сожалению, действующая формулировка п. 8.12 ПДД не только технически несостоятельна, но и противоречит требованиям международной Конвенции о дорожном движении, ратифицированной СССР в 1974 году. Так, в п. 2 ст. 14 Конвенции⁸ «Общие предписания, касающиеся маневров» в оригинале требования изложены в следующей редакции: «Any driver wishing to make a U-turn or to reverse shall first make sure that he can do so without endangering or

⁷ Там же, С. 3, 5, 6.

⁸ URL: <http://base.garant.ru/2540357/888134b28b1397ffae87a0ab1e117954/#ixzz54tpxWUfd>.

impeding other road-users», что переводится следующим образом: «*Перед началом движения задним ходом или разворотом водитель транспортного средства должен убедиться в том, что данный маневр не создаст опасности или помех для движения другим участникам дорожного движения*». Как видно из приведенного текста Конвенции, от водителя требуется исключить опасность не в процессе перемещения, а перед началом движения задним ходом. Иными словами, водитель ТС, *намеревающийся приступить к движению задним ходом, должен убедиться, что выбираемая им траектория движения свободна от других участников движения или иных объектов, которым может быть причинен вред.*

В то же время, согласно п. 1 ст. 1 Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене в ноябре 1968 года, «Договаривающиеся стороны, являющиеся Сторонами Конвенции о дорожном движении... принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям к настоящему Соглашению». Иными словами, требования международной Конвенции о дорожном движении превалируют над требованиями действующих Правил дорожного движения РФ, которые, в свою очередь, не могут противоречить требованиям Конвенции.

По нашему мнению, следует также обратить внимание на формулировку того же требования в Правилах дорожного движения Украины, где в п. 10.9⁹ указано: «Во время движения транспортного средства задним ходом водитель не должен создавать опасности или препятствий другим участникам движения...».

Таким образом, требования ч. 1 п. 8.12 ПДД следует понимать как обязывающие водителя, намеревающегося осуществлять движение задним ходом, убедиться, что к моменту начала движения в динамическом коридоре транспортного средства, которым он управляет, не находятся другие участники движения или иные объекты, контакт с которыми может причинить кому бы то ни было вред.

⁹ Правила дорожного движения. Сборник. Выдержки из нормативных документов и актов Украины, действующих в сфере закона Украины «О дорожном движении», с изменениями, дополнениями и системой штрафов. Киев: Кобза, 2003. 64 с. (С. 20).

Еще меньший смысл имеет второе предложение ч. 1 требований п. 8.12 Правил, согласно которому «при необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц». Данное требование в Конвенции о дорожном движении отсутствует вообще, что справедливо, т. к. о данном «лице» нет никакой информации. Непонятно каковы познания лица, привлеченного для руководства движением ТС, его психический уровень, понимание степени опасности, исходящей от транспортного средства, движущегося задним ходом, какова, наконец, ответственность лица, осуществляющего руководство движением транспортного средства, однако допустившим причинение кому или чему-либо вред.

Примером более грамотного подхода к регламентированию движения задним ходом может служить формулировка требований, предъявляемых к водителям в Правилах дорожного движения Великобритании, где в п. 202 указано: «Look carefully before you start reversing. You should

- use all your mirrors;
 - check the ‘blind spot’ behind you (the part of the road you cannot see easily in the mirrors);
 - check there are no pedestrians (particularly children), cyclists, other road users or obstructions in the road behind you.
- Reverse slowly while
- checking all around
 - looking mainly through the rear window
 - being aware that the front of your vehicle will swing out as you turn.
- Get someone to guide you if you cannot see clearly»¹⁰.

Приведем перевод: «Осмотритеесь во круг перед началом движения задним ходом. Вы должны:

- осмотреться через все зеркала автомобиля;
- проверить «мертвые зоны» (часть дороги, которую Вы не просматриваете через зеркала);
- убедиться в отсутствии пешеходов (особенно детей), велосипедистов, других участников движения или иных помех, находящихся позади Вас.

Движение задним ходом осуществляйте медленно и одновременно с этим

- контролируйте всех вокруг;
- в основном осмотр проезжей части производите через заднее окно;

¹⁰ The Highway Code: Essential for All Drivers. Fully updated & complete. Produced by AA Publishing. 2011. 138 p. (P. 66).

– контролируйте перемещение передней части Вашего транспортного средства, смещающейся в сторону при повороте.

Обратитесь к кому-либо за помощью, если видимость ограничена».

Сравнение международных правовых актов, а также Правил дорожного движения иных государств, показывает, что приведенные выше формулировки требований безопасности к водителям транспортных средств в РФ некорректны. Можно сделать вывод о необходимости рассмотрения и применения требований ПДД РФ не буквально и дословно, а в совокупности с иными нормами международного права, что позволит правильно и объективно оценивать действия участников дорожного движения.

Таким образом, по нашему мнению, вторая часть требований п. 8.12 ПДД, касающаяся непосредственно процесса движения, должна быть изложена в следующей редакции: *«после начала движения задним ходом водитель должен руководствоваться действующими требованиями, предъявляемыми к нему при возникновении опасности для движения, в соответствии с которыми он обязан, контролируя динамический коридор транспортного средства, незамедлительно принимать меры по предотвращению дорожно-транспортного происшествия с момента появления у него возможности обнаружить опасность для движения»*. Под динамическим коридором понимается полоса земли или искусственного сооружения, занимаемая транспортным средством при движении по всей своей габаритной ширине с учетом безопасного бокового интервала.

Указанные требования в полной мере совпадают с требованиями ч. 2 п. 10.1 Правил дорожного движения, согласно которым *«При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства»*.

Таким образом, возвращаясь к дорожно-транспортному происшествию с автомобилем ГАЗ-278525, *в сложившейся дорожно-транспортной ситуации водитель должен был кроме ч. 1 п. 8.12 и п. 9.9 руководствоваться также требованиями ч. 2 п. 10.1 Правил дорожного движения*.

Вопрос о соответствии или несоответствии действий водителя указанным требованиям Правил дорожного движения исследуется следующим образом.

Как следует из материалов дела, водитель автомобиля ГАЗ-278525 осуществлял движение задним ходом по тротуару в зоне дорожного знака «жилая зона». Движение по тротуару производилось в связи с коммерческим характером деятельности водителя, обслуживающего торговые точки, расположенные вдоль тротуара. При обнаружении пешехода, падающего на тротуар с гребня снежного отвала, водитель применил торможение и остановился.

Согласно установленным требованиям п. 9.9 ПДД, действия водителя автомобиля ГАЗ-278525 не противоречили им (требованиям) в части *«...допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда»*. Второе условие данного пункта Правил – *«При этом должна быть обеспечена безопасность движения»* не имеет под собой физического смысла и, соответственно, не должно быть ключевым в дорожно-транспортной ситуации, сопряженной с внезапным появлением на пути ТС какого-либо объекта (в т. ч. пешехода), появление которого в динамическом коридоре по ходу движения транспортного средства водитель не мог заблаговременно обнаружить. Иными словами, своими действиями водитель автомобиля не создавал опасности для движения пешеходов, что позволяет сделать вывод о соответствии действий данного водителя требованиям п. 9.9 Правил дорожного движения.

Аналогично, учитывая некорректность формулировки требований ч. 1 п. 8.12 Правил дорожного движения, противоречащей международному нормативно-правовому акту, следует сделать вывод о соответствии действий водителя автомобиля ГАЗ-278525 требованию *«перед началом движения задним ходом... водитель транспортного средства должен убедиться в том, что данный маневр не создаст опасности или помех для движения другим участникам дорожного движения»*. Следовательно, следует сделать вывод об отсутствии противоречия между действиями водителя и требованиями по обеспечению безопасности ч. 1 п. 8.12 Правил дорожного движения.

Для решения вопроса о соответствии или несоответствии действий водителя автомо-

биля ГАЗ-278525 требованиям ч. 2 п. 10.1 ПДД в исследуемой дорожно-транспортной ситуации достаточно сравнить временной промежуток, прошедший с момента возникновения опасности (t_n) и находящийся в пределах 0,75 с, с временем, необходимым водителю для приведения тормозов в действие (T_1) и составляющим около 0,925 с:

$$T_1 = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3,$$

где $t_1 = 0,6$ с – время реакции водителя;
 $t_2 = 0,2$ с – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля;
 $t_3 = 0,25$ с – время нарастания замедления автомобиля.

Сравнив t_n и T_1 , можно сделать вывод об отсутствии у водителя автомобиля ГАЗ-278525 технической возможности предотвратить наезд на пешехода, внезапно падающего с гребня снежного отвала в сторону движущегося ТС. Проведенный расчет показывает, что *в сложившейся дорожно-транспортной ситуации с технической точки зрения в действиях водителя автомобиля ГАЗ-278525 не усматривается несоответствия требованиям ч. 1 п. 8.12, п. 9.9 и ч.2 п. 10.1 Правил дорожного движения.*

Проводя детальный разбор ДТП, связанного с движением транспортного средства

задним ходом, следует указать на достаточно распространенный характер данного вида наездов. Отсутствие же грамотного методического обеспечения исследования обстоятельств и расследования такого рода происшествий в подавляющем числе случаев приводит к необъективному принятию решений о виновности участников ДТП и, как следствие, к отрицательному социально-экономическому эффекту.

В заключение хотелось бы обратить внимание на известное, но зачастую игнорируемое обстоятельство, согласно которому вне зависимости от виновности или невиновности водителя он несет ответственность в соответствии со ст. 1079 ГК РФ за причинение вреда как владелец источника повышенной опасности. Иными словами, для возмещения причиненного транспортным средством вреда совсем не обязательно делать водителя виновным в совершении дорожно-транспортного происшествия. Тем не менее при движении по тротуару и задним ходом водитель ТС должен принимать все возможные меры для минимизации опасности для пешеходов, что в совокупности с внимательным и здравым поведением пешеходов, позволит сократить количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий указанного вида.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Городокин Владимир Анатольевич – к. ю. н., профессор кафедры «автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета; e-mail: gorodok_vlad@mail.ru.

Кудрявцева Анна Васильевна – д. ю. н., профессор, судья ставропольского краевого суда; e-mail: acifna@mail.ru.

Алферова Ирина Дмитриевна – старший преподаватель кафедры «автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета; e-mail: aid_eat@mail.ru.

ABOUT THE AUTHORS

Gorodokin Vladimir Anatol'evich – Candidate of Law, Professor of the Automotive Transport Department, South Ural State University; e-mail: gorodok_vlad@mail.ru.

Kudryavtseva Anna Vasil'evna – Doctor of Law, Professor, Judge of the Stavropol Regional Court; e-mail: acifna@mail.ru.

Alferova Irina Dmitrievna – Senior Lecturer at the Automotive Transport Department, South Ural State University; e-mail: aid_eat@mail.ru.