

УДК 343.346.2

В. Н. Ковкин, ведущий судебный эксперт
Харьковского НИИСЭ,
В. А. Варлахов, старший научный со-
трудник Харьковского НИИСЭ

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ НА ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ

Изложены проблемы, возникающие в судебной автотехнической экспертизе при оценке действий водителей в условиях перекрестных столкновений транспортных средств на нерегулируемых перекрестках.

Как известно, перекресток является местом концентрации пересекающихся траекторий движения транспортных средств (ТС). Неслучайно с целью уменьшения аварийности на перекрестках в Правилах дорожного движения Украины (далее – ПДД) очередность проезда пересечений водителями ТС на регулируемых перекрестках определяется сигналами светофорных объектов (сигналами регулировщика), а на нерегулируемых – знаками приоритета. Наиболее распространенной причиной дорожно-транспортных происшествий (ДТП) являются ошибочные действия участников дорожного движения, что требует от экспертов-автотехников углубленного анализа действий водителей и должного их оценивания применительно к требованиям ПДД и другой нормативно-технической документации. В ходе досудебного следствия и в процессе судебного рассмотрения дел о ДТП анализу действий его участников также отводится особое внимание. Назначая судебную автотехническую экспертизу, следователи (судьи) ожидают от эксперта углубленного научного исследования действий водителей ТС, которое основывается на специальных знаниях в области судебной автотехники.

Как показывает экспертная практика, при проведении технического анализа действий водителей ТС, столкнувшихся на нерегулируемом перекрестке, где знаки приоритета отсутствуют, а именно при решении вопросов о том, как должны были действовать водители в этой дорожно-транспортной ситуации и кто из них имел право первоочередного проезда данного нерегулируемого перекрестка, возникают проблемы даже у специалистов со значительным стажем экспертной работы. Отсутствие единого подхода у экспертов к решению этой задачи зачастую приводит к неполноте и необоснованности экспертного исследования. В свою очередь это вызывает назначение дополнительных или повторных автотехнических экспертиз, выводы которых, как правило, не подтверждают предыдущие.

Такая ситуация негативно сказывается на расследовании ДТП, поскольку от результатов экспертного исследования зависит принятие решения в отношении участников дорожного движения. Рассмотрим различные подходы судебных экспертов-автотехников при решении этого вопроса на примерах из экспертной практики.

Первый пример. Обстоятельства дела таковы (рис. 1): водитель автомобиля А при въезде на ул. Ленина соответствующим дорожным знаком ПДД 2.3

«Главная дорога» был информирован о том, что он движется по главной дороге. При подъезде к Т-образному нерегулируемому перекрестку ул. Ленина с ул. Мира, водитель автомобиля А дорожным знаком 2.3 «Главная дорога» и табличкой 7.8 «Направление главной дороги» был предупрежден об изменении направления главной дороги влево (т. е. главная дорога меняет направление с ул. Ленина на ул. Мира). Водитель автомобиля А, выехав на ул. Мира, продолжил движение по ней и, проехав расстояние около 500 м, подъехал к пересечению с ул. Киевской. По ул. Киевской перед пересечением с ул. Мира справа и слева относительно направления движения автомобиля А установлены дорожные знаки 2.1 «Уступить дорогу», а по ул. Мира перед данным пересечением знаки приоритета, которые бы информировали водителя А о направлении главной дороги, отсутствовали. Проехав этот перекресток в прямом направлении и преодолев расстояние около 500 м по ул. Мира, водитель автомобиля А приблизился к пересечению с ул. 1-го Мая, где по ходу движения водителя автомобиля А какие-либо знаки приоритета, которые бы регламентировали очередность проезда этого нерегулируемого перекрестка, а также информировали водителя о направлении главной дороги на перекрестке, отсутствовали. На ул. 1-го Мая перед перекрестком с ул. Мира был установлен дорожный знак 2.2 «Проезд без остановки запрещен». При пересечении этого перекрестка в прямом направлении автомобиль А столкнулся с автомобилем Б, который двигался по ул. 1-го Мая и по ходу движения которого был установлен дорожный знак 2.2 «Проезд без остановки запрещен».

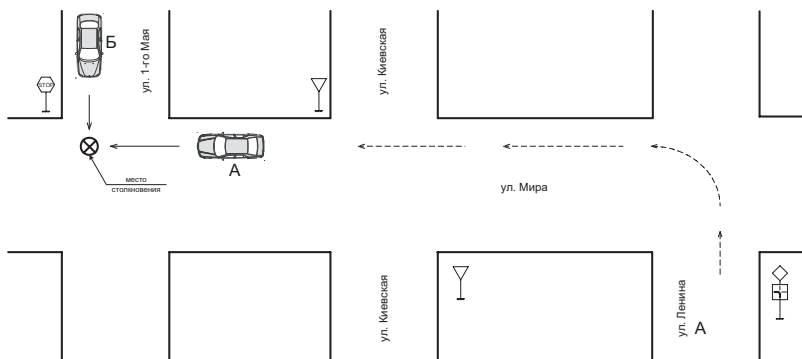


Рис. 1. Схематическое изображение обстоятельств ДТП по первому примеру

При расследовании этого ДТП перед экспертами были поставлены такие вопросы:

1. С учетом дислокации дорожных знаков на момент происшествия, расположенных по ходу движения автомобиля А, является ли ул. Мира главной дорогой по отношению к ул. 1-го Мая?

2. Имеются ли в действиях водителей автомобилей А и Б несоответствия требованиям ПДД, которые найдутся, с технической точки зрения, в причинной связи с возникновением события данного ДТП?

При решении поставленных вопросов эксперты, проводившие первичную и повторную экспертизы, пришли к различным выводам. Эксперты, проводившие первичную экспертизу, утверждали, что поскольку улицы имели одинаковое дорожное покрытие, а в месте ДТП отсутствуют дорожные знаки, регулирующие проезд пересечения ул. Мира с ул. 1-го Мая по ходу движения автомобиля А, то этот перекресток для водителя автомобиля А следует считать нерегулируемым и равнозначным. Исходя из этого и на основании технического анализа действий водителей, эксперты указали, что действия водителя автомобиля А должны быть оценены применительно к требованиям п. 16.12 ПДД. Иными словами, в данной дорожно-транспортной ситуации водитель автомобиля А при приближении к нерегулируемому перекрестку должен был уступить дорогу автомобилю Б, который приближался справа от него. При этом эксперты пришли к категорическому выводу о том, что техническая возможность предотвращения столкновения ТС со стороны водителя автомобиля А определялась выполнением им требований п. 16.12 ПДД, а его действия в рассматриваемой ситуации не соответствовали требованиям этого пункта ПДД и находятся, с технической точки зрения, в причинной связи с возникновением ДТП. Что касается водителя автомобиля Б, то его действия эксперты анализировали с учетом того, что он имел право первоочередного проезда этого перекрестка, т. е. действия водителя автомобиля Б оценивали применительно к требованиям п. 12.3 ПДД.

В п. 12.3 и 16.12 ПДД указано:

12.3. В случае возникновения опасности для движения или препятствия, которое водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры для уменьшения скорости вплоть до остановки транспортного средства либо безопасного для других участников движения объезда препятствия.

16.12. На перекрестке равнозначных дорог водитель нерегулируемого транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, которые приближаются справа. Этим правилом должны руководствоваться между собой и водители трамваев. На любом нерегулируемом перекрестке трамвай, независимо от направления его дальнейшего движения, имеет преимущество перед нерегулируемыми транспортными средствами, которые приближаются к нему по равнозначной дороге¹.

Эксперты, проводившие повторную экспертизу, при рассмотрении этой ситуации пришли к выводу о том, что перекресток ул. Мира и ул. 1-го Мая следует считать нерегулируемым неравнозначным, при этом ул. Мира нужно считать главной дорогой по отношению к ул. 1-го Мая. Дальнейшие исследования проводились с учетом установленных экспертами фактов, и выводы экспертизы были противоположны выводам первичной.

Для принятия объективного и обоснованного решения по данному уголовному делу перед органом, назначившим экспертизу по изложенным обстоятельствам ДТП, при получении различных мнений экспертов возникает вопрос: чьи выводы правильные?

¹ См.: Правила дорожного движения Украины. — Х. : Светофор, 2001. — С. 35, 41.

Проанализируем обоснованность выводов обеих экспертиз. В соответствии с требованиями дорожных знаков, приведенных в разделе 33 ПДД, дорожные знаки 2.1–2.3, 2.5 и 2.6 устанавливаются непосредственно перед перекрестком или узким участком дороги, кроме того, знак 2.3 – в начале, а знак 2.4 – в конце главной дороги. Знак 2.3 с табличкой 7.8 обязательно повторяется перед перекрестком, на котором главная дорога изменяет свое направление.

В пп. 2.3 и 2.4 раздела 33 ПДД предусмотрено:

2.3 «Главная дорога». Предоставляется право первоочередного проезда нерегулируемых перекрестков.

2.4 «Конец главной дороги». Отменяется право первоочередного проезда нерегулируемых перекрестков¹.

Из приведенных формулировок ПДД относительно дорожного знака 2.3 «Главная дорога» следует, что в случае его установки он предоставляет право первоочередного проезда не только на данном нерегулируемом перекрестке, но и на последующих, где направление главной дороги не изменяется.

Согласно же требованиям ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия. Правила применения»² дорожный знак 2.3 «Главная дорога» должен устанавливаться перед каждым перекрестком. Проанализируем целевую направленность требований Госстандарта в части установки в обязательном порядке на каждом перекрестке главной дороги дорожного знака 2.3 «Главная дорога». Считаем, что с технической точки зрения требование устанавливать перед каждым перекрестком дорожный знак 2.3 «Главная дорога», в том числе на перекрестках, на которых главная дорога не меняет своего направления, вызвано необходимостью повышения пропускной способности проезда транспортного потока этого перекрестка с разрешенной скоростью.

Действительно, водитель ТС, выехавшего на главную дорогу со второстепенной (в рассматриваемом случае, например, с ул. Киевской) и движущегося в одном направлении с водителем автомобиля А (и перед ним), при подъезде к перекрестку ул. Мира с ул. 1-го Мая не будет информирован о том, что движется по главной дороге и что ул. 1-го Мая является второстепенной, поэтому при подъезде к этому перекрестку будет снижать скорость автомобиля, чтобы иметь возможность уступить дорогу ТС, приближающимся справа. Водитель же, который выехал на ул. Мира и ранее был информирован знаком 2.3 «Главная дорога» о главенстве этой улицы, также вынужден будет снижать скорость, поскольку движущееся впереди ТС снижает скорость и его невозможно обогнать.

Таким образом, выполнением требования ДСТУ 4100-2002 об установке дорожного знака 2.3 «Главная дорога» на каждом перекрестке, где главная дорога не меняет своего направления, достигается эффект повторения для

¹ См.: Правила дорожного движения Украины. — С. 68.

² См.: Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування : ДСТУ 4100-2002. — К. : Держстандарт України, 2002. — 80 с.

водителя інформації (напоминання) о том, что он находится на главной дороге, а следовательно, может не снижать неоправданно скорость своего движения с целью предоставления преимущественного права проезда перекрестка водителям ТС, приближающихся справа, что способствует повышению пропускной способности проезда этого перекрестка, препятствует образованию заторов и др.

На основании изложенного следует прийти к выводу о том, что если дорога ранее была обозначена дорожным знаком 2.3 «Главная дорога», то в случае ее неизменного направления при проезде перекрестков и отсутствия на них повторяющегося дорожного знака 2.3 «Главная дорога» главенство этой дороги не отменяется. Иными словами, отсутствие повторяющегося дорожного знака 2.3 «Главная дорога» не ограничивает зону действия этого дорожного знака ближайшим перекрестком, и водитель должен постоянно помнить о том, что он находится на главной дороге, а значит, действовать соответствующим образом при проезде последующих перекрестков. Это будет способствовать увеличению пропускной способности дороги.

При таких обстоятельствах перекресток ул. Мира и ул. 1-го Мая следует считать неравнозначным, на котором ул. Мира является главной дорогой по отношению к ул. 1-го Мая. Главенство дороги ул. Мира на последующих перекрестках, где она не изменяет своего направления, будет присутствовать до того момента, пока водитель не будет проинформирован соответствующим дорожным знаком 2.4 «Конец главной дороги» об окончании главной дороги либо дорожным знаком приоритета о том, что он не имеет преимущественного права проезда перекрестка, т. е. дорожного знака 2.1 «Уступить дорогу».

Второй пример. Аналогичная проблема возникла перед экспертами при оценке действий водителей ТС-1 и ТС-2, которые столкнулись в ситуации, схематически изображенной на рис. 2.

При оценке действий водителей этих ТС эксперты пришли к различным выводам: эксперт, проводивший первичную экспертизу, посчитал, что столкновение ТС произошло на нерегулируемом равнозначном перекрестке, при этом действия водителя ТС-1 он оценивал применительно к требованиям п. 16.12 ПДД, а действия водителя ТС-2 – применительно к требованиям п. 12.3 ПДД; эксперт, проводивший повторную экспертизу, решил, что водитель ТС-1 двигался по главной дороге (ул. Ленина), и оценил действия водителя ТС-1 применительно к требованиям п. 12.3 ПДД, а действия водителя ТС-2 – применительно к требованиям п. 16.11 ПДД.

В п. 16.11 ПДД указано:

16.11. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, которое движется по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, которые приближаются к данному пересечению проезжих частей по главной дороге, независимо от направления их дальнейшего движения¹.

¹ См.: Правила дорожного движения Украины. — С. 41.

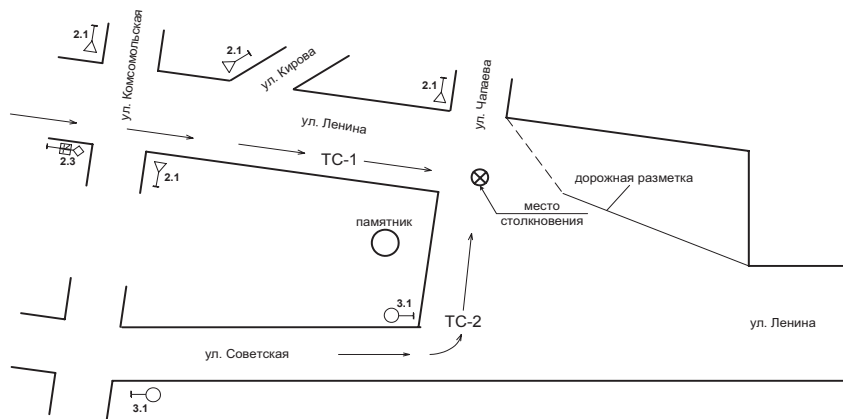


Рис. 2. Схематическое изображение обстоятельств ДТП по второму примеру

Эту ситуацию нужно рассматривать аналогично приведенной ранее, поскольку ул. Ленина не изменяла своего направления, а значит, главенство этой дороги не отменялось, поскольку в этом случае ПДД не предусматривают обязательную установку повторяющегося дорожного знака 2.3 «Главная дорога». В таком случае водитель ТС-1, который ранее был проинформирован о том, что движется по главной дороге, при подъезде к месту столкновения должен был считать, что главная дорога продолжается в прямом направлении. Водитель ТС-2 в этом случае, двигаясь по улице, на которой движение ТС запрещено соответствующими дорожными знаками, установленными с обеих сторон улицы, должен был уступить дорогу водителю ТС-1, так как выезжал с территории, где движение ТС запрещено, а значит, эту территорию нужно рассматривать как примыкающую к главной дороге и поэтому при выезде с нее водитель обязан уступить дорогу другим ТС.

Изложенное свидетельствует о том, что мнение экспертов, пришедших к выводу о столкновении на неравнозначном пересечении, на котором ул. Ленина является главной дорогой, с технической точки зрения, обосновано.

Приведенные примеры в полной мере демонстрируют различные подходы экспертов к решению вопросов, связанных с определением главенства дороги на перекрестках, где направление главной дороги не изменялось. Считаем, что проведенный нами анализ действий водителей ТС, столкнувшихся на нерегулируемом неравнозначном перекрестке, на котором знаки приоритета 2.3 «Главная дорога» не дублировались, является обоснованным и может быть применен в практике производства судебных автотехнических экспертиз с тем, чтобы не допускать различных экспертных подходов, которые могут привести к судебным ошибкам.

Таким образом, при решении в экспертной практике задач по установлению главенства дороги необходимо исходить из следующих положений.

Если дорога ранее была обозначена дорожным знаком 2.3 «Главная дорога», то в случае ее неизменного направления при проезде перекрестков и отсутствия на них повторяющегося данного дорожного знака главенство этой дороги не отменяется. Иными словами, отсутствие повторяющегося дорожного знака 2.3 «Главная дорога» не ограничивает зону действия этого дорожного знака ближайшим перекрестком в случае неизменного направления главной дороги при проезде перекрестка и судебным автотехническим экспертам следует учитывать это обстоятельство в процессе проведения исследований.

ОСОБЛИВОСТІ ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ НА ПЕРЕХРЕСТЯХ ІЗ ГОЛОВНОЮ ДОРОГОЮ

В. М. Ковкін, В. О. Варлахов

Викладено проблеми, що виникають у судовій автотехнічній експертизі при оцінюванні дій водіїв в умовах перехресних зіткнень транспортних засобів на нерегульованих перехрестях.

PECULIARITIES OF EXPERT EXAMINATION OF TRAFFIC ACCIDENTS CIRCUMSTANCES AT THE CROSSROADS WITH A MAJOR ROAD

V. N. Kovkin, V. A. Varlakhov

The article presents problems connected with forensic autotechnical examination involving drivers' action assessment in vehicle crossroad collisions at unregulated crossroads.

УДК 343.346.24

П. Н. Хоробрых, старший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ,
А. А. Казаров, судебный эксперт Харьковского НИИСЭ,
Е. Н. Хоробрых, судебный эксперт Харьковского НИИСЭ

ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ МОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Изложены проблемы, возникающие при проведении судебной автотехнической экспертизы, в которой необходимо проводить расчеты, связанные с величиной остановочного пути мототранспортного средства иностранного производства, временем его движения в заторможенном состоянии и др.

В настоящее время на дорогах нашей страны появляется все больше и больше участников дорожного движения, которые передвигаются на мототранспортных средствах иностранного производства (МТС ИП). При этом