

**ХРИСТОФОРОВ Е.Н.  
САКОВИЧ Н.Е.  
САМУСЕНКО В.И.  
КОВАЛЕВ А.Ф.**

**ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ  
ПРОИЗВОДСТВЕ**



**УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ**

**Брянская область,  
2021**

УДК 351.811.122 (07)

ББК 39.808

П 69

Практические вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в сельскохозяйственном производстве: учебное пособие / Е. Н. Христофоров, Н. Е. Сакович, В. И. Самусенко, А. Ф. Ковалев. – Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2021. – 212 с.

Учебное пособие предназначено для студентов направления «Агроинженерия», «Безопасность технологических процессов и производств» изучающих дисциплины: «Безопасность жизнедеятельности», «Производственная безопасность», «Транспорт в сельском хозяйстве», «Эксплуатация машинно – тракторного парка», «Основы эксплуатации машин и оборудования», «Тракторы и автомобили», «Правила безопасности дорожного движения».

В учебном пособии изложены основные понятия и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения автотранспортных средств, особенности составляющих его элементов, их взаимосвязи, вопросы обеспечения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, рекомендации по поведению и решению вопросов участника ДТП

Рецензенты:

директор инженерно – технологического факультета ФГБОУ ВО Брянский ГАУ, д.т.н., доцент А.И. Купреенко;

доцент кафедры «Безопасность жизнедеятельности и инженерная экология» ФГБОУ ВО Брянский ГАУ, Т.В. Панова, к.т.н., доцент.

Учебное пособие одобрено методической комиссией инженерно-технологического института 27 апреля 2021 г., протокол №7.

## **Введение**

Безопасность дорожного движения является важнейшей эксплуатационно-технической характеристикой транспортного средства, определяющей аварийность автотранспортных предприятий. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой одну из актуальнейших, наиболее сложных и мало изученных проблем.

Актуальность проблемы состоит в том, что в результате дорожно – транспортных происшествий гибнут люди, наносится значительный материальный ущерб, нарушается транспортный процесс.

Сложность проблемы обеспечения безопасности дорожного движения состоит в том, что безопасность движения зависит от многочисленных факторов, случайно проявляющихся на всех этапах существования транспортных средств, начиная от разработки, создания опытного образца, дорожных испытаний, серийного производства и, наконец, массовой эксплуатации. В разработке, создании и применении транспортных принимает участие большое число специалистов автомобильной промышленности, квалификация и добросовестность работы которых, качество оборудования и технический уровень в стране закладывают надежность и уровень безопасности транспортных средств. В обеспечении безопасности дорожного движения принимают участие многочисленные специалисты различных министерств и ведомств, от подготовки и дисциплинированности которых зависит не только полнота реализации заложенных в технике свойств, уровня безопасности движения, но и повышение его путем совершенствования методов технической эксплуатации. Недостатки и просчеты, допущенные на всех этапах создания, эксплуатации и применения транспортных средств, в явном виде проявляются только на заключительном этапе – в процессе массовой эксплуатации, когда устранение выявленных конструктивно – недостатков уже затруднено, а иногда и практически невозможно.

Несмотря на то, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла одновременно с созданием первых автомобилей, глубокому

изучению этой проблемы стали уделять серьезное внимание только последние 30...35 лет. Это объясняется тем, что на разных этапах развития автомобильной техники решение этой проблемы имело различное значение. В первые десятилетия развития автомобильной техники машины имели ограниченные возможности. Дорожно-транспортные происшествия на таких автомобилях редко приводили к тяжелым последствиям. По другому представляются современные транспортные средства. Улучшение качества дорог, значительное улучшение скоростных характеристик автомобилей, нарушение водителями и пешеходами правил дорожного движения, приводят к катастрофическим последствиям.

Статистические данные показывают, что развитие автомобильной техники сопровождается неравномерным, но закономерным повышением числа дорожно – транспортных происшествий. Требования повышения уровня безопасности движения отстает от требований, предъявляемых к современной технике. Особую остроту проблема обеспечения безопасности движения приобрела за последние годы, что связано не только с усложнением транспортных средств, но с расширением функций, их систем, усложнением задач, выполняемых на автомобильном транспорте, который является лидером перевозки пассажиров и грузов. Все это вместе взятое повысило актуальность решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и стимулировало развитие теории безопасности движения.

На развитие теории и формирование учебной дисциплины «Теория безопасности дорожного движения» значительное влияние оказали научные исследования, проводившиеся в автомобильной промышленности. Большой вклад в развитие теории безопасности дорожного движения внесли ученые МАДИ, НИИАТ, МАИ, МВТУ (ГТУ) им. Н.Е. Баумана, Вл.ГУ, НИЦ ГИБДД и другие. Теория безопасности дорожного движения должна разрабатывать новые и совершенствовать существующие методы исследования безопасности движения, создавать методы оценки влияния различных факторов на её уровень, отыскивать новые пути повышения безопасности движения. Вместе с тем, необходимо помнить, что без строгого выполнения Правил

дорожного движения, укрепления дисциплины и должного порядка при организации и проведении дорожного движения никакая теория, располагающая современными методами, не может гарантировать обеспечение безопасности дорожного движения. К сожалению, практика показывает, что значительная часть дорожно-транспортных происшествий объясняется упущениями в организации и руководстве дорожным движением, нарушениями установленных правил обслуживания и ремонта транспортных средств, недостатками в методике обучения и подготовке водителей, его недисциплинированностью.

Обеспечение безопасности дорожного движения при организации перевозок транспортными средствами является одной из главных задач коллективов соответствующих предприятий, осуществление которой возлагается на инженерно-технических работников предприятий. Данная работа направлена на ознакомление будущих выпускников с основными направлениями деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения транспортных средств, ее проблемами, перспективами развития и совершенствования, с вопросами организации безаварийной работы на предприятиях, используемых автотранспортные средства.

## **РАЗДЕЛ I. Организация работы по обеспечению безопасности дорожного движения**

### **1.1 Ведомственные службы безопасности движения на автомобильном транспорте**

Все автотранспортные предприятия вне зависимости от ведомственной подчиненности решают задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные с организацией профилактической работы с водителями, контролем технического состояния транспортных средств учетом и анализом дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения. Для решения этих задач на предприятиях создают подразделения (отделы, группы) или назначают отдельных работников. Подобного рода подразделения создают и в органах по управлению автотранспортными предприятиями (в автотранспортных трестах, управлениях и объединениях) и в самих министерствах или ведомствах. Совокупность таких подразделений в рамках одного министерства или ведомства формирует ведомственную службу обеспечения безопасности дорожного движения.

В 1978 г. утверждено Примерное положение о службе безопасности дорожного движения в системе министерства (ведомства). Положение распространяется не только на автотранспортные предприятия, но и на транспортные предприятия, имеющие в своем составе подвижной состав городского наземного транспорта (трамвай, троллейбус), а также тракторы и другие самоходные машины, которые участвуют в движении по автомобильным дорогам общего пользования.

В Положении определены основные задачи подразделений ведомственной службы безопасности дорожного движения:

- выявление и изучение причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения;
- разработка мероприятий по обеспечению безаварийной работы транспортных средств, воспитанию у водителей чувства высокой ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения,

повышению профессионального мастерства водителей и участие в их осуществлении;

– методическое руководство и контроль за деятельностью всех служб и подразделений данного министерства (ведомства) или предприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

Перечисленные задачи в основном: определяют круг вопросов, которые решают в своей практической работе сотрудники подразделений ведомственной службы безопасности движения. В Положении также отмечено, что все возложенные на нее задачи служба безопасности движения должна решать в тесном взаимодействии с другими службами своего министерства (ведомства), а также с органами Госавтоинспекции: дорожными и коммунальными органами, деятельность которых также связана с вопросами обеспечения безопасности дорожного движения.

В министерствах и ведомствах, имеющих в своем подчинении транспортные предприятия, подразделения ведомственной службы безопасности движения создаются на трех уровнях управления:

- на уровне министерства (ведомства);
- на уровне транспортного объединения, треста или управления;
- непосредственно на автотранспортных предприятиях (АТП).

В аппаратах министерств (ведомств) рекомендуется создавать:

– управление безопасности движения (при общей численности водителей на подведомственных предприятиях более 120 тыс. чел.);

– отдел безопасности движения (при общей численности водителей 20 – 120 тыс. чел.);

– группу безопасности движения (при общей численности водителей менее 20 тыс. чел.).

Возглавляет службу (управление, отдел или группу) начальник, который подчиняется непосредственно руководителю соответствующего уровня. Так, если в составе центрального аппарата министерства (ведомства) имеется транспортное управление или отдел, то руководитель службы безопасности движения подчиняется непосредственно руководителю этого управления

(отдела). Если же в министерстве или ведомстве в составе центральных аппаратов отсутствует транспортное управление или отдел, руководитель службы безопасности движения подчиняется непосредственно руководителю этого министерства или ведомства.

Уровень (ранг) подразделения службы безопасности движения и численность сотрудников этого подразделения зависят от нескольких факторов. Прежде всего учитывается число транспортных средств и численность водителей на подведомственных предприятиях интенсивность эксплуатации подвижного состава, специфика организации транспортного процесса.

Следует отметить, что численность работников подразделения службы безопасности движения устанавливается в пределах численности и фонда заработной платы, утвержденной для аппарата управления данного министерства (ведомства).

В аппарате управления транспортных объединений или трестов, а также на автотранспортных предприятиях рекомендуется создавать отделы или группы безопасности движения или просто вводить в штатное расписание отдельные должности работников этой службы.

Ниже представлена примерная численность работников службы безопасности движения транспортного объединения (треста или управления) для случая, когда число подведомственных транспортных предприятий не превышает 10, а число водителей на подведомственных предприятиях менее 5 тыс. чел.

Численность водителей, чел., до	1000	1001-3000	3001-5000
Число сотрудников службы безопасности движения	1	2	3

На практике могут быть случаи, когда общая численность водителей в подведомственных автотранспортных предприятиях превышает 5 тыс. чел. Тогда на каждые следующие 5 тыс. водителей в штатное расписание подразделения службы безопасности движения может быть введена одна дополнительная должность сотрудника. Дополнительная должность сотрудника службы вводится и в случае, когда в объединение (трест или

управление) входят более 10 транспортных предприятий (по одной дополнительной единице на каждые 20 последующих предприятий).

Примерным положением предусмотрено, что в транспортных объединениях (трестах или управлениях), где число водителей в подведомственных транспортных предприятиях превышает 5 тыс. чел., в штатное расписание аппарата управления может быть введена должность заместителя руководителя объединения (треста или управления) по безопасности движения с возложением на него обязанностей руководителя соответствующего отдела.

На автотранспортных предприятиях могут быть созданы отделы или группы безопасности движения или же в штатное расписание предприятия могут быть введены отдельные штатные должности сотрудников службы, возможная численность которых в зависимости от числа водителей в АТП дана ниже.

Численность водителей на предприятии, чел... 51-150 151-300 301-500

Число сотрудников службы

безопасности движения..... 1 2 3

Если на автотранспортном предприятии работает менее 50 водителей, то функции работника службы по безопасности движения возлагают на одного из работников службы эксплуатации предприятия. Если же среднесписочная численность водителей превышает 500 чел., то на каждые последующие 250 водителей в штатное расписание службы вводится одна дополнительная должность. Кроме этого, на автотранспортных предприятиях, насчитывающих более 500 водителей, рекомендуется вводить в штатное расписание должность заместителя директора (руководителя) автотранспортного предприятия по безопасности движения с возложением на него обязанностей начальника соответствующего отдела.

Известно, что объем работ по обеспечению безопасности движения на пассажирском автомобильном транспорте значительно выше, чем на грузовых предприятиях. Это объясняется необходимостью проведения дополнительной профилактической работы в связи с тем, что последствия дорожно-

транспортных происшествий с участием автобусов, как правило, значительно более тяжелые по сравнению с другими происшествиями. Для учета этого факта численность сотрудников подразделения службы безопасности движения определяется исходя из общего числа водителей, занятых на пассажирских перевозках, увеличенного в 1,4 раза.

Для выполнения задач, возложенных на службу безопасности движения, подразделения этой службы, создаваемые на всех уровнях, должны быть обеспечены специальными автомобилями.

Для реализации возложенных на них задач сотрудники службы безопасности движения обладают следующими правами:

- давать обязательные для исполнения указания по вопросам обеспечения безопасности движения;
- требовать представления необходимой информации о состоянии работы с профилактикой дорожно-транспортных происшествий на предприятии;
- отстранять от работы водителей и других работников автотранспортного предприятия, состояние или действия которых угрожают безопасности дорожного движения;
- запрещать эксплуатацию транспортных средств, техническое состояние которых угрожает безопасности дорожного движения.

Эти права сотрудники подразделений службы безопасности движения реализуют во взаимоотношениях с сотрудниками подразделений этой же службы, но более низкого иерархического уровня управления (например, работники управления безопасности движения министерства во взаимоотношениях с сотрудниками службы безопасности движения автотранспортных объединений и предприятий) или с работниками других функциональных служб одного и того же иерархического уровня (например, начальник отдела безопасности движения автотранспортного предприятия и руководители технической и эксплуатационной служб данного предприятия).

## **1.2 Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации**

### **1. Общие положения**

1. Настоящие Правила устанавливают единый порядок государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации (далее именуются — органы внутренних дел).

2. Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения осуществляется органами внутренних дел в целях организации и проведения работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения являются открытыми для опубликования.

4. Органы внутренних дел осуществляют государственный учет следующих показателей состояния безопасности дорожного движения: количество дорожно-транспортных происшествий:

▶ количество нарушителей правил дорожного движения; количество административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта;

Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 08 августа 1998 года, №894.

Государственный учет количества дорожно-транспортных происшествий ведется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 28, ст. 2681; 1997, № 49, ст.5601).

▶ количество нарушителей правил дорожного движения; количество административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта;

- ▶ количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами;
- ▶ количество автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

## **2. Порядок формирования показателей состояния безопасности дорожного движения**

5 Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения ведется органами внутренних дел на основе учетных данных этих органов.

6. Органы внутренних дел осуществляют учет и обобщение сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения на территории обслуживания.

7. Порядок организации учета и обобщения сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

## **3. Формы государственного учета безопасности дорожного движения и порядок представления сведений юридическим лицам**

8. Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения ведется органами внутренних дел по формам, разрабатываемым Министерством внутренних дел Российской Федерации и утверждаемым Государственным комитетом Российской Федерации по статистике.

9. В формы государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения включаются:

- ▶ количество дорожно-транспортных происшествий — количество зарегистрированных органами внутренних дел дорожно-транспортных

происшествий, в которых погибли или ранены люди, а также число погибших и раненых в них граждан;

▶ количество нарушителей правил дорожного движения — число выявленных органами внутренних дел лиц, совершивших 80

▶ нарушения нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм (далее именуются — нормативные правовые акты) в области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

▶ количество административных правонарушений в области безопасности дорожного движения — количество выявленных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

▶ количество преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта — количество зарегистрированных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, определяемых уголовным законодательством Российской Федерации как преступления;

▶ количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами — число лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, а также троллейбусом и трамваем;

▶ количество автотранспортных средств и прицепов к ним — количество зарегистрированных в установленном порядке Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации автотранспортных средств и прицепов к ним.

10. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения по установленным формам государственного учета предоставляются органам государственной власти Российской Федерации, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления

безвозмездно, другим юридическим и физическим лицам — на договорной основе.

11. Порядок предоставления сведений о состоянии безопасности дорожного движения заинтересованным юридическим и физическим лицам на договорной основе определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

### **1.3 Служебное расследование дорожно – транспортных происшествий**

#### **1. Общие положения**

**Целью служебного расследования** является установление обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП, выявление нарушений установленных норм и правил, регламентирующих БДД, а также разработка мероприятий по устранению причин происшествий.

При служебном расследовании, в пределах компетенции лица его проводящего, должны быть выявлены:

- ▶ обстоятельства, предшествующие происшествию;
- ▶ причины происшествия;
- ▶ влияние дорожных и других факторов на возникновение дорожно-транспортного происшествия;
- ▶ последствия происшествия;
- ▶ лица, деятельность которых связана с возникновением происшествия, и конкретная вина каждого из них (предварительно);
- ▶ недостатки в работе автотранспортного предприятия(организации), способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Служебное расследование проводится:

- ▶ руководителем автотранспортного предприятия (организации) -всех ДТП с транспортом, принадлежащим предприятию, в срок до 5 суток;

▶ руководителем территориального производственного объединения - дорожно-транспортных происшествий, при которых погибло 3 и более человек и пострадало 5 и более человек, в срок до 7 суток;

▶ руководителем Министерства, а также начальниками: Отдела по безопасности движения, главных управлений по транспортному обслуживанию населения и (или) транспортному обслуживанию народного хозяйства (в зависимости от транспорта, участвующего в происшествии), Главного управления технического перевооружения и межотраслевых связей (в случае технической неисправности транспортного средства) - дорожно-транспортных происшествий с гибелью 7 человек и более или пострадавшими 15 человек и более в срок до 10 суток.

Служебное расследование должно проводиться во взаимодействии с органами дознания, следствия и организациями, несущими ответственность за состояние автомобильной (железной) дороги, речных виновности водителя носят предварительный характер ("Утвержден Минтрансом РФ 26.04.1990 г., N 49. 82).

Материалы служебного расследования могут быть использованы автотранспортными предприятиями (организациями), территориальными производственными объединениями при защите интересов водителя в следственном и судебном разбирательстве.

## **2. Передача информации о дорожно – транспортном происшествии**

Водители предприятий Министерства, в случае участия в дорожно-транспортном происшествии, обязаны без промедления сообщать об этом в ГАИ и дежурному работнику автотранспортного предприятия.

При невозможности сообщения о ДТП в свое предприятие, водитель сообщает о нем руководителю ближайшего транспортного предприятия или территориального производственного объединения Минтранса РФ, который обязан оказать необходимую помощь пострадавшим, обеспечить охрану груза и принять меры к немедленной передаче информации по факту дорожно-

транспортного происшествия в Отдел по безопасности движения Министерства по месту дислокации транспорта.

▶ Информация о ДТП в предприятие поступает от ГИБДД, дорожно-эксплуатационных и других организаций и лиц. При получении информации о ДТП не от ГИБДД, последняя немедленно ставится об этом в известность.

▶ Дежурный или иной работник предприятия, получив информацию о ДТП, докладывает об этом руководителю или его заместителю.

▶ Руководитель предприятия, установив, что последствием происшествия явились телесные повреждения или гибель людей, немедленно докладывает об этом руководителю вышестоящей организации, ГАИ, а при травмах или гибели работников предприятия автомобильного транспорта - также техническому инспектору комитета профсоюза.

▶ Руководитель территориального производственного объединения после получения и уточнения сведений о ДТП, в котором пострадал хотя бы один человек (независимо от виновности в ДТП), передает по телетайпу сведения о нем в Отдел по безопасности движения Минтранса РФ в течение 12 часов.

Если в происшествии пострадало 5 и более человек, руководитель территориального производственного объединения передает сведения о нем немедленно по телефону в Отдел по безопасности движения, в главные управления по транспортному обслуживанию населения и (или) транспортному обслуживанию хозяйства (в зависимости от типа транспортного средства, участвовавшего в происшествии), комитет профсоюза, а в случае технической неисправности транспортного средства а также в Главное управление технического перевооружения и межотраслевых связей.

В нерабочее время информация передается ответственному дежурному по Министерству по телефону. После уточнения обстоятельств происшествия информация подтверждается по электронной почте.

▶ электронное сообщение должно содержать ответы на следующие вопросы:

▶ дата, время, место и вид происшествия;

- ▶ модели, номерные знаки и принадлежность транспортных средств, участвовавших в происшествии;
- ▶ вид перевозок (при пассажирских перевозках указать количество перевозимых пассажиров в автобусе);
- ▶ обстоятельства и предварительно установленные причины происшествия;
- ▶ последствия происшествия;
- ▶ фамилия водителя (ей), его возраст, общий водительский стаж, стаж работы в АТП и на данном типе транспортного средства, состояние здоровья.
- ▶ на каком часу работы произошло происшествие;
- ▶ дорожные условия на месте совершения ДТП; ширина и состояние проезжей части, профиль дороги, состояние видимости, погодные условия, обустроенность дороги;
- ▶ сведения о техническом состоянии транспортного(ых) средства;
- ▶ фамилия и должность руководителя объединения, выехавшего на место совершения ДТП.
- ▶ руководитель Министерства, территориального производственного объединения, организации, автотранспортного предприятия, который проводит служебное расследование, создает комиссию, привлекая к работе в ней необходимых должностных лиц и специалистов.
- ▶ Оценке влияния дорожных факторов (ширина и состояние проезжей части, профиль дороги, состояние видимости, обустроенность дороги и т.д.) при расследовании ДТП должна проводиться представителями автотранспортных организаций с участием представителей дорожных организаций и органов ГИБДД.

### **3. Действия работников автотранспортного предприятия (организации)**

Должностные лица, прибывшие на место происшествия раньше работников ГИБДД, Должны принять меры к оказанию помощи пострадавшим,

доставке их в ближайшее медицинское учреждение, к охране места происшествия, транспортного средства и груза, принять меры к предотвращению "вторичных происшествий" и выявлению очевидцев происшествия.

Должностные лица, производящие служебное расследование, с разрешения работников органов дознания или следствия должны:

1) осмотреть место происшествия и поврежденные транспортные средства;

2) уточнить необходимые данные у водителей и других очевидцев происшествия, объяснения которых могут иметь значение для выяснения обстоятельств происшествия;

3) установить:

▶ дату и точное время (местное) происшествия;

▶ место происшествия:

▶ в городе – улица, район;

▶ на дороге - категорию дороги и в случаях, когда происшествие связано с неудовлетворительными дорожными условиями - принадлежность и наименование организации, эксплуатирующей дорогу;

▶ модель и номерной знак транспортного средства;

▶ число погибших и раненых (в том числе водителей, пешеходов, пассажиров);

▶ техническое состояние транспортного средства;

▶ характер и степень повреждения транспортного средства и перевозимого груза;

▶ кто управлял транспортным средством: фамилия, имя, отчество, класс, год присвоения квалификации, стаж работы (общий водительский стаж, стаж работы в данном автотранспортном предприятии, на данном транспортном средстве, по возможности те же сведения о других водителях участниках происшествия);

▶ состояние водителя: здоров, трезв, утомлен (только по заключению врача);

Под «вторичным происшествием» понимается происшествие, причины которого связаны с изменениями на дороге в результате данного дорожно-транспортного происшествия:

- на каком часу работы водителя произошло происшествие;
- цель поездки;
- вид перевозок: международные, междугородные, городские, пригородные;
- по назначению ли использовалось транспортное средство, нет ли отклонений от маршрута;
- вид дорожно-транспортного происшествия;
- погодные условия (дождь, снег, туман и т.д.);
- освещенность: темное, светлое время суток, сумерки;
- дорожные условия (вид покрытия, состояние проезжей части, подъем, кривая, наличие дорожных знаков и сигналов);

4) ознакомиться с протоколом осмотра места происшествия, осмотра транспорта и схемой ДТП и снять с них копии;

5) зафиксировать (при необходимости сфотографировать, снять на видеокамеру) общий вид места происшествия, положения транспортных средств, участвующих в происшествии, следы торможения, юза или качения автомобиля и принадлежность именно этому транспортному средству, место осыпавшейся грязи, стекла и т.д. при ударе, его форму, размеры, место наезда на пешехода, а также другие предметы, которые могли повлиять на возникновение происшествия. При необходимости настоять, чтобы эти сведения были занесены в протокол осмотра места происшествия;

б) осмотреть документы, в частности, удостоверение на право управления транспортным средством, технический талон транспортного средства, путевой или маршрутный лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз или билетно-учетный лист.

При анализе происшествия необходимо выяснить:

- обстоятельства и очевидные причины происшествия;

– все нарушения, повлекшие за собой происшествие и причины, способствовавшие его возникновению. В отношении водителя, находившегося во время происшествия в нетрезвом состоянии, кроме того, необходимо выяснить при каких обстоятельствах он оказался за рулем в нетрезвом состоянии, явился ли водитель пьяным на работу или употреблял спиртные напитки на работе, кто из должностных лиц проверял его состояние перед выездом на линию, исключает ли система допуска водителей к управлению автомобилями в автотранспортном предприятии возможность выезда в рейс в нетрезвом состоянии.

Оценить:

– действия водителя и их соответствие Правилам дорожного движения;  
– дорожные условия и их возможное влияние на возникновение происшествия;

– имеется ли причинная связь между возникновением происшествия и упущениями в работе по безопасности движения (при их наличии в предприятии).

При совершении ДТП водителем автобуса межобластного или межреспубликанского маршрута, в результате которого пассажир получил травму или погиб, руководитель предприятия обязан составить акт по установленной форме (приложение) и вручить его пассажиру или наследникам для получения страховой суммы в органах государственного страхования.

### **3.1. Основные вопросы, подлежащие выяснению**

Для установления связи между причинами возникновения ДТП и упущениями в работе по профилактике аварийности в предприятии, объединении, организации лица, проводящие служебное расследование, должны установить: в результате каких нарушений требований правил, инструкций, приказов возникло происшествие и конкретные нарушения каждого из должностных лиц (если таковые имеются).

Для этого необходимо проверить:

- соблюдение установленных технологий и правил организации пассажирских и (или) грузовых перевозок;
- соблюдение режима труда и отдых- водителя данного транспортного средства в предшествовавший происшествию период;
- имелись ли до этого у водителя случаи ДТП и нарушений трудовой и транспортной дисциплины и каким взысканиям он подвергался;
- как организовано в предприятии обучение водителей по повышению их профессионального мастерства;
- какие меры применяются к водителям, нарушившим Правила дорожного движения, нормативные документы (перегруз автомобиля, перевозки пассажиров на грузовых автомобилях);
- обследовались ли дорожные условия на маршрутах работы автомобилей данного предприятия и принимались ли меры по устранению выявленных недостатков;
- проводилось ли нормирование скоростей движения на маршрутах;
- техническое состояние автомобиля перед выездом в рейс, кто осуществлял технический контроль и инструктаж водителей, когда и кем проводилось техническое обслуживание автомобиля, есть ли перепробег между ТО, какие дефекты были обнаружены и были ли заявки на устранение каких-либо дефектов со стороны водителя данного автомобиля, как эти дефекты были устранены;
- как в автопредприятии организовано техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Соблюдается ли периодичность технического обслуживания автомобилей;
- как работает в автопредприятии квалификационная комиссия;
- соблюдается ли порядок стажировки водителей.

### **3.2. Порядок оформления результатов служебного расследования**

По окончании служебного расследования комиссия составляет акт, который направляется в организации, участвующие в проведении служебного расследования, а также по подчиненности:

▶ в территориальное производственное объединение автомобильного транспорта по всем происшествиям с пострадавшими;

▶ в Управлении безопасности движения Минтранса РФ по дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибло 5 и более человек и пострадало 10 и более человек;

▶ при необходимости акт служебного расследования происшествия направляется органам следствия и т.д.

Акт, как правило, должен состоять из следующих основных разделов:

▶ В первом разделе указывается состав комиссии, проводящей служебное расследование, марки, модели и номера транспортных средств, участвовавших в ДТП, их принадлежность, вид перевозок, фамилия, имя, отчество водителя, место происшествия, обстоятельства происшествия и его последствия.

Во втором разделе акта "Условия, предшествующие происшествию" указываются действия водителя до момента происшествия. Кто и в какое время выпустил его в рейс, проходил ли он медосмотр, соблюдался ли скоростной режим и маршрут движения и др.

▶ Третий раздел акта "Сведения о дорожных условиях" должен содержать данные о ширине дороги, обочин, покрытии, их дефектах, условиях видимости в момент совершения ДТП, а также наличии недостатков в обустройстве, оборудовании дороги и несоответствии дорожных элементов требованиям СНиП (если такие имеются).

▶ В четвертом разделе «Сведения о водителе» указывается возраст водителя, классность, разрешающие отметки, стаж работы водителем в данном ДТП, какое время работает на данной марке транспортного средства, когда проходил переподготовку, его состояние здоровья в момент совершения ДТП, проходил ли перед выездом медосмотр, на каком часу работы произошло происшествие, были ли ранее у него взыскания от администрации и ГАИ (если были, за что), участвовал ли ранее в ДТП и т.д.

▶ В пятом разделе «Сведения о транспортном (ых) средстве (ах)» отражаются сведения о техническом состоянии транспортного средства,

участвовавшего в происшествии, в частности: его тип, марка, модель, год выпуска, пробег общий и после ТО-2 с указанием времени его проведения, своевременно ли выполнялись заявочные ремонты и т.д. Сведения о другом транспортном средстве(ах), участвовавшем в происшествии.

► В шестом разделе «Состояние профилактической работы по безопасности движения» дается оценка работы, проводимой в целях предотвращения ДТП и указываются выявленные в процессе проверки недостатки.

► В седьмом разделе «Заключение» или «Выводы» указываются причины происшествия, по мнению комиссии, и предлагаются меры по устранению недостатков, выявленных в результате проверки.

Дата проведения разбора, количество и категория работников, присутствовавших при разборе.

К акту прилагаются:

► копия протокола осмотра места ДТП и осмотра транспорта;

► копия схемы ДТП;

► объяснения водителей и должностных лиц предприятия, организации с выводами и конкретными мероприятиями по предупреждению ДТП, дисциплинарными взысканиями в отношении должностных лиц, допустивших нарушения, и другие документы, уточняющие или дополняющие обстоятельства ДТП;

► список погибших и пострадавших с указанием фамилий, инициалов, года рождения, пола, диагноза (по заключению врача) и других данных.

#### **4. Разбор дорожно – транспортного происшествия в автотранспортном предприятии (организации).**

Руководитель автотранспортного предприятия (организации) при возникновении происшествия с пострадавшими, с участием общественных организаций в пятисуточный срок проводит разбор причин и обстоятельств, способствовавших его возникновению.

Причины происшествия, результаты разбора и принимаемые меры доводятся до трудового коллектива.

Руководитель территориального производственного объединения по каждому происшествию, при котором погибло 3 или пострадало 5 и более человек, с участием общественности, представителей ГИБДД, причастных и подведомственных ему организаций проводит в семидневный срок разбор причин и обстоятельств, способствовавших возникновению происшествия, а также разрабатывает мероприятия по предотвращению происшествий.

Результаты разбора и принятые меры доводятся до трудовых коллективов подведомственных предприятий.

#### **1.4 Автотехническая экспертиза дорожно – транспортного происшествия. Методы изучения ДТП**

При изучении ДТП возможны два метода: вероятностный и детерминированный.

**Используя первый метод**, пытаются охватить статистическими закономерностями все множество факторов, действующих во время ДТП. При этом получают возможность оценить совокупность всех причин ДТП, условия их возникновения и последствия. Вероятностный подход позволяет предсказать число и характер ДТП, которые возникнут в предстоящий период.

При детерминированном методе исследования рассматривают каждое ДТП в отдельности. Каждое происшествие, хотя и подчиненное общим для всей совокупности закономерностям, является следствием конкретных, совершенно определенных факторов. Эти факторы могут быть как общими для целой группы автомобилей, попавших в ДТП (например, обледенелое покрытие на каком-либо участке дороги), так и сугубо индивидуальными, характерными лишь для данного происшествия (например, внезапный отказ тормозной системы, нетрезвое состояние водителя, неправильное поведение пешехода и т.д.).

Следует также учесть, что ДТП с тяжелым исходом предполагает индивидуальную ответственность за него. Выражением этой ответственности

служит материально-административное или уголовное наказание. Установление личной ответственности, невозможное при статистическом методе исследования, требует индивидуального изучения причин и последствий каждого ДТП. Эту работу проводят в процессе экспертизы ДТП.

### **1.4.1. Организация экспертизы ДТП**

#### **1. Цели и задачи экспертизы**

Экспертиза ДТП – это научно-техническое исследование обстоятельств происшествия, которое выполняется специалистами, владеющими знаниями в области науки и техники, искусства и ремесел.

Целью экспертизы является научно обоснованное восстановление обстоятельств процесса происшествия (механизма) и установление объективных причин ДТП.

#### **Виды экспертизы**

Экспертизы ДТП можно разделить по нескольким признакам:

1. В зависимости от ведомственной принадлежности организации, исследующей ДТП, различают служебное расследование и судебную экспертизу.

2. По составу участников экспертизы делят на: единоличные, комиссионные и комплексные.

Единоличную экспертизу проводят в сравнительно простых случаях, когда характер ДТП не вызывает разногласия в толковании отдельных его обстоятельств.

Комиссионную экспертизу назначают при разборе сложных происшествий с большим числом участников и транспортных средств, а также при наличии обстоятельств, которые вызывают сомнения или разногласия в их толковании. В состав комиссии входят несколько экспертов одной

специальности. Члены комиссии исследуют одни и те же объекты и отвечают на одни и те же вопросы. Комиссия экспертов представляет общее заключение, согласованное со всеми ее членами. При возникновении разногласий каждый член комиссии может представить письменно свое особое мнение, обосновав его.

Комплексную экспертизу назначают в случаях, когда возникшие вопросы не могут быть решены специалистами одного рода, и требуются лица разных специальностей. При комплексной экспертизе в состав комиссии кроме эксперта – автотехника, могут быть включены медики, криминалисты и т.д. Комиссия исследует одни и те же объекты и решают вопросы пограничные, общие для специалистов различных отраслей знания.

3. По очередности проведения различают первичную, дополнительную и повторные экспертизы.

Проводя первичную экспертизу, эксперт – автотехник отвечает на конкретные вопросы, содержащиеся в постановлении следователя или определении суда.

Дополнительную экспертизу назначают при недостаточной ясности или неполноте заключения эксперта. Дополнительное исследование разъясняет заключения, данные ранее, уточняет процесс исследования ДТП и смысл выводов. Дополнительно аргументируются выводы на поставленные ранее вопросы.

Повторная экспертиза может быть назначена, если имеется сомнение в квалификации эксперта, правильности проведенной экспертизы, объективности ее выводов или в достоверности исходных данных, положенных в основу заключения, а также при нарушении требований

Необходимость в повторных экспертизах возникает также при выявлении дополнительных материалов, неизвестных при первичной экспертизе и по-новому освещающих обстоятельства дела. Повторная экспертиза чаще всего бывает комиссионной и назначается только в новом составе. В состав новой комиссии не могут быть включены эксперты, участвовавшие в первичной и дополнительной экспертизах (Уголовный процессуальный кодекс).

## 1.4.2. Судебная экспертиза

**Судебная экспертиза ДТП** – это процессуальное действие, исследующее обстоятельства дела о ДТП в целях выявления фактических данных, которые могут явиться доказательством для установления истины по уголовному делу. Такие фактические данные могут иметь значение для проверки данных, полученных на основе других доказательств.

Судебную экспертизу ДТП проводят по поручению следователей и судов в предусмотренном законом порядке лица, имеющие специальные знания. Это, как правило, штатные сотрудники экспертных учреждений. В отдельных случаях следственные и судебные органы поручают проведение экспертизы внештатным экспертам: работникам научно-исследовательских институтов, вузов, техникумов. В основном при экспертизе ДТП необходимы специальные познания в области судебной медицины, автомобильной техники и криминалистики.

Поскольку все ДТП связаны с уголовной ответственностью виновных и их последующим наказанием, то материалы на такие ДТП передаются органам дознания и следствия, назначающим судебную экспертизу. Параллельно может проводиться служебное расследование, задачи которого обычно несколько шире. В сложившейся практике к крупным относят происшествия, результатом которых были смертельный исход, тяжкие или менее тяжкие телесные повреждения или значительный материальный ущерб. При отсутствии телесных повреждений и смерти людей и при ущербе, не превышающем определенной суммы, проводят только служебное расследование. Материальный ущерб возмещается в административном порядке.

Судебно – медицинский эксперт устанавливает причины смерти и характер телесных повреждений участников ДТП – водителей, пешеходов, пассажиров, а также наличие и степень алкогольного опьянения; определяет механизм образования телесных повреждений и их связь с происшествием; выясняет состояние здоровья потерпевших.

Криминалистический эксперт исследует различного рода следы движения предметов, возникшие в процессе ДТП (трасологическая экспертиза). По следам, оставленным на месте ДТП (следы торможения или отпечатки протекторов шин на покрытии дороги, царапины на столбах, зданиях и транспортных средствах), осколкам стекол и другим деталям эксперт-криминалист определяет модель и марку транспортного средства, направление его движения и положение на проезжей части в различные моменты времени.

**Целью судебной автотехнической экспертизы является установление научно обоснованной характеристики процесса ДТП во всех фазах, определение объективных причин ДТП и поведения его отдельных участников.** В результате экспертизы лица, расследующие данное ДТП, должны получить возможность ответить на основной вопрос: имел ли место несчастный случай или событие произошло в результате неправильных действий его участников, пренебрегших требованиями безопасности? Для достижения этой цели эксперт-автотехник должен решить несколько частных задач, возникших в ходе экспертизы. В зависимости от обстоятельств ДТП эти задачи могут встретиться в различных комбинациях. В общем виде они формулируются следующим образом:

► выяснение, систематизация и критический анализ факторов, сопутствующих ДТП.

К таким факторам относятся:

- техническое состояние транспортных средств и дороги;
- параметры движения транспортных средств и пешеходов; организация движения и сопутствующие технические средства;
- отбор факторов, которые могли способствовать возникновению и развитию ДТП. их теоретическое и экспериментальное исследование;
- установление технических причин исследуемого ДТП и возможности его предотвращения отдельными участниками;
- определение поведения участников рассматриваемого ДТП и соответствие их действий требованиям Правил дорожного движения и других нормативных актов.

## **Компетенция, права и обязанности судебного эксперта**

Компетенция, права и обязанности судебного эксперта – автотехника регламентированы законом.

Эксперт-автотехник дает заключение от своего имени на основании лично проведенных исследований в соответствии со специальными знаниями и несет за свое заключение личную ответственность. Заключение судебного эксперта-автотехника базируется на материалах дела и является доказательством по делу. В процессах по автотранспортным преступлениям на нём наряду с другими доказательствами базируются обвинительное заключение и приговор.

Эксперт – автотехник исследует только технические аспекты ДТП. Такой анализ подразумевает изучение обстоятельств ДТП на основе физических законов без учета психофизиологических особенностей участников ДТП и эмоциональных факторов, действующих на них, а также на самого эксперта. Полностью оценивает все доказательства суд. Под компетенцией эксперта-автотехника понимают его знания и опыт в области теории и методики экспертизы, а также круг полномочий, представленных ему законом, и вопросов, которые он может решать на основе своих специальных познаний. В компетенцию судебного эксперта – автотехника входит исследование технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП, обстановки на месте ДТП, действий участников ДТП, процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП. Техническое состояние транспортных средств исследуют, чтобы установить причины и время возникновения неисправности и возможность ее обнаружить до ДТП. Эксперт – автотехник устанавливает причинно – следственную связь между обнаруженной неисправностью и ДТП и определяет техническую возможность его предотвращения при состоянии транспортного средства в момент ДТП. Применение термина "техническая возможность" обусловлено необходимостью решать вопросы безотносительно к субъективному состоянию водителя и его психофизиологическим характеристикам.

Обстановку на месте ДТП эксперт – автотехник исследует, чтобы установить параметры, характеризующие движение транспортных средств и других объектов в зоне ДТП (ширину проезжей части и обочин, коэффициент сцепления шин с дорогой и сопротивление качению, уклон дороги, радиусы закруглений). В процессе исследования определяют траектории движения транспортных средств, условия видимости и обзорности, а также другие обстоятельства, которые могли способствовать ДТП.

Эксперт – автотехник определяет, как следовало действовать участникам ДТП, чтобы выполнить технические требования ПДД, эксплуатации транспортных средств и других нормативных документов. Сопоставляя фактические действия участников в процессе ДТП с указаниями нормативных документов, эксперт определяет степень соответствия этих действий установленным требованиям.

При исследовании процессов ДТП или отдельных его стадий эксперт-автотехник устанавливает величины и направления действия сил между столкнувшимися транспортными средствами или между транспортным средством и препятствием. Эксперт устанавливает также момент возникновения опасности для движения, если при этом необходимы специальные познания и опыт. Эксперт определяет также момент, когда какой-либо предмет перестает ограничивать обзорность и водитель получает возможность увидеть другое транспортное средство или пешехода.

В компетенцию эксперта – автотехника входит также исследование и решение других вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, для ответа на которые необходимы специальные познания.

Судебный эксперт – автотехник имеет право знакомиться с материалами уголовного дела, относящимися к предмету автотехнической экспертизы, присутствовать при допросах и других следственных действиях, задавать допрашиваемым вопросы. Он имеет право заявлять ходатайство о предоставлении дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения. Эксперт имеет право осматривать место ДТП и транспортные

средства, записывать в протоколе допроса свои ответы на вопросы следователя, поставленные для разъяснения заключения.

Эксперт – автотехник не имеет права исследовать материалы дела, не относящиеся к предмету экспертизы, самостоятельно собирать необходимые для заключения исходные данные, отсутствующие в деле, изымать из дела имеющиеся данные. Он не вправе отвечать на вопросы, относящиеся к правовой оценке действий водителя и других участников ДТП, а также оценке доказательств и юридической квалификации преступления, к установлению наличия или отсутствия вины. Он не имеет права привлекать посторонних-лиц к экспертизе.

Эксперт – автотехник обязан, действуя в соответствии с УПК, дать заключение по поставленным вопросам на основании полной, всесторонней и объективной оценке результатов экспертизы исследований в соответствии со своими специальными познаниями. За свое заключение эксперт несет личную ответственность, а за необоснованный отказ и уклонение от дачи заключения, а также за дачу заведомо ложного заключения он подлежит уголовной ответственности.

Эксперт – автотехник обязан детально ознакомиться со всеми обстоятельствами ДТП и в случае необходимости поставить вопрос перед следствием и судом о предоставлении ему недостающих данных. В обязанности эксперта входит использование научно-технических средств, способствующих полному и всестороннему исследованию обстоятельств ДТП и технического состояния транспортных средств. Эксперт обязан в письменной форме сообщать органу, назначившему экспертизу, о невозможности дачи заключения, если поставленные вопросы выходят за пределы его компетенции, не требуют специальных познаний, носят правовой характер или если представленный на исследование материал недостаточен для дачи заключения, а восполнить его невозможно. Он обязан также исследовать представленные на экспертизу материалы, если они позволяют ответить хотя бы на часть поставленных вопросов. В заключении он должен сообщить о причинах, сделавших невозможным ответ на другие вопросы.

Эксперт обязан обеспечить сохранность материалов дела, полученных для исследования. В указанных в законе случаях эксперт проводит экспертизу в присутствии прокурора или следователя, а также обвиняемого и представляет ему возможность давать необходимые разъяснения. Эксперт обязан являться по вызову следователя или суда для разъяснения данного им заключения.

Эксперт участвует в разработке мер предупредительного характера, направленных на обеспечение безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта, способствует улучшению качества и сокращению сроков судебных автотехнических экспертиз.

### **Компетенция, права и обязанности служебного эксперта.**

Деятельность лица, проводящего служебное расследование ДТП (служебного эксперта), его компетенция, права и обязанности регламентируются указаниями ведомства, в котором работает эксперт.

Проводя расследование, эксперт должен:

- ▶ осмотреть место ДТП и транспортные средства, при необходимости сфотографировать их, уточнить необходимые данные у водителей и других лиц. объяснения которых могут иметь значение для конкретизации обстоятельств ДТП;

- ▶ с разрешения работников дознания или следствия служебный эксперт знакомится с протоколом осмотра и схемой места ДТП, другими документами, снимает с них копии;

- ▶ служебный эксперт должен установить: дату, время и место ДТП, категорию дороги, модели и номерные знаки транспортных средств, их техническое состояние, число погибших и раненых, поврежденных транспортных средств и груза, основные сведения о водителях, состоянии водителей, на каком часу работы произошло ДТП, погодные условия, условия видимости, время суток, дорожные условия, очевидные причины ДТП;

- ▶ эксперт обязан также выяснить обстоятельства ДТП и все повлекшие ДТП или способствующие ему факторы. Изучая причины ДТП, служебный эксперт должен оценить действия водителя и их соответствия ПДД.

При этом надо выявить лиц, нарушивших требования правил, инструкций и приказов.

В заключение необходимо выяснить, имеется ли связь между ДТП и упущениями в работе по обеспечению безопасности движения на данном предприятии.

### **1.4.3 Производство экспертизы**

#### **1. Исходные материалы для экспертизы**

Эксперт – автотехник устанавливает определенные доказательства путей исследования других установленных ранее доказательств. Они предоставляются судебному эксперту следователем или судом и являются основным исходным материалом, базируясь на котором, эксперт формулирует свое заключение. Кроме того, часть исходных данных эксперт определяет самостоятельно на основании материалов дела, представленных на экспертизу.

Для производства судебной автотехнической экспертизы в распоряжении эксперта должны быть предоставлены материалы, достаточные для полного и объективного исследования.

К этим материалам относятся:

- ▶ постановление следователя о назначении экспертизы;
- ▶ протокол осмотра ДТП; •схема ДТП;
- ▶ протокол осмотра и проверки технического состояния транспортного средства;
- ▶ справка по ДТП.

Этот перечень может быть дополнен протоколом следственного эксперимента и другими материалами, а также протоколом допросов свидетелей.

Служебному эксперту, как правило, таких документов не предоставляют. Необходимые данные он получает самостоятельно в результате выезда на месте ДТП, осмотра транспортных средств, бесед с потерпевшими и свидетелями. Он

может снять копии с оформленных сотрудниками ГИБДД документов. Назначение экспертизы следователем и судом должно быть оформлено процессуально. Если документ о назначении отсутствует, экспертиза утрачивает свое юридическое значение. Постановление о назначении экспертизы состоит из трех частей: вводной, описательной и резолютивной (заключительной).

В вводной части указывают вид экспертизы, дату и место составления постановления, наименование органа или фамилию должностного лица, назначившего экспертизу, номер дела, фамилию и инициалы подозреваемого. В описательной части излагают фактуру ДТП и характеризуют обстоятельства, связанные с объектами экспертизы. Особое значение для автотехнической экспертизы имеют технические данные, необходимые для восстановления механизма ДТП. К ним относятся:

- ▶ координаты места и время ДТП;
- ▶ характеристика проезжей части и ее состояния;
- ▶ тип и техническое состояние транспортного средства;
- ▶ скорость движения транспортных средств и пешеходов;
- ▶ длина и характер следов торможения или качения колес;
- ▶ расположение транспортных средств и других объектов и предметов на проезжей части;
- ▶ характеристика видимости и обзорности с места водителя в момент ДТП.

В постановлении должно быть указано, применял ли водитель экстренное торможение, какой частью транспортного средства был сбит пешеход или нанесен удар другому транспортному средству, неподвижному препятствию. В конце описательной части постановления перечисляют статьи УПК, которыми руководствовался следователь, назначая экспертизу.

В резолютивной части постановления указывают вид назначаемой экспертизы, учреждение или лицо, которому она поручена, перечисляют вопросы, поставленные на разрешение эксперта, описывают направляемые на исследование объекты и материалы.

Протокол осмотра места ДТП содержит описание и характер всех элементов места происшествия, которые были обнаружены в процессе осмотра. По существующему положению в состав оперативной группы, выезжающей на место ДТП, должны входить сотрудники ГИБДД, следователь органов внутренних дел, эксперт оперативно-технического аппарата, судебно-медицинский эксперт или врач, сотрудник уголовного розыска.

Однако обычно нет необходимости в обязательном присутствии всех перечисленных специалистов. Поэтому первичное расследование ДТП и оформление документации обычно возлагают на дежурного по подразделению ГИБДД или инспектора дорожно-патрульной службы.

Протокол осмотра места ДТП содержит: дату осмотра, должности и фамилии лиц, участвующих в осмотре, фамилии, имена и отчества водителей и понятых, характеристики всего, что было обнаружено в процессе осмотра, предметы, изъятые с места ДТП, заявления по существу осмотра, время осмотра. Протокол подписывают все лица, производившие осмотр и участвовавшие в осмотре.

Схема ДТП представляет собой план местности с графическим изображением обстановки происшествия и является приложением к осмотру места ДТП. Схема фиксирует не только координаты транспортных средств и пешеходов после происшествия, но и их примерное расположение перед происшествием, а также направление (траекторию) движения. Для наглядного и точного представления о размерах предметов и расстояний между ними схема должна быть выполнена в масштабе. Иногда графическое изображение сопровождается пояснительной таблицей с указанием климатических условий, состояния освещения и видимости. Особое внимание обращают на положение предметов, ограничивающих обзорность дороги с места водителя. Эксперт может точно восстановить расположение транспортного средства на проезжей части только в том случае, если его изображение на схеме правильно привязано к постоянным неподвижным ориентирам: километражному указателю, зданию и т.п.

Схема и протокол осмотра места ДТП должны содержать четкие характеристики следов колес на покрытии. Протокол осмотра и проверки технического состояния транспортных средств фиксирует технические неисправности и повреждения, выявленные при осмотре этих средств. Неисправности могут быть причиной ДТП, а повреждения - его следствием. В протоколе указывают вид повреждений, их месторасположение и размеры. Особое внимание уделяют техническому состоянию агрегатов и систем автомобиля, влияющих на безопасность: тормозной системе, рулевому управлению, шинам, подвеске, системам освещения и сигнализации. Справка по ДТП содержит сведения о времени, месте происшествия, краткое его описание с указанием места жительства пострадавших и адреса лечебного учреждения, в которое они направлены, информацию об автомобилях, участвовавших в ДТП, и их водителях.

Справка содержит сведения, относящиеся не только к моменту осмотра места происшествия, но и к моменту события, т.е. самого ДТП. Ее заполняет должностное лицо, осматривающее место ДТП.

### **Этапы экспертизы**

Производство экспертного исследования ДТП осуществляется на основе определенных методов и приемов исследования деятельности эксперта. Экспертные исследования представляют собой сочетание логического анализа и инженерных расчетов. В зависимости от вида ДТП, его сложности и вопросов, поставленных на разрешение, исследования могут иметь различный характер. В большинстве случаев процесс производства судебной автотехнической экспертизы можно разделить на следующие этапы:

▶ ознакомление с постановлением, изучение материалов дела, уяснение предстоящей задачи:

- ▶ экспертиза и оценка исходных данных;
- ▶ построение информационной модели исследуемого ДТП;
- ▶ проведение расчетов, составление графиков и схем;
- ▶ оценка проведенных исследований, уточнение первоначальной модели ДТП;

- ▶ формулирование выводов;
- ▶ составление и оформление заключения эксперта.

Получив постановление о назначении экспертизы, эксперт знакомится с его содержанием, изучая фактуру ДТП в том виде, в каком она установлена следствием (судом), и вопросы, на которые предстоит ответить. Затем эксперт анализирует материалы уголовного дела и систематизирует их в последовательности, удобной для предстоящего исследования. Особое внимание при изучении материалов дела обращается на их полноту и взаимную согласованность. Если, изучив представленные материалы, эксперт придет к выводу, что их недостаточно для производства экспертизы или что в них имеются не устраненные противоречия, он должен известить об этом орган, вынесший постановление, и запросить новые материалы.

Исследованию подлежат все возможные версии. Исследуя ДТП, эксперт-автотехник прибегает к расчетам для определения параметров движения пешеходов и транспортных средств. Необходимые исходные данные он частично берет из постановления следователя и других материалов, предоставленных в его распоряжение. Эти данные эксперт не вправе изменять, даже если их достоверность вызывает у него сомнения. При наличии противоречий или сомнений в исходных материалах эксперт обязан указать на них в своем заключении. Как правило, предоставляемых исходных данных недостаточно для детального расчета и значительную часть параметров эксперт выбирает из справочников, нормативных актов, отчетов, инструкций предприятия-изготовителя, научно-исследовательских работ и других источников. К числу выбираемых данных относятся:

- ▶ габаритные размеры автомобиля, колея, база, масса, координаты центра тяжести, радиусы поворота;
- ▶ показатели тяговой динамичности автомобиля (максимальные скорость и ускорение, время и путь разгона);
- ▶ коэффициенты продольного и поперечного сцепления шин с дорогой;
- ▶ коэффициент сопротивления качению;
- ▶ время реакции водителя;

- ▶ время срабатывания тормозного привода;
- ▶ время увеличения замедления при торможении;
- ▶ КПД трансмиссии;
- ▶ фактор или коэффициент обтекаемости.

В отличие от данных, установленных следствием и относящихся только к данному ДТП, выбираемые показатели характеризуют некоторое множество аналогичных явлений. Их значения являются осредненными и относятся к данному ДТП лишь косвенно как наиболее вероятные. Чем подробнее в исходных данных охарактеризованы обстоятельства, от которых зависит возможность правильного выбора данных, тем точнее расчеты и достовернее выводы эксперта. При построении первоначальной модели ДТП эксперт выявляет время и место происшествия, дорожную обстановку в зоне ДТП, направления движения транспортных средств и пешеходов и их примерное расположение на проезжей части в различные фазы происшествия. Намеченная модель уточняется путем расчетов, которые позволяют установить состоятельность исходных данных и ответить на поставленные вопросы.

При расчетах могут использоваться аналитические, графоаналитические и графические методы. Сопоставление результатов расчета с другими обстоятельствами дела подтверждает достоверность исходных данных (или доказывает их несостоятельность) и позволяет установить новые доказательства. Оценивая выводы, полученные на основании расчетов, эксперту иногда приходится изменять первоначальную модель ДТП, а иногда полностью от нее отказываться и разрабатывать новую модель, согласующуюся с результатами проведенных исследований.

В ходе исследования ДТП эксперты используют уравнение движения (математические модели) транспортных средств. Практическая непригодность таких уравнений для экспертных целей очевидна.

Во–первых, исходные данные, которыми оперируют эксперты, имеют, как правило, весьма невысокую точность и введение их в самые сложные формулы не может привести к точным результатам. Во–вторых, в настоящее

время не существует надежных способов решения столь громоздких систем, и применение различных алгоритмов может дать различные результаты.

Поэтому при экспертном исследовании ДТП целесообразно применять модели достаточно простые и удобные для практического использования и вместе с тем обеспечивающие нужную точность (во всяком случае не меньшую, чем точность исходных данных). Последнее обычно достигается путем введения в расчеты эмпирических поправочных коэффициентов и формул.

Разрабатывая информационную модель ДТП, эксперты – автотехники в качестве основы чаще всего используют фабулу происшествия, содержащуюся в описательной части постановления о назначении экспертизы. Однако в ходе исследования эксперт может прийти к выводу о том, что действительный механизм ДТП отличается от описанного в постановлении. Причиной расхождения могут быть неточность свидетельских показаний, ошибка, допущенная при осмотре места ДТП и при освидетельствовании транспортного средства, и т.д. Возможны случаи, когда следствие, несмотря на самое тщательное изучение всех доказательств, не в состоянии описать последовательность событий при ДТП и установить его механизм или считает равновероятными несколько различных версий.

Наконец, приходится учитывать возможность произвольных ошибок следователя, его недостаточную компетентность в специальных вопросах теории и экспертизы автомобиля, а также умышленное искажение материалов дела и разборку версии, отличающуюся от истины.

Если эксперт – автотехник приходит к выводу о том, что действительный механизм ДТП отличается от описанного следствием, то он излагает свою версию и дает объяснение возникшим расхождениям.

### **Заключение эксперта – автотехника**

Письменное заключение судебного эксперта состоит из трех частей: вводной, исследовательской и вывода. В вводной части указывают наименование экспертизы, ее номер, наименование органа, назначившего экспертизу. Сообщают сведения об эксперте, даты поступления материалов на

экспертизу и подписания заключения, перечисляют -обстоятельства дела, имеющие значение для дачи заключения. Приводят исходные данные, перечисляют используемые справочно – нормативные документы. В конце вводной части приводят вопросы, поставленные на разрешение. Кроме того, сообщают указанные в постановлении мотивы назначения дополнительной или повторной экспертизы.

Исследовательская часть заключения эксперта содержит описание процесса исследования и его результаты, а также научное объяснение установленных фактов. Каждому вопросу, разрешенному экспертом, соответствует определенный раздел исследовательской части. Приводят результаты следственных действий, имеющих значение для выводов эксперта. Заканчивается исследовательская часть экспертной оценкой полученных результатов.

Выводы эксперта излагают в виде ответов на поставленные вопросы в той последовательности, в которой вопросы приведены в вводной части. На каждый из поставленных вопросов должен быть дан ответ по существу, либо указано на невозможность его решения. Если в процессе исследования экспертом установлены какие-нибудь обстоятельства, способствующие ДТП, по которым ему не были заданы вопросы, то выводы по этим обстоятельствам излагаются в конце.

По таким же правилам оформляют результаты экспертизы, проведенной в суде.

Заключение служебного эксперта составляют в произвольной форме. От акта судебной экспертизы заключение служебного эксперта отличается тем, что не содержит вопросов, поставленных на разрешение эксперта.

Взаимодействие звеньев «следствие – экспертиза – суд» в исследовании ДТП

Судебными доказательствами считают любые фактические данные, на основе которых в определенном законом порядке органы дознания, следователь и суд устанавливают наличие (или отсутствие) общественно опасного деяния, виноватость лица, совершившего это деяние, и другие обстоятельства, имеющие значение для правильности решения дела. К таким доказательствам относятся: показания свидетелей, обвиняемого, потерпевшего, заключение эксперта, вещественные доказательства, протоколы следствия и судебных действий.

Заключение эксперта является важнейшим средством доказывания в делах об автотранспортных преступлениях. Оно содержит доказательственную информацию. Ее получают путем проведенных на основе научных данных исследований, а также фактических обстоятельств, зафиксированных в уголовном деле. Исследуя поставленные доказательства, эксперт в соответствии с поставленными перед ним задачами устанавливает другие доказательства по делу, используя при этом специальные познания. Таким образом, доказательственная информация, устанавливаемая судебной экспертизой, является результатом обобщающего познавательного процесса и носит характер вывода.

Исследование механизма ДТП должно приводиться комплексно, чтобы каждое звено, «следствие – экспертиза – суд – прокуратура» (Сл-Э-С-П) имело одну цель – объективное восстановление обстоятельств ДТП, выявление истинного виновника в случившемся и вынесение по факту ДТП объективного решения в соответствии с действующим законодательством.

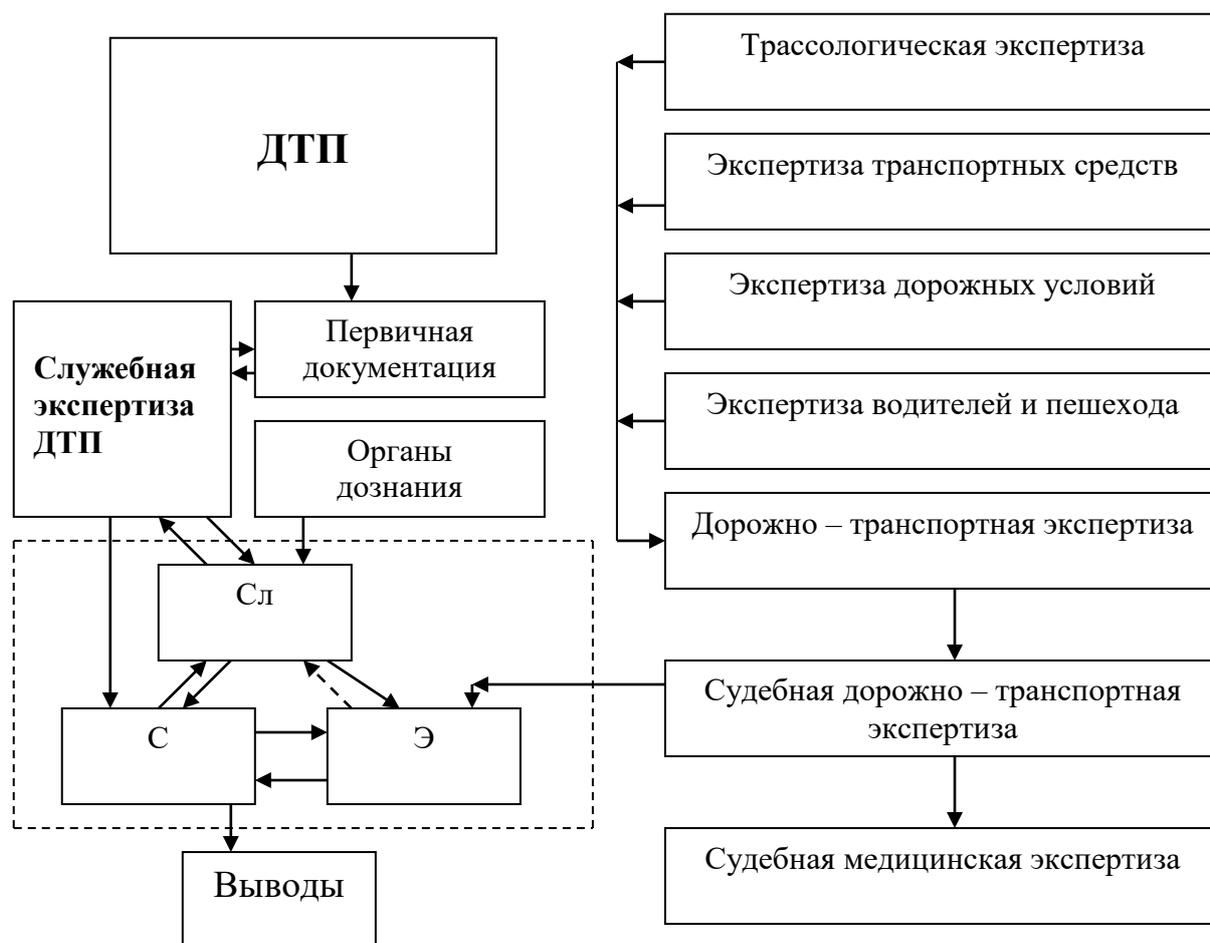


Рисунок 1.1 – Взаимодействие звеньев систем «следствие – экспертиза – суд» в исследовании механизма ДТП

На рисунке 1.1 показаны связи отдельных звеньев систем Сл-Э-С при расследовании ДТП, при этом расследование находится под контролем прокуратуры (П). Определенное место в этой деятельности может занимать судебная экспертиза (на стадии как предварительного, так и судебного расследования).

#### **1.4.4 Состояние и перспективы развития судебно – автотехнической экспертизы**

Современная судебно – автотехническая экспертиза относится к инженерно-транспортным экспертизам. Различают пять видов экспертиз:

1. Различных видов ДТП.
2. Следов на месте ДТП и повреждений на транспортных средствах.
3. Технического состояния транспортных средств.
4. Инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП.
5. Дорожных условий и окружающей среды.

Совершенствование и развитие каждого вида, базирующегося на специальных методах исследования, расширяют возможности судебной экспертизы. Большим резервом в решении проблемы безопасности является повышение точности и объективности методов анализа ДТП, выявление причинно-следственных связей.

Экспертиза механизмов ДТП является традиционным видом судебной экспертизы, в рамках которого эксперты решают наиболее распространенные задачи, связанные с определением параметров движения участников, технической возможности предотвращения ДТП, оценкой действий участников ДТП и соответствия этих действий требованиям нормативной документации, а также с выявлением причинно-следственных связей в механизме ДТП.

Объективность и достоверность результатов анализа и выводов эксперта-автотехника зависят от качества исследования на трех основных этапах экспертизы: применения исходных параметров и коэффициентов, методического аппарата исследования, формулирование экспертного вывода.

При разработке методик и формулировании вывода перспективным является переход от детерминированных методов и моделей анализа механизмов ДТП к вероятностно-статистическим. Дискретные методы исследования ДТП не дают возможности оценивать уровень надежности результатов экспертизы и определять влияние принимаемых допущений.

Результаты работы по каждому виду экспертизы, связанные с исследованием ДТП, являются доказательством по уголовным делам и имеют одну цель - повышение уровня достоверности выводов экспертных исследований.

## **1.5 Уголовное право в сфере безопасности дорожного движения**

### **1. Судебное разбирательство и судебное решение**

Вести борьбу за свои права в одиночку, к тому же с обнаженными нервами и без знаний тонкостей судебной казуистики, весьма и весьма рискованно. Лучше всего воспользоваться помощью адвоката, причем это должен быть хороший специалист своего профиля. В противном случае результат может быть плачевен: дело вы проиграете, да еще и потеряете изрядное количество денег, которые вы потратили на адвоката.

Обратимся к существу судебного действия. Первый вопрос, возникающий у людей, непосвященных в тайны гражданского процесса, звучит примерно так: может ли судья рассматривать дела единолично, без участия народных заседателей?

Статья 6 ГПК РФ предоставляет судье, с согласия сторон, проводить рассмотрение дела единолично. В том случае, если кто-то из основных действующих лиц процесса — истец, ответчик, третье лицо — возражает против единоличного разбирательства дела по иску, назначенное разбирательство откладывается и дело рассматривается коллегиально с привлечением судебных заседателей.

Принимая решение о том, что лучше — вести дело с участием заседателей или без них, стоит иметь в виду тот прискорбный факт, что заседатель выполняет в процессе роль «свадебного генерала» и ничего не решает самостоятельно. Заседатели кочуют из зала в зал и заполняют места по обе стороны от федерального судьи, председательствующего в процессе, придавая судебному действию внешнюю весомость.

Нынешние заседатели — это, главным образом, пенсионеры, с удовольствием разнообразящие свою жизнь интригами судебных дел.

Исходя из этого и решайте, стоит ли вызывать раздражение у судьи, уже распланировавшего день и готового решить дело по существу, требованием обеспечить участие в судебном разбирательстве заседателей, тем самым выказывая недоверие судейской беспристрастности? Нет, делать этого не стоит. Впрочем, окончательное решение за вами...

Второе, о чем всегда спрашивают непосвященные, — как вести себя в процессе судебного разбирательства и может ли дело быть доведено до логического конца в случае неявки ответчика?

Статья 148 ГПК РФ оговаривает необходимость встречать появление судей в зале заседаний стоя. При обращении к суду, во время дачи объяснений по иску участник процесса (за исключением адвокатов и прокурора) обязан вставать. Решение суда все находящиеся в зале заседания лица должны выслушивать стоя.

ГПК РФ подробно рассказывает о том, как начинается, продолжается и завершается судебное разбирательство. Тому, кто хотя бы раз сталкивался с судом в качестве истца или ответчика, наверное, нет никакой необходимости

подробно вникать во все нюансы ведения процесса. Вполне достаточно знать, что, в соответствии со ст. 145 ГПК РФ, в случае несогласия с действиями председательствующего стороны могут делать возражения, подлежащие занесению в протокол заседания, который в обязательном порядке ведется секретарем. Кстати сказать, автор самым настоятельным образом рекомендовал бы фиксировать для себя (лучше всего с помощью диктофона) все сказанное допрошенными по делу лицами. К сожалению, часто случается, что

записи, сделанные в протоколе рукой секретаря, по объему, а иногда и по смыслу, не совпадают с тем, что на самом деле говорил допрашиваемый. В этом случае неоценимую помощь могут сыграть ваши записи. Забегая вперед, отмечу, что замечания на протокол судебного заседания, внесенные в соответствии со ст. 229 ГПК РФ и подлежащие утверждению или отклонению единолично судьей, рассматривавшим дело, приобретают совершенно другой вес и звучание, если искаженные факты зафиксированы на магнитофонную (диктофонную) пленку. Поэтому-то судьи так не любят вид записывающей аппаратуры в зале заседания, так что лучше не дразнить их видом работающего диктофона. Лучше положить его так, чтобы он не особенно бросался в глаза. Единственное, что нельзя делать в зале заседания, — это без разрешения суда производить фото- и видеосъемку.

Говоря о неявке в судебное заседание лиц, участвующих в деле, и возможности завершения процесса в отсутствие истца или ответчика (а также соответчиков и третьих лиц), необходимо подчеркнуть, что ст. 157 ГПК РФ такую возможность в принципе допускает. Однако случиться это может лишь в том случае, если суд располагает сведениями о том, что не явившийся был заведомо извещен о дне, месте и часе судебного заседания. В этой ситуации суд может признать неявку участвующего в деле лица неуважительной и рассмотреть дело по существу. Откровенно говоря, можно привести мало примеров, когда суд поступал именно таким образом. Как правило, судьи неоднократно откладывают дело, добиваясь появления в зале всех участвующих в деле лиц. Именно поэтому гражданские дела напоминают собой пассажирский поезд, медленно и со многими остановками движущийся к станции назначения.

Между тем ст. 213.1 ГПК РФ, введенная в действие Федеральным Законом № 189-ФЗ от 30.11.95 г., предусматривает возможность рассмотрения дела заочно, если ответчик уведомлен надлежащим образом. Решение по делу в таком случае носит название заочного. Таким образом, в случае неявки в суд ответчика, извещенного о дне и времени рассмотрения дела, истцу имеет смысл сделать заявление либо заявить ходатайство о

рассмотрении дела в порядке заочного производства. Единственным правовым нюансом при этом является невозможность изменения оснований и предмета иска, а также увеличения исковых требований (ст. 213.3 ГПК РФ). Думается, тем не менее, игра стоит свеч. Потерянное на бесполезное хождение и ожидание время стоит того.

При оспаривании суммы калькуляции на восстановительный ремонт поврежденного в ДТП транспортного средства истца следует отметить, что по инициативе заинтересованных лиц для допроса в качестве специалиста может быть вызван эксперт – автотехник (калькуляторщик), составивший спорный документ. Стоимость его появления в суде оплачивается тем, кто настаивал на его вызове (но никак не судом). Повторная калькуляция либо оценочная экспертиза обоснованности составленной калькуляции также оплачиваются из средств того участника процесса, кто заинтересован в пересмотре величин стоимости ремонта поврежденного автомобиля. И помните: доказывает тот, кто утверждает (ст. 50 ГПК РФ).

По окончании выяснения всех обстоятельств дела, допроса (в гражданском процессе это носит почти нежное название — дача объяснений) участвующих в деле лиц (ответчика, истца, третьего лица), допроса свидетелей, исследования доказательств, оглашения всех материалов дела, суд переходит к судебным прениям, состоящим из речей лиц, участвовавших в деле (и/или их представителей).

Последняя стадия судебного рассмотрения дела — удаление суда в совещательную комнату для постановления решения. Все происходящее за плотно закрытыми дверями покрыто завесой глубокой тайны.

В соответствии со ст. 193 ГПК РФ, тайна совещательной комнаты священна.

Во время совещания и вынесения решения в совещательной комнате могут находиться лишь судьи, входящие в состав суда по данному делу. Присутствие иных лиц в совещательной комнате не допускается. Нарушение тайны совещательной комнаты является веским основанием для отмены

постановленного судебного решения. Поэтому истец и ответчик должны быть заинтересованы в соблюдении тайны совещательной комнаты.

Появившись из совещательной комнаты, суд стоя оглашает резолютивную часть (т.е. оглашается только суть) постановленного решения. В полном объеме решение появится на свет значительно позднее. Очевидно, исходя из этого, ст. 284 ГПК РФ предусмотрела возможность кассационного (т.е. не вступившего в законную силу) решения в течение десяти суток после вынесения судом решения в окончательной форме. Кассационная жалоба подается в канцелярию суда, принявшего решение, но адресуется вышестоящему.

## **1.6 Следственные действия при ДТП**

Безусловно, для человека, никогда раньше не сталкивавшегося с учреждениями власти, чрезвычайно важно хотя бы в самой общей форме знать, что ждет его там — за гранью реальности?

Никто не может возлагать на обвиняемого обязанность доказывания его невиновности. Так гласит закон, не говоря уже о конституции России, провозглашающей презумпцию невиновности (ст. 49), в соответствии с которой не устраненные сомнения в виновности лица толкуются в пользу обвиняемого.

Единственной формой поведения с любым следователем может быть только спокойная, твердая уверенность и полное игнорирование возможных любезностей, комплиментов, грубостей, хамства, угроз и т.д. На любую грубость и угрозы необходимо автоматически реагировать написанием жалобы надзирающему за следствием прокурору либо руководителю УВД, ГУВД и заявления отвода самому следователю. Помощь при этом квалифицированного адвоката, пусть еще остающегося «за кадром», — ни с чем не сравнимая платформа вашей уверенности в правильности совершаемых действий.

Статья 109 УПК РФ предоставляет следствию трое суток для принятия решения по поступившему материалу ГИБДД. В исключительных случаях трехдневный срок предварительной проверки, на которую и отводятся указанные дни, может быть продлен до десяти суток.

Естественно, все материалы, поступающие в следственные органы, относятся к случаям «исключительным», требующим вдумчивого десятидневного исследования.

Предоставленное законодателем время должно быть использовано для проведения предварительной оценки содержащихся в материале данных, проверки сведений, имеющихся в объяснениях причастных к ДТП лиц, проведения автотехнического исследования. Нужно быть готовым к тому, что следователь, которому «расписали» материал, захочет лично опросить участвовавших в ДТП водителей. Безусловно, желательно, чтобы сведения, сообщенные указанными лицами работникам ГИБДД (или следователю), оформлявшим происшествие, в основном совпали. Завершив предварительную проверку по материалу, следователь принимает решение либо о возбуждении уголовного дела, либо об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении конкретного лица, либо о передаче материала по подследственности (или подсудности). Последнее случается тогда, когда ДТП было совершено, например, военнослужащим.

Постановление об отказе в возбуждении уголовного дела может быть обжаловано надзирающему за следствием прокурору либо, в порядке подчиненности, по линии органов внутренних дел. Как правило, даже в том случае, если постановление вынесено абсолютно обоснованно, надзирающие органы «на всякий случай» отменяют данное постановление по более-менее мотивированной жалобе лица, заинтересованного в ином повороте дела. Особенно это относится к материалам, где имеются человеческие жертвы. Повторное постановление об отказе в возбуждении уголовного преследования в отношении конкретного водителя, причастного к ДТП, может вновь повлечь появление идентичной, ранее поданной жалобы, и все повторится снова.

Весь этот круговорот нередко продолжается до тех пор, пока лицо, в отношении которого принимается решение об отказе в возбуждении уголовного дела, не решит финансовых проблем с пострадавшим, получившим физические травмы, или с родственниками погибшего.

Удивительное по своей абсурдности положение Гражданского законодательства (ст. 1083 ч. 3 в совокупности со ст. 1079 ГК РФ) обязывает причинителя вреда (в нашем случае водителя) возместить причиненный вред жизни или здоровью гражданина (например, пьянице, упавшему неожиданно из кустов под колеса автомобиля), без вины. Вот вам один из примеров подобных судебных решений.

Пожилая женщина отвозила внучку на дачу. По дороге, в одном из районов Владимирской области, прямо под колеса ее автомобиля из придорожных кустов «выпал» местный житель в состоянии, близком к полной «невесомости» (позднее в больнице у него определили «тяжелую степень опьянения»). Проведенная по материалу проверка не установила в действиях водителя «Жигулей» каких-либо нарушений, тогда как нетрезвый мужчина, получивший в результате ДТП телесные повреждения, был обвинен в собственной неосторожности.

Прошло почти три года, когда за один день до их истечения бывший потерпевший подал в местный суд исковое заявление с требованием взыскать с признанного невиновным водителя «Жигулей» круглую сумму единовременно и пожизненную пенсию в размере, близком к размерам пенсии владелицы «Жигулей».

Суд все требования истца удовлетворил в полном объеме. Таким образом, своим решением суд фактически вычеркнул ответчицу из «списков живущих», ибо на оставшиеся после выплаты средства прожить, естественно, невозможно.

Практически все судебные инстанции, имеющие возможность изменить решение этого суда, ответили женщине отказом. Лишь слегка снизили сумму ежемесячных пенсионных выплат.

Форма и характер предстоящих взаимоотношений с потерпевшим должны быть исключительно точно и четко смоделированы (желательно адвокатом) на основании анализа всей совокупности материалов по ДТП особенностей личности, социального положения и чаяний пострадавшего. Только так может быть принято решение, адекватное ситуации и, возможно, единственно

верное. Не задерживаясь далее на затронутой теме, подчеркнем лишь, что альтернативой отказу в возбуждении уголовного дела является вынесение следователем постановления о его возбуждении. Статья 116 УПК РФ предусматривает обязательность надзора органов прокуратуры за обоснованностью указанного следственного действия.

На практике это выглядит следующим образом: напечатав на машинке текст постановления, следователь регистрирует его в группе учета, имеющейся в каждом органе внутренних дел, и получает номер, под которым отныне будет значиться бывший материал по ДТП (именуемый с этого момента уголовным делом). Копия вынесенного следователем постановления направляется учетной группой УВД (ОВД, ГУВД) в соответствующую прокуратуру, надзирающую за данным органом внутренних дел. В прокуратуре полученный документ ложится в основу надзирательного производства, которое ведется по каждому уголовному делу

Статья 133 УПК РФ устанавливает срок предварительного следствия по уголовному делу, равняющийся по общему правилу двум месяцам. Это то время, за которое следствие должно быть закончено и по уголовному делу принято одно из трех решений: а) дело с обвинительным заключением направлено в прокуратуру для последующей переправки в суд; б) дело прекращено; в) дело приостановлено в связи с не установлением лица, «совершившего преступление», либо по иным, регламентированным законом, основаниям (ст. 195 УПК РФ).

Однако из всякого установленного российским законодательством правила всегда бывают исключения. Так, по делам, представляющим «некоторую сложность» (термин автора), срок следствия может быть продлен районным или городским прокурором до трех месяцев. По делам, представляющим «особую сложность» (термин законодателя), — до шести месяцев. Продление срока для Москвы и области производится Прокуратурой столицы и области, соответственно. Во всех остальных случаях — областными прокурорами. В «особо исключительных случаях» срок

следствия продлевается Генеральной Прокуратурой РФ фактически на неограниченное время.

## **1. Метаморфозы уголовного процесса**

В принципе, сам факт возбуждения уголовного дела еще не должен означать, что для лица, в отношении которого начато уголовное преследование, жизнь остановила часы. Законодательства практически всех европейских государств предусматривают обязательность «открытия дела» по факту происшествия или заявлению гражданина, содержащему повод для этого, в том числе и в отношении конкретного лица. И в этом нет ничего страшного. Открытое уголовное дело совершенно спокойно может быть и закрыто после проведения соответствующих действий и мероприятий, носящих проверочный характер. Но у нас уголовное дело легче не возбуждать, оформив это отказом, чем прекращать. По правилам статистической отчетности, количество прекращенных «за данный отчетный период уголовных дел не должно превышать аналогичный показатель прошлого года».

Существуют и другие статистические показатели, например, такие, как общее количество направленных за отчетный период в суд уголовных дел. И дай Бог, чтобы «ваше дело» попало в «среднее» положение, не обязывающее следователя, подчас даже вопреки логике и желанию, направлять материалы в суд либо не выносить постановление о прекращении уголовного преследования.

Итак, следствие начато. Не произойдет ничего экстраординарного, если следователь захочет приступить к изучению всех обстоятельств ДТП с самого начала и в этой связи пригласит всех участников аварии для допроса. Не стоит быть педантом и ждать, чтобы предложение обязательно было выражено повесткой, врученной лично почтальоном. Суть дела это не меняет. Пусть сделанное по телефону официальным лицом предложение подъехать к определенному времени не вызовет ваших возражений и нареканий. Это не в ваших интересах.

Не слушайте доброхотов, утверждающих обратное. Эти советчики и читали, быть может, Кодекс, но ровным счетом ничего не знают о его «жизни» в системе координат следствия.

С самого начала, перед тем как совершать какие-либо действия, следует задать себе вопрос: что это даст? Зачем это? Без ответа на эти вопросы не стоит начинать никаких действий, связанных с юридическими последствиями. Попробуйте принять во внимание этот совет.

А вот на содержание и форму даваемых показаний, безусловно, нужно обращать самое пристальное внимание. Первый допрос, скорее всего, будет «оформлен» на бланке допроса (обратите внимание, что на месте ДТП должностные лица получили от вас объяснения; при этом никто не требовал расписываться в связи с разъяснением ответственности за дачу заведомо ложных показаний). Отныне все совершаемые на стадии следствия действия будут фиксироваться на соответствующих бланках, объединенных одним общим названием: протокол (протокол допроса в качестве свидетеля, протокол очной ставки, протокол следственного эксперимента и др.). Общим условием для всех протоколов является обязательность должностного лица соблюдать правила, определенные ст. 141 УПК РФ. Протокол обязательно должен содержать указания на: место и дату его составления, время его начала и окончания, фамилию и должность лица, составившего протокол, фамилию, имя и отчество каждого лица, участвовавшего в следственном действии. Коренным отличием допроса от объяснения служит потенциальная угроза уголовной ответственности за отказ свидетеля или потерпевшего от дачи показаний (ст. 308 УК РФ) и ответственность за заведомо ложный донос (ст. 306 УК РФ). Перед началом проведения допроса следователь обязан предупредить допрашиваемого о вышеизложенном и предложить расписаться в ознакомлении с таким предупреждением. Лицо, которому уже предъявлено обвинение (в соответствии со ст. 148 УПК РФ), может защищаться любыми избранными им формами общения со следствием, включая использование фантазий, предположений, правдивых признаний, либо, в соответствии со ст. 51 Конституции РФ, вообще отказаться от каких-либо показаний, в том числе и в

суде. Иногда отказ от показаний имеет смысл, но по большей части — нет, ибо тем самым обвиняемый лишает себя возможности активно защищаться. Несмотря на то, что Закон декларирует обязанность следствия и суда доказать наличие состава преступления в действиях конкретного лица, привлеченного к уголовной ответственности, и не возлагать на обвиняемого (подсудимого) бремя доказывания своей невиновности, практика свидетельствует об обратном. Поэтому имеет полный смысл давать показания с самого первого допроса, взвешивая каждое слово и помня о том, что все вами сказанное может быть обращено против вас. Об этом, к сожалению, должностные лица в погонах не всегда предупреждают.

В разделе,- посвященном дознанию, уже говорилось о том, как нужно и как нельзя общаться с должностным лицом в погонах. Все сказанное полностью актуально и для следствия, с той лишь разницей, что на следствии еще больше возрастает мера ответственности за допущенные ошибки. К сожалению, метаморфоза «свидетель — подозреваемый — обвиняемый» весьма распространена в уголовном процессе, ибо любой, даже самый неопытный следователь прекрасно осведомлен (а если еще нет, то более опытные незамедлительно подскажут), что свидетель и потерпевший, подозреваемый и гражданский истец общаются со следствием с «глазу на глаз» без участия законных своих представителей (речь не идет о несовершеннолетних) и адвоката.

В соответствии с действующим уголовно-процессуальным законодательством, адвокат может «вступить в дело» только со стадии задержания подозреваемого либо с момента предъявления обвинения, то есть, как правило, с того момента, когда «дело уже сделано».

Назначая различные экспертные исследования, именуемые экспертизами (автотехнические, судебно-медицинские, трассологические), следователь обязан ознакомить с этим всех заинтересованных лиц, и прежде всего потенциального обвиняемого (потерпевший читает материалы всего дела целиком после завершения расследования).

Однако законодатель предусмотрел для человека в погонах несколько вариантов поведения, в том числе:

1. Назначить и провести экспертизу после предъявления обвинения, и тогда у защиты обвиняемого возникает перспектива вмешательства в ряд уже сформулированных следствием вопросов (защита обвиняемого имеет право на постановку собственных вопросов, иногда, априори, «лишних» для версии обвинения и ставящих эту версию под сомнение, а то и разрушающих полностью).

2. Назначить и провести все необходимые экспертизы до предъявления обвинения, оставляя ознакомление с постановлениями о назначении экспертных исследований до стадии предъявления всех материалов дела для ознакомления обвиняемому и его адвокату (ст. 201 УПК РФ).

Подавляющее большинство следователей поступает как раз по второму варианту. Отсюда вытекает насущная необходимость быть готовым к тому, что любая из называемых в допросах величин, касающихся параметров места ДТП, самой сути происшествия, следствием может быть использована в дальнейшем при назначении экспертных исследований. О том, как правильнее и четче изложить свои мысли, не опасаясь быть двояко истолкованным, а затем и убедиться в том, что все изложено и записано так, как вы говорили, лучше всего проконсультироваться у адвоката, которому вы доверяете.

Говоря об участии в предварительном расследовании, нельзя не сказать о том, что любой «рождаемый» следователем документ (протокол допроса, протокол очной ставки, протокол следственного эксперимента, протокол осмотра и пр.), составляемый по результатам проведенных следственных

действий, должен быть самым тщательным образом прочитан всеми участниками действия, прежде чем они поставят под ним свои подписи. Несогласие с тем или иным положением представленного следствием документа должно быть выражено через написание собственноручных замечаний или дополнений. Это законное право, а не милость должностного лица. Об этом, нельзя забывать ни при каких обстоятельствах.

## 2. Доказательство вины

На вопрос, что является главным доказательством вины обвиняемого, любой практический работник без раздумья ответит: его признание.

Стремление следователя услышать признание из уст привлеченного к уголовной ответственности непоколебимо. В ход могут пойти любые аргументы, без труда подпадающие под признаки «кнута и пряника»: уговоры, увещевания, посулы, предупреждения о том, что «будет хуже», прямые намеки на возможность изменения избранной меры пресечения, на заключение под стражу и т.п., в зависимости от фантазии и эмоционального мира следователя. Безусловно, если сам участник ДТП, привлеченный к уголовной ответственности и допрашиваемый по существу предъявленного обвинения, внутренне согласен с предъявленным обвинением, то ему неразумно, вопреки логике и здравому смыслу, игнорируя собранные доказательства вины, утверждать: «вину не признаю полностью» (это один из вариантов формы реагирования на предъявленное обвинение). В допросе следователь должен выяснить отношение привлеченного к уголовной ответственности к сформулированному обвинению. Иные варианты ответов допрашиваемого, которые могут прозвучать из его уст, а затем должны быть внесены в протокол допроса обвиняемого, формулируются так: «вину признаю частично», «вину признаю полностью». Кстати сказать, чуть ли не единственным составляемым следователем юридическим документом, требующим подписи привлекаемого к уголовной ответственности участника уголовного процесса и не таящим в себе даже потенциального подвоха, является постановление о привлечении в качестве обвиняемого. В нем следствие формулирует свое мнение по поводу произошедшего и, приводя собранные по делу доказательства в сжатой форме, конкретизирует, в чем конкретно виноват водитель, действия которого по управлению автомобилем привели к аварии.

Этот документ можно подписывать: он содержит лишь мнение следствия и носит информативный характер.

Сразу за «предъявлением» постановления обвиняемый (так с момента предъявления обвинения именуется данное лицо) должен выразить свое отношение по сути прочитанного постановления. Порядок проведения допроса обвиняемого регламентирует ст. 151 УПК РФ.

В принципе он ничем не отличается от порядка допроса свидетеля, потерпевшего и гражданского истца, однако обвиняемый уже не предупреждается об ответственности за дачу заведомо ложных показаний и ложный донос. Единственное, на что следовало бы обратить внимание,— в протоколе не должно быть неоговоренных исправлений и помарок.

При составлении протокола подписывается каждая страница и уже в самом конце, после внимательного, желательно личного прочтения всего текста, сразу за его последней строкой (чтобы исключить возможность дописывания) пишется: «Протокол мною прочитан полностью. Замечаний и дополнений нет». И тут же под этой фразой ставится подпись. Если по прочтении текста обнаруживаются неточности, об этом необходимо поставить в известность следователя и настаивать на внесении изменений и дополнений. Об отказе следователя это делать имеет смысл упомянуть прямо при подписании протокола и внести дополнения собственноручно. Закон это допускает. Завершается процедура предъявления обвинения избранием меры пресечения. Это может быть либо подписка о невыезде, либо арест, т.е. заключение под стражу. Как правило, если в деле нет каких-либо обстоятельств, отягчающих вину обвиняемого, следствие довольствуется подпиской о невыезде. Отсутствие постоянного места жительства, плохо характеризующие обвиняемого данные, дурные взаимоотношения со следователем — все это вместе с доказанностью вины может стать основанием для заключения привлеченного к уголовной ответственности под стражу до суда. Прямо нужно сказать, что это далеко не лучший поворот событий, тем более что суд, психологически «скованный» избранной мерой пресечения, вполне может пойти на назначение наказания, также связанного с лишением свободы. Расхожее мнение, что «следователи никого зря не арестовывают», до сих пор является самодовлеющим фактором и для суда.

В связи с этим нельзя не сказать и о таком тонком психологическом моменте начала судебного следствия, как выяснение судом у бывшего обвиняемого (в суде это лицо именуется уже не обвиняемым, а подсудимым) о его отношении к предъявленному обвинению. Снова те же формулировки, что звучали и на допросе в качестве обвиняемого, должны прозвучать и в суде. И тут нередко возникает дилемма: непризнание вины и принципиальный на этой почве спор либо согласие с обвинением и покаяние. Иногда согласие с обвинением случается и при отсутствии вины, но при обстоятельствах, чреватых неадекватной реакцией суда на несогласие со следствием. В судах, к сожалению, сложилась весьма порочная общая реакция ожидания признания подсудимым вины. Так ведь гораздо проще! Отпадает тяжкая необходимость тщательного анализа материалов уголовного дела.

### **3. Определение меры наказания**

Исходя из сказанного, настоятельно рекомендуется с самого первого дня следствия (а лучше еще раньше) заручиться поддержкой квалифицированного адвоката, знающего специфику судопроизводства и следствия. И уж на предъявление обвинения идти одному просто не стоит, несмотря на возможные уговоры следственных работников не прибегать к помощи защитника.

#### **3.1. Завершение предварительного расследования**

Выполнение ст. 201 УПК РФ, как было уже сказано ранее, заканчивается подписанием соответствующего протокола, в котором обвиняемый и его адвокат имеют право (ст. 204 УПК РФ) письменно заявить ходатайство о дополнении материалов предварительного расследования. При этом четко должно быть указано, что и с какой целью должно быть сделано. Формально до составления обвинительного заключения следователь обязан рассмотреть данное ходатайство и либо выполнить те следственные действия и оперативно-

розыскные мероприятия, о которых просит обвиняемый и его адвокат, либо вынести постановление об отказе в удовлетворении ходатайства. К сожалению, процессуальное законодательство не оговаривает срок вынесения следователем «отказного» постановления. В ст. 204 УПК РФ просто говорится о том, что «следователь выносит мотивированное постановление, которое объявляет заявителю».

Без сомнения, обжаловать отказ следствия имеет полный смысл до того, пока дело не достигло суда. Суд ваше несогласие с мнением следствия уже не интересует. Поэтому, заявляя ходатайство о дополнении предварительного следствия, нужно прямо указать должностному лицу на необходимость вынесения решения по ходатайству (пусть в устной форме, но сразу). По крайней мере, обвиняемый будет знать, какая судьба предначертана должностным лицом его материализованным в ходатайстве надеждам.

Надо заметить, что порой следователи любят поиронизировать по поводу наивной веры человека в торжество справедливости и делают это открыто, безо всякого стеснения. Эти высказывания вполне могут служить основанием для заявления отвода следователю по мотиву его предвзятости и личной заинтересованности в исходе дела (ст. 59, 64 УПК РФ). Нередко это охлаждает самые горячие головы и заставляет следователя выполнять требования Закона, касающиеся полноты и объективности расследования. Отвод следователю заявляется нечасто (хотя оснований для этого бывает более чем достаточно), поэтому, делая это, т.е. выпадая из стереотипа привычной ситуации, вы оказываете на «самостоятельное процессуальное должностное лицо» реальное психологическое воздействие.

Вышесказанное больше относится к интересам и правам обвиняемого, но это вовсе не означает, что и потерпевший не бывает законодательно ущемлен на завершающей стадии следствия. Статья 200 УПК РФ предоставляет ему и его представителю абсолютно те же процессуальные возможности, что и привлеченному к уголовной ответственности. Потерпевшему так же, как и обвиняемому, хотелось бы посоветовать найти хорошего адвоката, после чего знакомиться с материалами уголовного дела совместно со специалистами.

Иначе все ознакомление может быть сведено к прочтению одного-двух «ключевых», по мнению следователя, документов, что часто и случается, поскольку у следователя обычно не возникает желания тратить время на сидение возле человека, читающего малопонятные для него вещи и задающего при этом раздражающие своей некомпетентностью вопросы.

### **3.2. Инструкция по использованию и заполнению бланка о дорожно-транспортном происшествии**

Извещение не является актом, признающим вашу вину или виновность другого участника ДТП.

Ваш страховщик передал вам бланки Извещения. Храните их в вашей машине или в мотоцикле. Если у Вас их нет, не ждите пока они вам понадобятся, попросите их у страховщика.

Внимательно прочитайте инструкцию по использованию и заполнению бланка извещения о ДТП!

Используйте бланки извещения:

- при любом дорожно – транспортном происшествии, если причинен вред;
- транспортному средству и/или имуществу других лиц;
- жизни или здоровью других лиц, включая пассажиров вашего транспортного средства.

Помимо Извещения, обязательно оформление происшествия сотрудниками ГИБДД, для чего вы можете прибыть на ближайший пост ГИБДД или вызвать сотрудника ГИБДД на место ДТП.

Чтобы Извещение было полным и соответствовало действительности, вы должны заполнить лицевую часть вместе с другим водителем — участником ДТП на месте происшествия.

Если вы претендуете на страховое возмещение, вернувшись домой (на работу и т.п.), заполните обратную сторону Извещения и вместе с заявлением о страховой выплате направьте его страховщику другого участника ДТП (в

течение 5 рабочих дней). Обратная сторона Извещения заполняется страхователем или лицом, управлявшим транспортным средством.

В случае, если на обратной стороне Извещения вам не хватает места, чтобы изложить всю информацию, необходимые дополнения можно изложить на чистом листе бумаги, приложив его к основному бланку.

При этом на основном бланке Извещения следует сделать отметку «с приложением», а также не забыть указать, к чему это приложение и от кого, поставить свою подпись (а для юридических лиц скрепить печатью).

Для быстрого получения страхового возмещения добросовестно и тщательно собирайте всю информацию и сведения, связанные с дорожно-транспортным происшествием, и об его участниках и свидетелях. Правильно заполненное Извещение ускоряет работу страховщиков, и вы сможете быстрее получить страховое возмещение.

Учтите, что если один из водителей (участников ДТП) забыл, к примеру, написать название и адрес страховой компании, или он не поставил крестика там, где это нужно, или номер страхового договора указан не полностью, или второй лист Извещения плохо читается, в таком случае страховщик вынужден искать недостающие сведения. Это потерянное время для него и для владельца поврежденного транспортного средства или иного имущества.

Возмещение ущерба, причиненного в результате ДТП вашему транспортному средству, при установлении вашей виновности возможно, только если вы, помимо обязательного страхования гражданской ответственности, заключили договор страхования вашего транспортного средства от причинения ущерба в результате ДТП, иных противоправных действий, хищения и т.п.

В случае обоюдной виновности вы получите только частичное возмещение ущерба от страховой компании, застраховавшей другого водителя (участника ДТП). Если же вы не виновны в ДТП, то вы имеете право получить полное страховое возмещение за вред, причиненный вашему транспортному средству, иному имуществу и/или жизни или здоровью.

### **3.3. У вас всегда должна лежать шариковая ручка в бардачке**

Используйте только один комплект бланков при 2 – х участвовавших в ДТП транспортных средствах. Неважно, кто из участников ДТП предоставит комплект бланков или выберет колонку А или В. Используйте шариковую авторучку и пишите с нажимом, чтобы можно было прочитать копию. Таким образом, страховщики обоих водителей получают читаемый экземпляр одного и того же Извещения.

Не позволяйте другим участникам ДТП себя запугивать. Для того, чтобы правильно заполнить Извещение о ДТП, необходимо его заполнять вдвоем. Извещение должно быть подписано (предпочтительно шариковой ручкой) обоими водителями (участниками ДТП): проследите за тем, чтобы каждый подписал не только тот лист, который остается у него.

Попросите, по возможности, заверить Извещение своей подписью сотрудника ГИБДД, прибывшего на место ДТП (с указанием Ф.И.О., должности и звания) для его оформления.

Если второй водитель отказывается подписывать Извещение или совместно его заполнить, заполните Извещение самостоятельно. При этом обязательно укажите марку (модель), номер, цвет транспортного средства другого участника ДТП, попытайтесь найти свидетелей (очевидцев), обязательно вызовите сотрудника ГИБДД и полностью заполненное вами Извещение вместе с заявлением о страховой выплате направьте страховщику второго участника ДТП.

Получите экземпляр Извещения, заполненный другим участником ДТП. Не настаивайте, если он отказывается вам его предоставить. Сделайте соответствующую отметку в пункте «Замечания». Уточните, есть или нет свидетелей ДТП. При отсутствии свидетелей нужно написать в п. 7 Извещения «нет свидетелей». Если свидетели есть, то впишите их фамилии, имена и отчества, адреса и номера телефонов. Если это пассажиры вашего или другого транспортного средства (участвовавшего в ДТП), подчеркните фамилии для того, чтобы это уточнить.

### **3.4. Вы ехали по разным полосам движения**

Если одно транспортное средство обгоняло другое, перестраиваясь с одной полосы на другую, нужно поставить крестик в двух ячейках «обгонял» и «менял полосу» (п.п. 10, 11 пункта 16 Извещения). Заполняйте всегда последнюю ячейку в пункте 16 извещения. Извещение перечисляет в каждой колонке для каждого водителя двадцать возможных ситуаций. Вы поставили крестик в одной или нескольких ячейках в соответствии с маневрами вашего транспортного средства. Не забудьте вписать в последней ячейке каждой колонки количество зачеркнутых ячеек (одну, две, или ни одной).

### **3.5. Стоянка – это не остановка**

Если ваш автомобиль остановился, например, на красный свет, не отмечайте ячейку «на стоянке». Отмечается соответствующая ячейка «остановился (стоял) на запрещающий сигнал светофора».

Тщательно нарисуйте схему ДТП

Укажите название улиц, направление движения транспортных средств, положение транспортных средств во время столкновения и их конечное положение, расположение светофоров, дорожные знаки и их расположение, линии дорожной разметки (разделительные полосы, белую линию, запрещенное движение и т.п.), а по возможности — и расположение и конфигурацию осыпей грязи, осколков, обломков, следов торможения, следов заноса и т.п.

В пункте 13 четко укажите место первоначального удара, а не детали, которые повреждены.

#### ***Противоречия***

Если возникают противоречия между схемой и ситуацией, отмеченной крестиком в пункте 16, то отмеченные ситуации имеют приоритет перед изображенной схемой.

***Зачем нужен пункт 15 «замечания»?***

Он служит для указания того, что не было предусмотрено в ячейках «обстоятельства ДТП» или служит резервом для вас в том случае, когда второй водитель указывает в Извещении обстоятельства, которые вам кажутся неточными, или отказывается подписать со своей стороны Извещение или совместно его заполнить, а также для указания иной информации.

### ***Для чего нужно фиксировать все видимые повреждения?***

Необходимо четко и подробно описать все полученные вашим транспортным средством и/или причиненные иному имуществу в результате ДТП видимые повреждения, а также проследить, чтобы иные участники ДТП не вписали ничего лишнего и все эти же повреждения были зафиксированы сотрудниками ГИБДД, оформляющими дорожно-транспортное происшествие. Все невидимые (скрытые) повреждения будут выявлены и описаны при осмотре вашего транспортного средства и/или имущества экспертами. Не исключено, что при отсутствии в описи видимых повреждений той или иной детали страховая компания при рассмотрении ваших претензий может сделать вывод о том, что эта деталь была повреждена не в результате данного дорожно-транспортного происшествия, со всеми вытекающими из этого последствиями.

### ***В случае столкновения нескольких транспортных средств***

Заполните Извещение с водителем (участником ДТП), который был перед вами, и еще одно — с водителем (участником ДТП), который был за вами.

Если ваше транспортное средство было «подтолкнуто» на транспортное средство, находящееся перед вами, укажите это в пункте «замечания» и уточните в каждом из заполненных Извещений, кто вас толкнул.

При заполнении обратной стороны Извещения необходимо дополнительно на чистом листе бумаги, приложив его к основному бланку, изложить всю необходимую информацию:

- (марку, модель ТС;
- государственный регистрационный номер ТС;
- Ф.И.О. или наименование юр. лица собственника ТС, его адрес и телефон;

– Ф.И.О. водителя ТС, его адрес и телефон, наименование страховой компании, застраховавшей ответственность, серию, номер страхового полиса и иную информацию), указанную в пункте 4 обратной стороны Извещения.

После подписания и разъединения бланков не допускается никаких изменений, исправлений и дополнений!

***Не забудьте заполнить обратную сторону извещения***

Заполните обратную сторону Извещения и вместе с заявлением о страховой выплате направьте (передайте) его в страховую компанию второго участника ДТП.

## **1.7 Дорожно – транспортные происшествия в законах**

### **1. Решение о виновности**

Учитывая положения Конституции РФ о том, что виновность в России устанавливает только суд, фактическое решение органа дознания по существу ДТП, в административном праве носит название постановления.

В силу ст. 261 КоАП РФ, постановление должно содержать определенные сведения: название органа (фамилию должностного лица), вынесшего это постановление; дату; сведения о лице, в отношении которого производилось дознание; изложение обстоятельств, установленных при проведении дознания; указание на нормативный акт, предусматривающий ответственность за данное правонарушение (применительно к рассматриваемой теме это ст. 118 КоАП РФ); принятое по делу решение.

По делам об административных правонарушениях, связанных с ДТП, постановление, содержит ссылку на отказ в возбуждении уголовного дела в отношении лица, привлеченного к административной ответственности, за отсутствием в его действиях состава преступления (согласно ч. 2 ст. 5 УПК РФ) и указание на вид избранного наказания, которым обычно является штраф.

Штраф оплачивается в установленном порядке, квитанция предъявляется должностному лицу, проводившему дознание, нарушителю ПДД

возвращается его водительское удостоверение. Почти идиллическая картина, омрачаемая, быть может, лишь призраком гражданского иска за разбитый автомобиль.

Если, однако, по мнению водителя, постановление вынесено несправедливо – все меняется.

## **2. Возможно ли изменить решение ГИБДД**

Статья 267 КоАП РФ устанавливает процедуру обжалования постановления по делу об административном правонарушении в порядке служебной иерархии линии МВД, ибо предметом нашего разговора является деятельность службы дознания. Статья 271 КоАП РФ предусматривает десятидневный срок рассмотрения поступившей жалобы.

Следует особо подчеркнуть, что упование на вышестоящее, по отношению к дознавателю, начальство как на носителя справедливости и гаранта установления истины часто не оправдывается. К сожалению, понятие «честь мундира» существует пока еще далеко не для всех людей в форме. В качестве инструмента обжалования постановления органа дознания может выступать обращение в суд в порядке ст. 236, 236-1, 239 Гражданского процессуального кодекса (ГПК) РФ.

Поскольку данная процедура имеет ряд особенностей, остановимся на ней подробнее.

Статьи 236, 236-1 ГПК РФ предусматривают возможность судебного обжалования действий административных органов или должностные лиц. Подаваемая жалоба — должна содержать только изложение конкретных обстоятельств ДТП и четкие формулировки ненадлежащей юридической оценки ДТП дознавателем.

Статья 237 ГПК РФ отводит только десять дней для обжалования в суде постановления по административному делу. Причем срок начинает исчисляться со дня вручения обжалуемого документа. Особо следует

отметить, что жалоба подается по месту жительства заявителя и приостанавливает взыскание (например, штраф).

В ГПК РФ ничего не говорится о том, что рассмотрение данного вида жалоб в судебном порядке облагается государственной пошлиной.

Однако «его величество практика» требует другого. При подаче жалобы в суд (а делать это лучше всего на личном приеме у судьи, который будет в дальнейшем рассматривать дело) необходимо приложить к передаваемым в судейские руки документам квитанцию об уплате государственной пошлины в размере 30 – 50 руб.

В «пакет подаваемых документов», как это нынче модно говорить, помимо самой жалобы и ее копии, которая необходима для отсылки должностному лицу, чьи действия обжалуются (хотя и об этом тоже ничего не говорится в ст. 236 – 239 ГПК РФ), включаются еще и документы, имеющие, по мнению заявителя, значение для установления истины. Это может быть, например, консультативное заключение эксперта – автотехника, нередко именуемое «мнением специалиста». Однако шансы на приобщение этого заключения к материалам дела, честно говоря, невысоки. Лучше оставить этот документ для последующих, уже надзорных инстанций, поскольку им от него, пришедшего по почте, просто труднее отмахнуться.

Квалифицированный судья, приняв жалобу на действия административных органов (должностных лиц), сразу же запрашивает материалы административного дела из подразделения ГИБДД, вызывает должностное лицо, чьи действия обжалуются, и назначает «дело по жалобе» (так оно именуется на судебном сленге) к рассмотрению. Статья 238 ГПК РФ предусматривает все тот же десятидневный срок, в течение которого «жалоба должна быть рассмотрена судом». Между тем в силу целого ряда объективных и субъективных обстоятельств на практике этот срок во многих случаях не соблюдается. И хотя ст. 238 ГПК РФ ясно говорит о том, что неявка извещенных о месте и времени рассмотрения дела заявителя и должностного лица (представителя административного органа), чьи действия обжалуются, не является препятствием к рассмотрению (и разрешению!) дела, судьи пытаются

во что бы то ни стало добиться вызова должностных лиц, принимавших решение по административному делу. И тут порой возникает одна интересная «психологическая спираль» на пути правосудия, ибо в зале заседаний может появиться не тот дознаватель, который выносил постановление по вашему делу, а просто представитель соответствующего подразделения ГИБДД. Закономерно, что пришедший никакого понятия не имеет ни о постановлении, ни о ДТП, ни о ваших проблемах. Ему поручили присутствовать в суде, он и явился. Несмотря на явную абсурдность ситуации, судья все равно допрашивает пришедшего представителя ГИБДД по постановлению, которое выносили совершенно другие люди. И представитель ГИБДД пытается подтвердить юридическую обоснованность обжалуемого постановления. Если заявитель оказался лицом к лицу с представителем ГИБДД, не принимавшим участия в рассмотрении материала по ДТП, имеет смысл настаивать на приглашении того лица, которое принимало решение.

Возмущение по поводу столь очевидной нелепицы должно носить исключительно корректный, хорошо аргументированный и доброжелательный характер. Лучше, если это сделает профессиональный адвокат, с которым вы вместе придете в суд. Участие в разрешении жалобы специалиста своего профиля избавит заявителя от необходимости пускаться в судебную полемику, да еще без знания особенностей этого действия.

В том случае, когда для разрешения дела необходимо проведение судебно-автотехнической экспертизы (или хотя бы исследований), ходатайство по этому вопросу должно быть подано в суд в письменном виде с указанием причин, по которым эта экспертиза необходима, и перечнем вопросов, подлежащих рассмотрению специалистом в области автотехники. Даже если суд вам в этом откажет (а так часто случается), в вашем распоряжении появится весомый аргумент для надзорного обжалования вынесенного судом и не устроившего вас решения (в кассационном порядке подобные решения не обжалуются).

Статья 239.1 ГПК РФ предусматривает возможность обращения с жалобой в суд в том случае, если «гражданин считает, что неправомерными

действиями государственного органа или должностного лица нарушены его права и свободы».

Порядок обжалования действий должностных лиц (или органов) по статьям 236 и 239.1 ГПК РФ различен. К отличиям указанных статей ГПК РФ относятся, прежде всего, оговариваемые в них «органы», действия которых подлежат обжалованию. Так, для ст. 236 ГПК РФ это административные органы или должностные лица, которым законом предоставлено право проводить взыскания с граждан в административном порядке.

Статья 239.1 ГПК РФ предусматривает возможность судебного обжалования действий государственных органов, общественных организаций и должностных лиц.

Жалоба может быть подана на действия:

- нарушающие права или свободы граждан;
- создающие предпосылки для препятствия или прямо препятствующие осуществлению гражданином его прав и свобод;
- в соответствии с которыми на гражданина незаконно возложена какая-либо обязанность или он незаконно привлечен к ответственности.

Исходя из пределов действия указанных статей, совершенно очевидно, что круг потенциальных объектов обжалования в ст. 239.1 ГПК РФ значительно шире, как шире и перечень действий, способных служить предметом жалобы.

Следует отметить, что ст. 239.1 ГПК РФ, в отличие от ст. 236 ГПК РФ, предусматривает значительно большие сроки для обращения в суд:

- три месяца со дня получения сведений о нарушении гражданином его прав и свобод;
- один месяц со дня получения гражданином уведомления об отказе государственного органа, общественной организации или должностного лица, стоящих в порядке подчиненности, в удовлетворении жалобы, либо со дня истечения месячного срока после подачи жалобы, если гражданином не был получен на нее ответ.

Сроки судебного рассмотрения жалоб, поданных в порядке той и другой статей ГПК РФ, идентичны. Правда, ст. 239.1 ГПК РФ, помимо подачи жалобы в суд по месту жительства заявителя, предусматривает еще возможность обращения и по месту нахождения «органа», действия которого обжалуются.

Целесообразность выбора из двух перечисленных норм права одной, которой будет правильнее воспользоваться именно в вашей ситуации, базируется, как это ни парадоксально, на практике того городского или районного суда (нынче называемого муниципальным или федеральным), на территории которого проживает потенциальный податель жалобы. Особенно это актуально для судов областного подчинения.

Практика городского и областного судов по многим вопросам коренным образом расходится. Прежде чем решиться на подачу жалобы, во избежание пустой траты нервов, времени и остатков веры в справедливость, справьтесь сначала о практике. Уверяю вас, это не будет лишним.

Процедура судебного рассмотрения, независимо от избранной нормы права, заканчивается в конечном итоге вынесением решения об отказе или удовлетворении жалобы. Понятно, что удовлетворение жалобы означает изменение постановления ГИБДД. Как было уже упомянуто ранее, вынесенное решение обжалованию в порядке кассации не подлежит. О его пересмотре заинтересованные лица могут ходатайствовать только перед надзорными инстанциями. О том, что это означает, будет подробно рассказано в разделе, посвященном судебному обжалованию приговора.

## **1.8 Гражданско – правовой порядок возмещения ущерба от ДТП. Предъявление гражданского иска**

### **1. Завершение дознания по материалу о ДТП и вынесение соответствующего постановления знаменуют новый этап в последствиях аварии**

Этот этап можно миновать в том случае, когда удастся достичь взаимопонимания между нарушителем и потерпевшим. Хорошо, если это произошло. Отсутствие же доброй воли со стороны нарушителя означает лишь

одно: нужно готовиться к суду. При всей очевидности и кажущейся простоте подготовки к судебной процедуре это далеко не так просто, как хотелось бы; так что задача ищущего справедливость — знать закономерности функционирования судебной системы, с которой ему предстоит столкнуться, а также пути преодоления тайных и явных препятствий, подстерегающих его на пути к истине.

Перед подготовкой к формированию «пакета документов», необходимых для предъявления гражданского иска о возмещении материального ущерба и морального вреда, возникших в результате ДТП, имеет смысл направить потенциальному ответчику (независимо от того, физическим или юридическим лицом он является) письмо-претензию (обязательно заказной почтой) с изложением всего перечня требований по существующей проблеме.

В письме, исходя из интересов адресата, следует предложить возместить причиненный аварией вред. Необходимо при этом подчеркнуть, что судебное разбирательство по существу предъявленного гражданского иска вызовет значительные дополнительные расходы со стороны водителя, признанного нарушителем (или владельца источника повышенной опасности в случае, если лицо, управлявшее транспортным средством в момент ДТП, таковым не являлось). Совершенно не обязательно ждать ответа на «послание доброй воли» неопределенное время. В заключительной части претензии следует четко указать, в какой срок ожидается ответ на письмо. Обычно бывает достаточно 7-10 дней. Отсутствие положительной реакции на письмо свидетельствует о наступлении времени, когда ничто (помимо выплаты суммы иска, естественно) не должно останавливать истца.

Нужно только помнить, что бремя доказывания, в соответствии с положениями нового Гражданского Кодекса РФ, лежит на лице, выдвигающем требования. Кто требует, тот и доказывает. Суд выступает (точнее, должен выступать) арбитром. Исходя из этого, каждое положение гражданского иска, содержащее материальные требования к ответчику, должно подкрепляться соответствующими доказательствами.

Главное место среди них занимают:

- калькуляция на восстановительный ремонт поврежденного в ДТП транспортного средства;
- калькуляция на восстановление товарной стоимости (проще говоря, внешнего вида) транспортного средства — для новых автомобилей, находившихся в эксплуатации не более трех-пяти лет (в зависимости от используемых руководящих директив, так называемых РД);
- накладные, товарные чеки, квитанции, подтверждающие факты приобретения необходимых для ремонта деталей, узлов, агрегатов, материалов;
- иные денежные документы, свидетельствующие о произведенных в связи с ДТП выплатах: накладные, квитанции, «мягкие» чеки и даже трудовые соглашения, подтверждающие расходы, связанные с восстановлением здоровья и лечением, необходимость в которых возникла в связи с ДТП;
- подтвержденные медицинскими рекомендациями сведения о приобретении медицинских препаратов и о расходах на дополнительное питание, а также на косметические операции.

Таким образом, каждый шаг, связанный у потерпевшего в ДТП с денежными затратами, имеющими причинную связь с аварией, должен быть отражен в документах, которые позднее можно будет использовать в суде. Поэтому собирайте все квитанции, чеки, накладные, а если их под каким-либо предлогом не дают, настаивайте на выдаче, помня, что от полноты представленных доказательств зависит и полнота возмещения гражданского иска.

Во избежание ненужных споров уже в процессе судебного рассмотрения дела следует помнить, что составлению калькуляции должен предшествовать вызов для участия в этом «священнодействии» всех заинтересованных лиц (включая, естественно, водителя-нарушителя и владельца источника повышенной опасности, если это разные лица).

Обычно вызов направляется телеграммой за два-три дня до согласованного с техцентром или независимым экспертом-оценщиком временем.

Отметим, что в судах возникает мало нареканий к калькуляциям, составленным в бывших государственных техцентрах, и очень много претензий к калькуляциям из коммерческих техцентров. Камнем преткновения, как правило, служат характер проводимых расчетов, методика оценки, расчеты процента износа.

Совершенно естественно, что конечные результаты при этом могут существенно отличаться, так что выбор за вами.

Составлению собственно калькуляции должен предшествовать акт осмотра транспортного средства (автотехнические эксперты об этом знают, но и вам следует помнить), в котором содержится весь перечень выявленных механических повреждений автомобиля, побывавшего в ДТП. Оговоримся, что нередко те повреждения, которые были описаны сотрудниками ГИБДД в протоколе осмотра места происшествия и справке по ДТП, могут значительно расходиться с теми, что будут выявлены при более детальном изучении автомобиля в техцентре. В этом нет ничего удивительного.

Опытные сотрудники ГИБДД, как правило, завершая описание механических повреждений транспортных средств, причастных к ДТП, делают приписку о том, что «возможны скрытые дефекты». Именно «скрытые дефекты» становятся «явными» при исследовании автомобиля в условиях автомастерской.

Бывает и так, что при незначительном контакте взаимодействовавших друг с другом транспортных средств у машины потерпевшего на стадии калькулирования вдруг проявляется сложный перекос кузова, не поддающийся вытяжке, на основании чего появляется требование о замене кузова в сборе. Поэтому потенциальному ответчику следует участвовать в оценке размеров восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства вместе со знающим человеком. Хорошо, если это будет автомеханик, еще лучше — если автоэксперт. Любые сомнения в правильности оценки выявленных механических повреждений, а также в их причастности к ДТП, последствия которого являются предметом спора, должны находить отражение в виде замечаний на калькуляцию или акт осмотра. Обычно несогласные просто

отказываются от подписи, а потом уже в суде заявляют о том, что именно им не понравилось. Поздно. Все свои возражения и замечания следует фиксировать собственноручно прямо на бланке калькуляции.

Как свидетельствует практика, результаты проведенной калькуляции оказываются у лица, представившего свою автомашину для оценки, не раньше чем через 3-7 дней после даты калькулирования. За это время желательно уже иметь на руках весь перечень остальных документов, необходимых для обращения в суд, включая квитанцию об уплате государственной пошлины, размеры которой исчисляются в процентном отношении к размерам предъявляемых материальных претензий. Отметьте для себя: предъявляемые моральные претензии государственной пошлиной не облагаются. Моральный вред — чисто субъективная категория, и его размеры определяются характером нравственных и физических страданий, которые испытал человек (потерпевшее лицо, если называть его профессиональным термином, используемым в официальных документах), побывавший в ДТП. Это вытекает из требований ст. 151 ГК РФ. Статья 1101 ГК РФ говорит о том, что определение размеров компенсации морального вреда должно вытекать из требований «разумности и справедливости», что звучит весьма расплывчато. Поскольку понятия «разумности и справедливости» у всех совершенно разные, то и возмещение морального вреда, закрепленное в судебном решении, может быть совершенно неожиданным. Физические страдания можно обосновать, ссылаясь (что автор настоятельно советует делать) на количество и характер медикаментозных препаратов, назначаемых лицу, пострадавшему в ДТП, а также на количество успокоительных лекарств, принятых потерпевшим для преодоления депрессии и повышенной нервозности, вызванных ДТП.

Судом это будет воспринято с пониманием. Степень этого понимания, впрочем, может варьироваться в диапазоне от нескольких сотен до нескольких тысяч рублей. Сумму материального и морального вреда, исчисляемую вами в рублях, следует привязывать к доллару США. Это особенно важно по той причине, что конечная сумма, подлежащая взысканию, должна определяться на момент (день) вынесения судом

решения по делу, что особенно актуально именно сейчас, в связи с «плавающим курсом» иностранной валюты.

Собрав перечисленные выше документы и приобщив к ним в качестве основания для обращения в суд постановление административных органов по ДТП с указанием водителя-нарушителя, чьи действия привели к аварии, можно приступать к составлению искового заявления.

## **2. Как быстрее получить причитающееся**

После вступления решения суда в силу (по истечении срока кассационного обжалования либо после рассмотрения дела в кассационной инстанции городского или областного суда) начинается следующая и, пожалуй, не менее волнительная стадия последствий аварии — исполнение решения или, по-другому, получение причитающегося. Текст постановленного судом решения означает лишь то, что истец обрел законное право на возмещение вреда, выраженное в конкретных величинах. Но деньги еще нужно получить. Фактически, переводя с юридического языка на обычный, постановленное судом решение означает законный долг ответчика перед истцом.

Процедура исполнения решения начинается с того момента, когда истец получает в суде, вынесшем решение, исполнительный лист.

Именно исполнительный лист служит основанием для возбуждения судебным исполнителем (или приставом, на современный манер) исполнительного производства.

Теперь быстрота получения денег будет во многом зависеть от расторопности этой новой для читателя фигуры. Судебные исполнители (приставы) существуют при каждом суде. Не стоит ждать, пока секретарь судебного заседания, по указанию судьи, постановившего решение, переправит исполнительный лист судебному исполнителю (приставу). Повторяю, лучше это сделать самому истцу. Так быстрее и надежнее. Возбуждает исполнительное производство судебный исполнитель (пристав).

Предупреждаю: спорить с таким должностным лицом совершенно бесперспективно. Нежелание (или отсутствие реальной возможности) должника единовременно погасить всю сумму иска вызывает у служебного исполнителя (пристава) состояние глухого раздражения, погасить которое может либо обещание сделать это в конкретные (и короткие при этом) сроки, либо заявление с просьбой о приостановлении исполнительного производства, подкрепленное жалобой в надзорную инстанцию на не правосудность постановленного решения.

Еще лучше, если в надзорной инстанции (Президиум городского или областного суда, Верховный Суд РФ, Прокуратура РФ), где следует побывать недовольному постановленным решением лично (это положение относится к ответчику), будет получено официальное приостановление решения до рассмотрения жалобы по существу.

В свою очередь, при длительном неисполнении решения суда о взыскании материального ущерба и морального вреда истцом в адрес вынесшего решение суда может быть направлена жалоба на исполнение решения (такое название она носит). Контроль над исполнением решения в соответствии с ГПК РФ возложен на судью, его постановившего (ст. 349 ГПК РФ).

Инструментами, с помощью которых долг может быть получен, служат следующие:

– обращение взыскания на имущество должника путем наложения на него ареста с последующей продажей;

– обращение взыскания на имущество должника, находящееся у третьих лиц, а также на его заработную плату, пенсию и другие виды доходов (ст. 358 ГПК РФ).

Взыскание не может быть законно обращено на жилую площадь должника. Откровенно говоря, в случае отсутствия у должника материальных средств и имущества, на которое может быть наложен арест, рассчитывать на реальное и быстрое исполнение решения суда было бы наивно. Гораздо проще получить долг, если в качестве должника выступает юридическое лицо. В любом случае, целенаправленное стимулирование деятельности

судебного исполнителя (пристава) со стороны истца при помощи личных бесед, а может быть, и направления жалоб на исполнение решения по указанной выше схеме, более чем целесообразно.

### **3. Возмещение ущерба в уголовном процессе**

На общих вопросах возмещения материального ущерба и морального вреда мы уже останавливались. Позволим себе акцентировать ваше внимание на исключительных особенностях возмещения ущерба в связи с гибелью потерпевшего либо причинением тяжкого вреда здоровью. Нет необходимости доказывать, что для человека не существует большей ценности, чем дарованная ему Богом жизнь. Поэтому любые вопросы, касающиеся определения цены смерти, представляются циничными и дикими. Однако и с этим приходится сталкиваться в уголовном процессе. Сложившаяся практика, в связи с возмещением причиненного ДТП вреда, не отвечает однозначно на вопрос о размерах материальной компенсации, которую должен выплатить виновник аварии родственникам погибшего. Обычно эта тема служит предметом обсуждения сторон. Учитывается все: степень виновности сторон, материальное положение виновника аварии, наличие малолетних детей (других родственников), которые были на иждивении погибшего, и многое другое.

Однако какими бы сложными ни представлялись эти переговоры, следует иметь в виду, что безусловному возмещению подлежат расходы на похороны и связанные с ними ритуальные услуги. Это свято.

Все вышеуказанное, а также затраты на восстановительное лечение потерпевшего, подтвержденные соответствующими справками, накладными, нарядами-заказами, иными «денежными» документами, должно возмещаться в первую очередь и хорошо бы еще до предъявления гражданского иска, т.е. добровольно. Следствие и суд всегда весьма благосклонно воспринимают действия обвиняемого (подсудимого) по возмещению причиненных потерь. Оставшиеся споры по компенсации причиненного вреда могут протекать

параллельно с рассмотрением уголовного дела в суде. Закон предусматривает такую возможность.

Единственное, что нужно помнить: все исковые требования должны иметь надлежащую доказательственную базу, т.е. должны быть подтверждены документально.

Особо обращаем внимание потенциальных ответчиков: в соответствии со ст. 29 УПК РФ, гражданский иск в уголовном деле должен быть заявлен с момента возбуждения уголовного дела до начала судебного следствия. Подобный иск не подлежит обложению государственной пошлиной. Лицо, заявляющее исковые требования, в уголовном деле должно быть признано истцом, о чем следствие выносит соответствующее постановление, а суд — определение. Одновременно с вынесением приговора по делу суд разрешает и иск.

#### **4. Права потерпевшего**

В соответствии со ст. 53 УПК РФ, потерпевшим признается лицо, которому преступлением причинен моральный, физический или имущественный вред. О признании гражданина потерпевшим следователь выносит постановление, а суд — определение. Исходя из этого положения Закона, странно видеть по таким делам, где погибли люди, в качестве потерпевших их здравствующих и ждущих возмездия родственников. В старом Уголовно-процессуальном кодексе лица, представляющие сторону погибшего, именовались представителями потерпевшего. И это, думается, было правильно.

Другое дело, когда речь идет о живых. Являясь полноценным и полновесным участником процесса, потерпевший имеет право активно участвовать в процессе доказывания вины обвиняемого путем предоставления доказательств, заявления ходатайств, непосредственного участия (с разрешения следствия) в осуществлении следственных действий.

По окончании следствия потерпевший имеет право знакомиться со всеми собранными материалами, делать из них выписки, а позднее участвовать в процессе судебного следствия с теми же правами. Об этом говорит Закон.

Помимо этого, из логики следствия и судебного разбирательства вытекает, что государство через свои органы власти отстаивает интересы потерпевшего, изобличая виновника. Это действительно так, однако, если исходить из судебной практики, потерпевшему (равно как и его оппоненту по делу) настоятельно рекомендуется воспользоваться услугами знающего адвоката. Тем более, что потерпевший имеет законное право доверить адвокату либо иному избранному лицу возможность представлять свои охраняемые законом интересы (только в суде), освобождая себя, тем самым, от участия в судебных заседаниях. Заявление об этом подается на имя суда, рассматривающего дело. В этом документе должно быть отмечено, что потерпевший полностью согласен с показаниями, данными на стадии предварительного расследования. Правда, последнее слово по вопросу освобождения потерпевшего от участия в судебном следствии остается за судом.

## **5. Что делать, если сбил пешехода**

Война между пешеходами и водителями в самом разгаре. Сейчас каждое второе ДТП связано с наездом на пешехода. А ведь пешеход имеет явное преимущество перед водителем. По крайней мере, с точки зрения закона.

Российские водители не слишком уважительно относятся к пешеходам – это известно и тем, кто сидит в машинах, и тем, кто всеми силами пытается не попасть под колеса. Например, у нас еще не принято пропускать пешехода, как только он вступил на переход. А ведь во всех развитых странах именно так и происходит, поэтому человек, долго пробывший за рубежом и привыкший к такому отношению, часто не понимает, почему его все пытаются задавить и при этом еще и обругивают. А ведь в автошколах всех водителей обучают пропускать пешехода. Да и в правилах об этом написано. А если этого не сделать, то можно и срок получить...

Так, согласно административному кодексу, при наезде на пешехода при получении последним незначительных травм (виноват водитель) можно лишить прав на 3 – 6 месяцев и заплатить штраф 500 – 800 рублей.

Но это еще «цветочки». При травмах средней степени тяжести (например, перелом) или тяжелых травмах в ход идет уже уголовный кодекс, где все гораздо серьезнее. Нарушителя правил (то есть водителя, который сбил пешехода на переходе) может ожидать тюремное заключение на срок до двух лет либо арест от 3 до 6 месяцев. Плюс к этому еще и лишение прав управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Если же произошла гибель пешехода, то сесть на нары можно уже на пять лет и также лишиться прав на три года. При гибели двух и более человек виновник аварии может сесть с тюрьму на 4– 10 лет и после этого еще три года быть лишенным водительских прав.

Однако все вышеперечисленные меры относятся к тем случаям, когда водитель является виновным. Но даже если водитель и не виновен, то его ждет наказание в случае наезда на пешехода. Да-да, помимо уголовной ответственности, существует еще и гражданская...

В общем, в случае любого столкновения с пешеходом, даже если виноват человек, перебежавший дорогу в неполюженном месте, вред, причиненный автомобилем (то есть источником повышенной опасности), должен быть все равно возмещен (об этом говорит ст. 1079 ГК РФ).

Ситуация для водителей, казалось бы, тупиковая — виноват, не виноват плати. Однако есть одна зацепка, которая позволит не возмещать ущерб, когда человек сам прыгает под колеса.

Дело в том, что если вред возник в результате умысла, то его оплачивать не надо. То есть при грубой неосторожности со стороны пешехода. И тут еще одно «но», даже большое НО. Это действует только в том случае, когда нанесен небольшой вред здоровью (типа ссадины или ушиба). При получении пешеходом травм средней или тяжелой степени тяжести ущерб должен быть возмещен в любом случае .

То есть если под колеса ночью выбежал пьяный алкаш, то лечение (или похороны) должен оплачивать водитель. И не дай Бог в случае смерти пешехода, чтобы он оказался единственным кормильцем в семье — в этом случае водитель должен будет за свой счет обеспечивать его семью!

В общем, пока закон находится на стороне пешеходов, и водителям ничего не остается, как самым внимательным образом следить за поведением людей. Запомните, у нас в стране не только трамвай всегда прав, но и пешеход всегда прав.

## **1.9 Дорожно-транспортные происшествия их учет и анализ**

### **1. Постановка вопроса**

При решении практических задач обеспечения БДД часто приходится сталкиваться с многоплановыми проблемами, которые должны быть приняты и разрешены для предотвращения ДТП и их последствий. Причем такие задачи ставятся и решаются на всех уровнях системы ОБДД (начиная от уровня водитель – автомобиль – дорожная обстановка до уровня руководства) для определения необходимых ресурсов и затрат.

Поэтому должны рассматриваться надежность и безопасность системы «человек – технические средства – среда». Если в подсистему «человек» входят все участники дорожного движения (от водителя до организатора ДД), то в подсистему «технические средства» входят транспортные средства и технические средства контроля, регулирования и управления ДД.

Задача обеспечения безопасности дорожного движения требует определения надежности данной системы с учетом всех перечисленных компонентов вышеизложенной большой системы. На основе этого могут быть определены отдельные уровни безопасности системы и подсистемы, а для каждого уровня – необходимые мероприятия, исходящие из критерия эффективности затраты/прибыль.

Следует отметить, что решение задачи БДД в таком плане невозможно, так как теоретически и методологически вопросы безопасности движения изучены пока недостаточно. До настоящего времени не разработан аппарат количественной оценки надежности и безопасности, а также количественных критериев БДД и методов их оценки. Следует иметь в виду, что нельзя построить абсолютно безопасный автомобиль (хотя уже создано много образцов «безопасных автомобилей будущего»), нельзя также подобрать такой состав водителей, которые не допустили бы ошибок. Использование транспортных средств для перевозки пассажиров, грузов и выполнения других работ создает определенный риск для человека, и пока существует автомобиль, практически невозможно полностью исключить вероятность ДТП. Следовательно, задача состоит в том, чтобы свести вероятность ДТП к минимуму. Поэтому до настоящего времени основными методами количественного анализа безопасности транспортных систем являются методы теории вероятностей, теории надежности и математической статистики.

Однако, как справедливо указывает профессор Е.С. Вентцель, "... злоупотребление формальной стороной теории вероятностей и математической статистики в ущерб здравому смыслу – одна из характерных черт псевдоприкладных исследований, где математизация производится как самоцель". Для получения достоверных сведений о состоянии аварийности по статистическим данным ДТП первостепенное значение имеет точность и полнота сбора первичных данных. Известно, что не все ДТП регистрируются, а поэтому статистический материал, подлежащий обработке, является неполноценным. В Швеции расхождение между фактическими и регистрируемыми полицией данными ДТП составляет 5:1. Утечка информации в Финляндии составляет по ДТП с ранением 25%, а с поврежденными автомобилями 66 %. В Англии незарегистрированные ДТП с тяжелыми ранениями составляют 1:6, а с легкими ранениями 1:3 всех случаев. Поэтому во многих странах большое внимание уделяется точности и полноте получения статистических данных ДТП.

Проведенные специальные исследования показали, что существующая система установления причины ДТП работниками дорожного надзора ГИБДД является несостоятельной. Поэтому независимо от методов обработки тут невозможно искать точные закономерности, хотя в силу инерции многие исследователи привыкли оперировать данными официальной статистики ДТП, строить прогностические кривые и формулы.

Правда, теория статистических решений занимается именно теми задачами, когда неизвестные факторы либо не могут быть охарактеризованы доступными статистическими данными, либо вообще лежат вне сферы статистических устойчивостей. Но решение задачи БДД этим методом, помимо уже отмечавшейся информационной неточности, вредно тем, что создает иллюзию решения проблемы там, где ее нет и быть не может. Если нет информации, решение принимается неизбежно плохое, нужно не корпеть над его обоснованием, а попытаться нужную информацию приобрести, причем наиболее простым и дешевым способом.

Заслуживает особого внимания книга Д.Б. Куше «Бермудский треугольник», в которой автор проделал многолетнюю, большую и тщательную работу, собрав и изложив в хронологическом порядке все случаи исчезновения судов и самолетов в Атлантике между Азорскими, Бермудскими островами и Восточным побережьем США. Исследования позволили сделать следующее заключение: "При возможности собрать достаточное количество информации, большинство катастроф получает логическое объяснение... За немногими исключениями, необъясненными остаются лишь катастрофы, о которых нельзя найти никакой информации".

## **2. Классификация дорожно – транспортных происшествий**

Дорожно – транспортным называется происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или телесные повреждения людей, либо повреждения транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества.

К механическим транспортным средствам относятся автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды с подвесным двигателем, трамваи, троллейбусы, тракторы и другие самоходные механизмы независимо от мощности двигателя и максимальной скорости транспортного средства, а также гужевого транспорт (за исключением вьючных и верховых животных).

Дорожно – транспортные происшествия подразделяют на следующие виды: столкновение, опрокидывание, наезды на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, наезд на животное, прочие ДТП.

**Столкновение** – ДТП, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с движущимся подвижным составом железных дорог. К этому виду ДТП относятся также столкновения движущегося транспортного средства с внезапно остановившимся (перед светофором, из-за технической неисправности и пр.) транспортным средством и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (остановленным) на железнодорожных путях транспортным средством.

**Опрокидывание** – ДТП, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды ДТП: столкновение транспортных средств, наезд на препятствие и пр.

**Наезд на стоящее транспортное средство** - ДТП, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

**Наезд на препятствие** – ДТП, при котором транспортное средство наехало на неподвижный предмет: опора моста, дерево, столб, ограждение и пр.) или ударилось о него.

**Наезд на пешехода** – ДТП, при котором транспортное средство наехало на человека, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также ДТП, при которых пешеходы пострадали в результате их травмирования перевозимым на транспортном средстве грузом (досками, трубами, плитами и пр.).

**Наезд на велосипедиста** – ДТП, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

**Наезд на гужевой транспорт** – ДТП, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились в движущееся транспортное средство.

**Наезд на животных** – ДТП, при котором транспортное средство наехало на диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), птиц, либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

**Прочие ДТП** – ДТП, не относящиеся к перечисленным выше видам. К ним относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза, удар человека или животного, либо повреждение другого транспортного средства каким-либо предметом, отброшенным колесом транспортного средства, наезд транспортного средства на лиц, не являющихся участниками движения, либо на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, оторвавшееся колесо), падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства, в результате резкого изменения скорости или траектории движения и другие.

### **3. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий**

При движении транспортного средства по дороге создается сложная картина взаимодействий известных элементов динамической системы: Водитель – Транспортное средство – Дорога – Среда движения. Поведение водителя за рулем, применение им различных приемов управления определяются уровнем его профессиональной подготовки, психофизиологическими факторами, воздействиями среды движения. Транспортное средство представляет собой сложный комплекс

различных механизмов и устройств, определяющих его эксплуатационные свойства – устойчивость, управляемость, маневренность, динамичность. Дорога характеризуется размерами проезжей части, рельефом, типом покрытия, состоянием, а среда движения – средствами регулирования, составом движения, его плотностью и интенсивностью, придорожными сооружениями и предметами, растительностью.

Несмотря на качественное различие элементов системы, они скоординированы в своем состоянии и развитии для решения общей задачи – осуществления перевозки пассажиров или грузов по заранее намеченному маршруту и в запланированное время с обеспечением их безопасности и сохранности. Нарушение оптимальности ее функционирования, «рассогласование» взаимодействия элементов системы характеризуют, собственно, дорожно-транспортное происшествие.

ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения. Происшествие быстротечно: развивается и происходит за несколько секунд, а иногда и за доли секунды. В начале, в процессе нормального движения возникает опасная дорожная обстановка, при которой какое-нибудь препятствие оказывается на полосе движения транспортного средства. Такое препятствие может быть, как неподвижным (выбоина на дорожном покрытии, скользкий участок дороги), так и движущимся (другое транспортное средство, пешеход, животное). В опасной дорожной обстановке участники движения обязаны принять все меры для ее ликвидации. Если эти меры не приняты или приняты с запозданием, возникает аварийная дорожная обстановка, в которой предотвратить ДТП технически невозможно.

Первое ДТП было официально зарегистрировано 17 августа 1896 г. в Великобритании. Автомобиль, двигавшийся со скоростью 1 км/ч, совершил наезд на пешехода. В 1899 г. такое же происшествие закончилось гибелью человека. В настоящее время от автомобильных катастроф в мире погибают около 400 тыс. и получают ранения около 12 млн. человек ежегодно. Россия только за 1993-1997 гг. на своих улицах и дорогах потеряла более 160 тыс. чел. Сегодня в нашей стране

от ДТП ежедневно погибают 70 до 100 и получают ранения около 500 чел. Жертвами ДТП становятся чаще всего молодые люди в возрасте около 30 лет. Гибель людей означает потери производительных сил общества и является большой социальной проблемой. По данным Всемирной организации здравоохранения показатель смертности в результате ДТП для наиболее молодой части населения занимает первое место наряду с такими причинами смерти, как сердечнососудистые заболевания, рак, туберкулез.

Принято деление всех ДТП на следующие виды: столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия, пешехода, велосипедиста, стоящее транспортное средство, гужевой транспорт и иной вид ДТП.

Из анализа статистических данных о ДТП следует, что показатели аварийности могут существенно отличаться для разных населенных пунктов, регионов, но в среднем являются относительно стабильными.

Преобладающим видом ДТП являются наезды на пешеходов, причем в населенных пунктах такие происшествия составляют более половины всех случаев.

ДТП наиболее часто возникают в летне-осенний период — с июня по октябрь, когда на дорогах резко увеличивается интенсивность движения личных автомобилей. Доля ДТП за эти 5 месяцев составляет примерно 50 – 60%. По дням недели ДТП распределяются также неравномерно. Наибольшее их число падает на пятницу и субботу, когда по окончании трудовой недели люди устремляются за город. В течение суток наиболее опасны вечерние часы, приблизительно с 17 до 21 ч. В течение этих 4 ч совершается 30 – 35% от общего числа ДТП за сутки. В это время возрастает интенсивность транспортных и пешеходных потоков, а освещенность дорог ухудшается. Причем в первой половине рабочего дня (с 8 до 13 ч) тяжесть последствий ДТП относительно наименьшая (из 100 пострадавших 11 – 12 погибают). Во второй половине дня число пострадавших возрастает до 16 – 17, а ночью — до 21 – 22 человек. Многочисленными исследованиями установлено, что большинство ДТП вызывается не одной, а несколькими причинами. Это в значительной степени усложняет анализ происшествий, который должен выявить условия, создавшие возможность их возникновения, и определить действия

участников, что позволит дать этим действиям правовую оценку. Известно, что в зависимости от тяжести последствий для виновных лиц установлена дисциплинарная, административная или уголовная ответственность. Расследование ДТП не ограничивается анализом его с технической точки зрения. При этом должны быть выявлены мотивы, которыми руководствовались его участники перед принятием тех или иных решений, определено соответствие их действий требованиям Правил дорожного движения и другим нормативным документам. Важнейшим итогом расследования является установление того, какие условия и чьи действия создали не только возможность, но и неизбежность происшествия. Как известно, в большинстве событий одновременно действует несколько видов причинно-следственных связей. Так, если технической причиной съезда автомобиля в придорожный кювет явился поворот рулевого колеса, то одновременно другой причиной, побудившей водителя повернуть руль, могло быть — его опьянение, сон за рулем и др.

В каждой конкретной ситуации определяется, как водитель должен был действовать в данной обстановке и имелась ли техническая возможность осуществить эти действия. Однако оценка того, мог ли водитель выполнить эти действия, производится следствием или судом после всестороннего ознакомления с его личностью, с учетом его квалификации, опыта, психофизиологического состояния, мотивов поведения и т.д.

Устанавливая причины происшествия, следует выяснить, какое влияние во всех элементах системы Водитель – Транспортное средство – Дорога – Среда движения имеет «человеческий» фактор. Многие происшествия происходят из-за неопытности, недобросовестности либо халатности определенных должностных лиц. Например, эксплуатация автомашин с неисправностями, угрожающими безопасности движения, может явиться следствием их некачественного ремонта и технического обслуживания, недостаточного контроля за их состоянием, что должно осуществляться конкретными должностными лицами. Нередко происшествия происходят из-за неправильного освещения дорог, неудовлетворительного состояния их проезжей части, отсутствия или неверной установки дорожных знаков, неисправности средств регулирования и т.п.

Считается, что под воздействием «человеческого» фактора происходит не менее 75% всех происшествий. Поэтому при их анализе не следует ограничиваться оценкой действий только участников конкретного происшествия. Следует выяснить, каким образом должностные лица различных служб могли содействовать его возникновению. При этом появляется возможность обоснованно разрабатывать профилактические меры и содействовать предупреждению ДТП.

Сходные причины происшествий можно сгруппировать по каждому элементу системы.

***По элементу «Водитель»:***

▶ невыполнение водителями и пешеходами требований Правил дорожного движения;

▶ понижение работоспособности водителя вследствие переутомления, болезни или под влиянием факторов внешней среды, вызвавших изменение его самочувствия, восприятия обстановки движения;

▶ применение водителем таких приемов управления, которые вызывают заносы машин, их опрокидывание, потерю управления либо создают возможность поломки их механизмов, что может привести к опасным ситуациям.

***По элементу «Транспортное средство»:***

▶ неудовлетворительное техническое состояние отдельных агрегатов, механизмов или деталей;

▶ неправильное техническое использование и обслуживание транспортного средства или его отдельных агрегатов, например работа двигателя при чрезмерном числе оборотов, применение несоответствующих сортов смазки или топлива и т.п., в результате чего могут возникнуть внезапные поломки и отказы в работе механизмов;

▶ несоответствие груза типу транспортного средства, неправильное его размещение и закрепление.

В результате действия данных причин транспортное средство может потерять устойчивость, управляемость, возможность торможения и разгона и создать опасную ситуацию для встречных и попутных машин.

### ***По элементам «Дорога» и «Среда движения»:***

▶ выполнение отдельных элементов дороги и их сочетаний, а также оборудование придорожного пространства с отступлениями от технических условий, например несоблюдение параметров ширины проезжей части и обочин, продольных и поперечных уклонов, поворотов и т.д.;

▶ неудовлетворительное состояние всей дороги и отдельных ее элементов, например отсутствие необходимой шероховатости и ровности, повреждение проезжей части, осадка полотна и т.д.;

▶ неправильная организация движения, например отсутствие или неверная установка дорожных знаков либо линий разметки, не соответствующий интенсивности движения режим работы светофора и т.п.

По материалам мировой статистики распределение причин ДТП примерно следующее:

▶ из-за неправильных действий водителя и пешехода 60 – 80%;

▶ из-за неудовлетворительного состояния дороги или несоответствия дорожных условий характеру движения 20-30%;

▶ из-за технических неисправностей транспортного средства 10-20%.

Сложность анализа ДТП объясняется не только необходимостью исследования взаимодействия транспортного средства и дороги как физических тел, для чего необходимы данные, которые не всегда могут быть получены, но и тем, что истинная причина ДТП зачастую как бы маскируется другими. Нередки случаи, когда она обнаруживается только при тщательном изучении обстоятельств, которые на первый взгляд кажутся несущественными или даже вообще не имеющими отношения к делу. Например, наезд транспортного средства на пешехода или другое препятствие часто объясняют превышением скорости движения либо несвоевременным, т.е. запоздалым, торможением. В таких случаях представляется, что наезд — это результат действий водителя. Однако при тщательном осмотре тормозов и шин обнаруживается, что увеличение тормозного пути произошло из-за неудовлетворительного технического состояния, а действия водителя были правильными и не могли вызвать происшествия.

Действие сил или моментов сил, возникших при движении транспортного средства, может изменить направление и скорость его движения, вызвать потерю управляемости, несмотря на то что водитель будет пытаться это предотвратить. Иногда технические неполадки влияют на психофизиологическое состояние водителя, на его самочувствие и восприятие дорожной обстановки, что может привести к ошибочной оценке её, неправильным действиям по управлению транспортным средством.

При анализе происшествия во всех случаях выявляется, имел ли водитель техническую возможность избежать происшествия или уменьшить тяжесть его последствий и какие действия по управлению автомобилем должен был для этого предпринять. Эти данные в значительной степени влияют на юридическую оценку действий водителя.

Должностные лица, выезжающие на место происшествия, составляют протокол его осмотра, а также протоколы осмотра транспортных средств, вовлеченных в ДТП, и берут объяснения от его участников и очевидцев. Водители направляются в медицинские учреждения где составляется акт освидетельствования их состояния – находятся они в алкогольном опьянении или нет. Эти документы являются основой для проведения всей дальнейшей работы.

Если ДТП закончилось тяжелыми последствиями – гибелью или травмированием людей, значительным материальным ущербом, то расследование его ведут следственные органы в строгом соответствии с требованиями уголовно-процессуального кодекса. Происшествия, которые не дают оснований возбуждать уголовные дела, расследуются Государственной инспекцией по безопасности дорожного движения (ГИБДД), которая действует как орган дознания и руководствуется принятым законодательством. Служебное расследование ДТП в автотранспортных предприятиях (АТП) производится работниками специальной службы – инженерами по безопасности движения.

#### **4. Учет дорожно – транспортных происшествий.**

Для изучения причин и условий возникновения ДТП, принятия мер по их устранению организован учет ДТП.

Учет дорожно-транспортных происшествий ведется следующими организациями:

- ▶ органами внутренних дел по месту совершения ДТП на закрепленных территориях;

- ▶ предприятиями, эксплуатирующими транспортные средства, для своих автомобилей, независимо от места возникновения ДТП;

- ▶ дорожными и коммунальными организациями учитываются ДТП, произошедшие на обслуживаемой ими дороге, независимо от принадлежности ТС.

Учет ДТП на автотранспортном предприятии (АТП) ведется в специальных журналах. С 1998 г. введена новая форма учета, включающая 2 раздела:

- 1 – й раздел – сведения, подлежащие сверке с ГИБДД;

- 2 – й раздел – сведения внутреннего характера, как правило выявленные в процессе служебного расследования ДТП.

Кроме учета, на АТП необходимо провести служебное расследование ДТП. Оно проводится параллельно с ГИБДД, часть вопросов выявляется совместно.

Все ДТП делятся на три группы:

- 1. ДТП, в которых погибли или получили ранения люди. Сведения о них заносятся в специальную карточку учета ДТП и карточка включается в Госстатотчетность.

- 2. ДТП с материальным ущербом без пострадавших. Сведения о них в Госстатотчетность не включаются, а обобщаются и анализируются на уровне областей, городов, районов.

- 3. ДТП, которые по формальным признакам могут быть квалифицированы как ДТП, но в Госстатотчетность не включаются:

- а) ДТП с сельхозмашинами во время выполнения ими основных операций;

- б) ДТП, возникшее в результате умышленных действий, направленных на причинение того или иного ущерба (умышленность действий должна быть признана в судебном порядке);

- в) ДТП, возникшее в результате стихийных бедствий (удар молнии, падение деревьев, камней);
- г) ДТП в результате нарушения ТБ, если водитель не находился за рулем в момент ДТП;
- д) ДТП на охраняемых территориях предприятий;
- е) ДТП во время спортивных соревнований.

Из общей группы ДТП следует выделить дорожно-транспортные преступления — это уголовно наказуемые ДТП. К ним относятся ДТП, повлекшие уголовные наказания виновных по последствиям ДТП.

## **5. Правила поведения на месте ДТП**

Каждое ДТП имеет свои особенности и обстоятельства, поэтому можно сформулировать только общие правила построения взаимоотношений с инспектором ГИБДД и другими участниками ДТП.

Очень часто водитель, ставший участником ДТП, не знает прав, предоставленных ему законом. Он делает все, что от него требуют: пишет объяснение под диктовку инспектора, подписывает протоколы и схемы, не ознакомившись с их содержанием и надеясь на добропорядочность и компетентность инспектора. Когда же материал по ДТП поступает в группу разбора административных правонарушений или отдел дознания, водитель неожиданно для себя обнаруживает, что написанное не в полной мере соответствует действительности — место наезда или столкновения указано на схеме неправильно, в рапорт инспектора внесены дополнения, вдруг появились очевидцы, которые свидетельствуют не в пользу водителя. Адвокат в данной ситуации вряд ли поможет – «дело» уже сделано.

Грамотное поведение водителя на месте ДТП позволяет ему избежать большинства подобных неприятностей. Несмотря на стресс, вызванный аварией, следует относиться ко всем своим действиям очень внимательно и ответственно.

При несогласии с записями инспектора в протоколе или на схеме необходимо изложить в протоколе свои замечания, объясняющие, что конкретно вас не устраивает в трактовке событий инспектором.

В своих замечаниях в обязательном порядке нужно отметить следующие факторы:

- состояние дорожного покрытия;
- наличие и состояние технических средств организации дорожного движения (светофоры, дорожные знаки, линии разметки), место и высоту их расположения;
- место столкновения (наезда);
- наличие грязи, снега, луж (по возможности с размерами);
- наличие следов тормозного пути, а также предметов или фрагментов частей автомобиля, лежащих на месте ДТП;
- наличие дефектов дорожного покрытия, их параметры (высота или глубина, ширина, длина). Если размеры дефекта дорожного покрытия, ставшего причиной ДТП, превышают указанные, то ответственность за ДТП может быть возложена на дорожную службу.

При необходимости следует настоять на определении видимости на дороге и препятствий на ней, а также на проведении контрольного торможения транспортного средства. Полезно произвести фото, видеосъемку места ДТП, положения транспортного средства, пострадавших пассажиров или пешеходов.

Все графы и разделы в первичных документах должны быть заполнены, ни при каких условиях нельзя подписывать чистые бланки документов. Данные о свидетелях ДТП обязательно должны присутствовать в протоколе. Показания свидетелей имеют большое значение для определения виновника ДТП. Свидетелями могут быть любые очевидцы, в том числе близкие родственники участников ДТП.

Однозначная информация о действующем страховом полисе не всегда способствует объективному рассмотрению материалов ДТП.

Если, покинув место ДТП, вы будете недовольны своими действиями, можно представить в ГИБДД новое, более подробное объяснение обстоятельств. Этим правом вы обладаете до вынесения постановления по делу.

### **5.1. Действия водителя при ДТП**

Прежде всего, сохраняйте спокойствие, если, конечно, водители и пассажиры еще живы и в сознании.

Вы существенно поможете себе, если займете активную позицию во всех действиях, производимых участниками ДТП и должностными лицами ГИБДД. Не позволяйте участникам ДТП передвигать транспортные средства, передвигать или убирать дорожные знаки. Обращайте внимание должностных лиц на все следы аварии и предметы, имеющие отношение к ДТП, на их расположение, характер освещения на момент осмотра, характер покрытия дороги, погодные условия, видимость и т.п. Все замечания и дополнения должны быть занесены в протокол, причем, если ли отказывается сделать сотрудник ГИБДД, вам лучше самостоятельно внести свои замечания в протокол.

Составление первичных процессуальных документов: протокола осмотра места происшествия, схемы к нему, протокола осмотра транспортного средства (ТС) завершается отбиранием письменных объяснений участников ДТП.

Если имеются основания подозревать кого-либо из водителей в употреблении спиртного или наркотиков, производится медицинское освидетельствование. Затем вас извещают о времени и места рассмотрения дела в комиссии по разбору ДТП. На комиссии вы вправе давать объяснения, представлять свои доказательства (например, показания свидетелей) и пользоваться другими правами, предоставленными ст. 247 КоАП. Разбор заканчивается установлением виновного (виновных). Справки о виновности являются основанием для обращения в суд с иском о возмещении ущерба, размер которого определяется калькуляцией.

Вам не повезло — вас признали виновным в нарушении ПДД, повлекших материальный ущерб, но вы по каким-то причинам не согласны с действиями

должностных лиц. Тогда у вас есть право в течение 10 дней обратиться с жалобой в вышестоящую ГИБДД или в районный (городской) народный суд по месту своего жительства.

Жалоба подается в двух экземплярах, с приложением копии постановления о наложении штрафа, заключения специалиста по автотехнической экспертизе (если имеется), списка свидетелей. Орган, рассматривающий жалобу, вправе вынести решение об удовлетворении вашей жалобы и отмене постановления (вы уже не будете обязанным возмещать вред) или оставить жалобу без удовлетворения, а постановление без изменения.

Могут также снизить сумму штрафа, приняв во внимание имущественное положение виновного (предоставьте, например, справку о стипендии или о мизерной зарплате), степень тяжести содеянного, совершение правонарушения первый раз в течение года и т.п. Кстати, если ранее решение нарсуда было окончательным, то теперь вы вправе подать кассационную жалобу в вышестоящий суд и продолжать тяжбу вплоть до Верховного. (Это новшество введено летом 1999 г. Конституционным Судом РФ).

Вы можете быть согласны с признанием вас виновным, но считать стоимость восстановительного ремонта сильно завышенной. Вы имеете полное право произвести за свой счет собственную калькуляцию и представить ее суду. Надо сказать, если оценщики берут вознаграждение в процентах от оцененного, это противоречит Закону об оценочной деятельности и служит дополнительным основанием оспаривания правомерности вынесенного акта.

Возместить ущерб виновник аварии может и не дожидаясь суда, добровольно. Лучше сделать это в присутствии свидетелей и подтвердить распиской «ущерб в сумме \_\_\_\_\_ руб. возмещен мне полностью, претензий не имею».

Если потерпевший и виновник не достигли согласия по поводу возмещения ущерба, спор решается в судебном порядке.

Интересен вопрос о возмещении вреда при обоюдной вине участников. По сложившемуся в народе мнению, никто никому не должен. Это не совсем так. По общим правилам гражданского законодательства, вред возмещается лицом,

причинившим вред. Таким образом, стороны обязаны возместить причиненный друг другу ущерб. Если ущерб, причиненный одному участнику, превышает ущерб, причиненный им самим, у него есть право на возмещение разницы.

Пример: вы помяли чужую машину на 1000 руб., а ваша автомашина пострадала на 10000. Вина обоюдная. Вам должны возместить 9000 руб. Здесь возможны варианты. Суд может, с учетом вины, тяжести и др., снизить эту самую разницу. Стороне, выигравшей судебный процесс, должны возместить расходы на адвоката, уплаченную госпошлину за подачу иска и другие судебные расходы.

## **5.2. Рекомендации попавшим в ДТП**

Все мы находимся и ходим «под Богом», и ни один из нас, кто постоянно или периодически садится за руль, не застрахован от аварий и любых дорожно-транспортных происшествий. Как себя вести и что делать, если авария все-таки произошла? Как правильно поступать на месте аварии, как не упустить что-либо важное, чтобы минимизировать полученный ущерб или избежать незаслуженного обвинения в вашу сторону?

Перед тем как приступить к практическим советам, кратко остановимся на факторе, который очень существенно влияет на исход разбирательства, это — поведение водителей после аварии. Мы, естественно, не рассматриваем случаи, когда лица, попавшие в аварию, получили тяжелые травмы и нуждаются в срочной медицинской помощи.

Как показывает практика, это поведение водителей можно условно разделить на несколько видов:

– водители, впадающие на месте аварии в глубокую апатию или транс. как правило, они не участвуют в первичных следственных действиях, не участвуют в осмотре места происшествия, составлении протокола;

– водители, не утратившие после аварии способности адекватно реагировать на ситуацию, однако полностью доверяющие сотрудникам ГИБДД или милиции, прибывшим на место аварии. Обычно они стесняются высказать

свои замечания, зачастую подписывают чистые листы протоколов. Обычно к этой категории относят неопытных водителей, впервые попавших в данную ситуацию;

– водители, пытающиеся до приезда ГИБДД исказить в свою пользу обстановку места происшествия (передвинуть свою машину, убрать осколки и т.д.). Как правило, в данной ситуации, особенно в условиях стресса, это не удается, и данный водитель только ухудшает свое положение;

– водители, скрывающиеся с места происшествия на своих двоих или на машине, если она не потеряла способность двигаться. Это происходит из-за страха перед ответственностью, боязни больших затрат для ремонта чужого поврежденного автомобиля. Часто водители убегают, чтобы скрыть состояние опьянения.

В любом случае убегающий водитель навлекает на себя более тяжкие кары, особенно если он бросает без помощи травмированных людей. Ведь никто не может дать ему полной гарантии, что номер его автомобиля не записали и то, что именно он сидел за рулем, не видели несколько свидетелей;

– водители, избирающие логически оправданную активную линию поведения после аварии. Как правило, такое поведение и позволяет достичь целей, упомянутых выше.

Попав в аварию, постарайтесь взять себя в руки и следовать нашим советам, согласуясь с конкретной обстановкой:

1. От подробной и тщательной фиксации всех обстоятельств аварии зависит очень многое. В дальнейшем на основании первоначально составленных документов — протокол осмотра места происшествия, справка о ДТП, протокол о техническом состоянии транспортных средств, схемы ДТП, объяснения участников ДТП, показания свидетелей и т.д. органы ГИБДД устанавливают связь между действиями водителей и наступившими последствиями. Поэтому не пытайтесь что-либо изменить в обстановке ДТП, а наоборот, принимайте все меры к наиболее полному фиксированию всех следов. Если у вас на глазах другой участник происшествия пытается скрыть следы, передвигает свою машину, убирает осколки и т.д., попытайтесь вначале мягко

образумить его, а если это не получается, обратите на это внимание свидетелей и с помощью подручных предметов обозначьте первоначальное расположение убранных вещественных доказательств.

Потребуйте от работников ГИБДД зафиксировать в протоколе осмотр места происшествия буквально все, что, по вашему мнению, может относиться к делу:

– место столкновения автомобилей, их взаимное расположение после аварии, разметку дороги и ее видимость, светофоры и дорожные знаки в месте аварии и их исправность и видимость, видимость в месте аварии и освещение, состояние дороги и погода, следы торможения, предметы, лежащие на дороге, техническое состояние автомобилей. Все следы и знаки, предметы должны быть привязаны к местным предметам — линии разметки, обочины, к домам, телеграфным или осветительным столбам и т.п.

Обратите внимание составляющих протокол на техническое состояние автомобиля «обидчика» — известно много случаев, когда один из водителей доказывал свою невиновность из-за того, что на другом автомобиле не были установлены предусмотренные заводом зеркала заднего вида или, например, не работали поворотники, стоп – сигналы, была совершенно лысая резина и т.п.

2. Seriously отнеситесь к составлению на месте ДТП первоначальных документов, требуйте от работников ГИБДД их подробного составления.

Например, не допускайте общих фраз типа: «помято левое крыло».

Такую фразу лучше описывайте так: «левое крыло смято с разрывом металла, разбит подфарник, установленный на крыле, треснуло стекло на передней левой фаре, под крылом разломан пластмассовый защитный чехол, погнуты рулевые тяги переднего левого колеса, лопнул пластмассовый бампер, возможны другие скрытые дефекты в поврежденной части автомобиля».

Чем больше вы напишете, тем больше ваши шансы получить полную материальную компенсацию за аварию. По первой записи вы получите компенсацию только за ремонт крыла, а по более подробной — за все, тем более вы оставляете за собой право на дополнение дефектной ведомости, указав возможность наличия других повреждений, не замеченных сразу на месте аварии.

Внимательно прочитайте все документы перед тем, как их подписать, если с чем-то не согласны, смело пишите свои замечания — это ваше законное право.

3. До того, как приедут сотрудники ГИБДД, постарайтесь сами среди собравшихся зевак или остановившихся за вами водителей найти людей, которые видели аварию в динамике, а не ее последствия. В некоторых случаях посулите этим людям компенсировать все их затраты по явкам в ГИБДД или в суд в качестве свидетелей, запишите их Ф.И.О., телефоны, адреса.

Эти сведения сохраните у себя, а копию передайте гаишникам для внесения в протокол. ГИБДД тут же предложит пройти обследование на алкоголь, ни в коем случае не отказывайтесь, но требуйте освидетельствования в медицинском учреждении. Если второй водитель отказывается от освидетельствования, проследите, чтобы работник ГИБДД это занесли в протокол. Если ваш обидчик явно пьян, требуйте, чтобы это также занесли в протокол, что у него явные признаки опьянения — запах, нетвердо стоит на ногах, невнятная речь и т.д., причем заручитесь несколькими свидетелями этого, а то в жизни бывает, что на следующий день этот человек принесет справку, что он был совершенно трезв, ведь ее можно купить у знакомого врача.

4. Не вступайте в перепалку с представителями ГИБДД на месте аварии. Помните, что все, с чем вы не согласны, вы можете внести в составляемые документы.

Если вы считаете, что сотрудники ГИБДД или милиции действуют незаконно или неправомерно, то ваши замечания также внесите в протокол ДТП, а затем обжалуйте эти действия в вышестоящем управлении ГИБДД или в прокуратуре. После проведения освидетельствования на алкоголь гаишники предлагают написать участникам ДТП собственноручные объяснения. Отнеситесь к этой бумаге наиболее серьезно, думайте над каждой строчкой, каждой формулировкой. Это первоначальное объяснение, как правило, самое верное, и его затем трудно опровергнуть. Не допускайте неточных цифр, слов. Не применяйте фразы, допускающие двойное трактование или неоднозначность.

5. Если у вас есть возможность, сразу после аварии вызовите по телефону опытного в подобных делах друга, знакомого, коллегу по работе для оказания вам помощи при оформлении всех протоколов. Желательно, чтобы он немедленно приехал до прибытия ГИБДД и выступил в качестве свидетеля с вашей стороны, подсказывал вам необходимые действия. Если есть возможность, пусть он привезет с собой тетрадь с ручкой, рулетку для измерения, ведь может случиться, что вы придете к соглашению с другим водителем, сами составите схемы и поедете в ГИБДД для дальнейшего оформления.

На основании первичных материалов принимается решение об отказе или возбуждении уголовного дела. Дело передается из ГИБДД в следственные органы МВД. Срок предварительного расследования — до двух месяцев. Если за два месяца его не завершили, например, из-за сложных экспертиз, следствие продлевается районным прокурором на один месяц. Дальше следствие продлевается только в исключительных случаях более высоким начальством. Если в происшествии обвиняют вас, то желательно, чтобы вы сразу пригласили адвоката, специализирующегося на ведении дел по автотранспортным происшествиям, особенно это необходимо, если нанесен очень крупный материальный ущерб или есть раненые и погибшие.

Квалифицированный адвокат поможет вам минимизировать, например, сумму выплат, понести более легкое наказание. Если же вы пострадавший, то стоимость услуг адвоката вам все равно потом компенсирует виноватая сторона после суда.

6. Если на вас завели уголовное дело, адвоката нанимайте немедленно. Дело для ознакомления перед судом вам должны предоставить в подшитом и пронумерованном виде. Закон не ограничивает для вас время ознакомления с делом, а хороший адвокат может добиться дополнительных экспертиз и исследований, которые могут сыграть вам на руку.

Несомненно, что потерпевший также фигурирует в деле и не меньше обвиняемого заинтересован в исходе дела. Главный интерес потерпевшего — добиться полного возмещения материального ущерба, причиненного ему в

результате аварии. Гражданский иск может быть заявлен потерпевшим на любой стадии предварительного расследования и до начала следствия.

Он должен содержать подтвержденные ксерокопиями документов все сведения о понесенных убытках из-за действий обвиняемого:

- счет за услуги, оказанные адвокатом;
- счет за услуги, оказанные юридической консультацией;
- калькуляция на ремонт вашего автомобиля от независимой оценочной фирмы;
- счет за фактически выполненные ремонтные работы (фактические затраты);
- счет от транспортной формы за транспортировку поврежденного автомобиля к месту постоянной стоянки а затем в ремонтную мастерскую;
- квитанции о посланных телеграммах с уведомлением обвиняемому;
- квитанции об уплате госпошлины, квитанции о ксерокопировании документов, справку с места работы о ежедневном заработке и о количестве дней, потраченных для ремонта и хождения по судам, и т.д.

Подлинники документов вы предъявляете в суде по мере необходимости. И еще, не надо особо жадничать. Вряд ли обвиняемый хотел разбить сознательно вашу машину, пострадал он же тоже. Поэтому подавать еще что-либо на моральный ущерб неэтично, а вот полного возмещения ваших материальных потерь необходимо добиваться.

7. На всех этапах разбирательств ведите себя честно и достойно. Помните, что любые ваши противоправные действия могут вызвать адекватную реакцию. Например, если вы, изрядно помяв чужую машину, удрали с места происшествия, не удивляйтесь, что через день-два к вам домой явится ее владелец с претензиями, а если вы его послали куда подальше, то еще через пару дней вы увидите, что ваша машина стоит на привычном месте вся раскуроченная.

Если вы послали к «обидчику» бандитов для разборки, выбивания денег, то такая же банда может прийти и к вам и переломать ноги вам или вашей жене. Поступайте в отношении оппонента точно так же, как вы хотели бы, чтобы поступали с вами. Действуйте всегда строго официально и по закону.

Такие действия уважают все, даже самые отпетые бандиты. Если авария произошла и ущерб, на ваш взгляд, велик, не верьте обещаниям «обидчика» расплатиться потом, предложениям разобраться без ГИБДД, оплатить ремонт прямо на месте и т.д. А то, впоследствии может оказаться, что ремонт стоит гораздо дороже, чем вам заплатили на месте аварии, или виновник аварии на следующий день заявляет вам в глаза, что впервые вас видит, или вдруг противная сторона приводит на следующий день кучу свидетелей, которые якобы все видели, и вы из пострадавшего превращаетесь в обвиняемого.

Учтите также, что далеко не всякая мастерская возьмется ремонтировать вашу машину без справки об аварии.

Только в самых простых случаях, когда материальный ущерб минимален, неисправность можно быстро устранить своими силами (например заменить разбитую фару) и вам предлагают с лихвой компенсировать весь ущерб на месте, можно разойтись миром, без гаишников. Если деньги предлагаете вы и у вас их согласны принять, то обязательно возьмите у пострадавшего расписку о том, что он взял от вас деньги и больше не имеет к вам никаких претензий. Пример оформления.

Я, Иванов Иван Иванович, проживающий по адресу: г. Брянск, ул. Широкая, д. 23, кв. 65, получил от гр. Сидорова Петра Петровича, проживающего по адресу г. Москва, ул. Мосфильмовская, д. 56, кор. 3, кв. 241, деньги в сумме 300 (триста) долларов США в виде компенсации за материальный ущерб, причиненный моему автомобилю ВАЗ 21053 гос. номер Н 29"76 УК (разбита правая передняя блок-фара и сломана декоративная решетка радиатора), которые гр. Сидоров П. П. причинил моему автомобилю, стоявшему на автостоянке по ул. Тверская при парковке своего автомобиля Джип Чероки гос. номер М777МВ.

Других повреждений моему автомобилю не нанесено.

В настоящее время никаких материальных или иных претензий к гр. Сидорову П. П. не имею. «21» апреля 2011г. Иванов И. И.

Правила проведения освидетельствования водителя на состояние опьянения

1. Основанием для освидетельствования являются:

- факт дорожно-транспортного происшествия;
- наличие у водителя признаков опьянения;
- заявление граждан об употреблении водителем алкогольных напитков.

2. Освидетельствование может производиться как работниками ГИБДД, так и участковыми инспекторами сельской местности с помощью индикаторных трубок «контроль трезвости», а также в лечебном учреждении.

3. Освидетельствование на состояние опьянения обязательно проводится в присутствии двух свидетелей. Трубка вскрывается непосредственно перед применением в присутствии обследуемого и свидетелей.

4. Не подлежат использованию трубки, если нарушена их герметичность, имеются повреждения внутреннего устройства, наполнитель имеет зеленые вкрапления и пересыпается по трубке, истек гарантийный срок годности, который указывается в паспорте изделия «контроль трезвости».

5. Освидетельствование оформляется протоколом на бланках строгой отчетности, изготавливаемых типографским способом. Положительная проба на алкоголь в выдыхаемом воздухе является подтверждением факта употребления алкогольного напитка. При согласии водителя с результатами обследования протокол служит основанием для привлечения его к ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом виде.

6. При травматических повреждениях водителя контроль его состояния с помощью индикаторных трубок не производится. Данному лицу на месте оказывается медицинская помощь, и оно доставляется в медицинское учреждение для оказания врачебной помощи и проведения освидетельствования на состояние опьянения.

Советы для тех, кто, будучи трезв, вдруг при проверке инспектором ГИБДД оказывается пьян:

– никто вас не обязывает признаваться, что вы пили. Не вздумайте, в надежде смягчить сердце стражей порядка, говорить чтонибудь вроде того, что вы пили совсем чуть-чуть, например, пригубили рюмку шампанского пять

часов назад, — любое признание в этом вам не поможет, раз вас хотят сделать пьяным, а вот в протокол его обязательно занесут;

– обратите внимание на число свидетелей; присутствующий при освидетельствовании работник ГИБДД или врач, которого пригласили для освидетельствования, свидетелями не являются;

– отметив в составленном протоколе то, что вы не согласны с результатами освидетельствования, как можно быстрее обращайтесь в медицинское учреждение, где на основании анализов смогут подтвердить отсутствие в вашей крови и моче следов алкоголя.

### **5.3. Порядок проведения освидетельствования в медицинском учреждении**

Освидетельствование в медицинских учреждениях состояния алкогольного опьянения производится в любое время суток в специализированных кабинетах наркологических диспансеров врачами-психотерапевтами-наркологами, или в определяемых органами здравоохранения лечебно-профилактических учреждениях, или в передвижных специализированных медицинских автолабораториях врачами-психиатрами, психиатрами-наркологами, невропатологами, а также специально подготовленными врачами других специальностей. Лица, подлежащие освидетельствованию в медицинских учреждениях, должны быть доставлены к месту его проведения не позднее двух часов с момента ДТП или выявления нетрезвого состояния.

В лечебном учреждении в обязательном порядке проводятся исследования для установления концентрации алкоголя в биологических средах (выдыхаемый воздух, кровь, моча, слюна).

Врач во всех случаях составляет акт освидетельствования по установленной Министерством здравоохранения форме.

В акте отражается:

– исчерпывающие данные о внешнем виде обследуемого, поведении, нарушении его сознания, ориентировки, памяти и речи, координации движений, состояния неврологической и соматической сферы, наличие запаха алкоголя в выдыхаемом воздухе;

– в обязательном порядке отмечаются данные лабораторных исследований (водителям необходимо знать, что для выявления положительной реакции на алкоголь в выдыхаемом воздухе требуется не менее двух различных методов при обязательном двукратном отборе проб с интервалом 20 – 30 минут). Акт освидетельствования составляется в двух экземплярах и подписывается врачом.

При несогласии обследуемого лица с результатами освидетельствования производится повторное освидетельствование другим врачом. Повторные данные лабораторных исследований признаются действительными, если они выполнены в течение суток с момента происшествия или первичного освидетельствования.

Подставные аварии – как это делается.

Заработать на аварии просто. Достаточно правильно выбрать жертву и спровоцировать столкновение. Конечно, при условии, что формально вина жертвы не будет вызывать сомнений. Вот основные способы.

Выждать, когда автомобиль-жертва начнет перестраиваться вправо. В этот момент нужно резко ускориться и клюнуть его своим бампером в заднее правое крыло.

При выезде с круговой развязки можно абсолютно «легально» стукнуть в бок машину, совершающую точно такой же маневр, но из второго ряда.

Любителя взять низкий старт со светофора легко «насадить» на свой задний бампер, неожиданно ударив по тормозам перед мнимым препятствием.

Есть еще масса вариаций на эту тему. Главное — выбрать такую относительную скорость, чтобы последствия «подставной» аварии были незначительными: пара царапин на кузовных панелях, треснувший бампер... Теперь начинается самое интересное — психологическая обработка жертвы.

Для начала «подставлялы» наверняка предложат убрать машины с середины проезжей части и отъехать к тротуару. Делается это для того, чтобы сузить круг возможных свидетелей (невольные очевидцы за это время просто уедут) и исключить возможность определения точного взаиморасположения машин в момент столкновения.

Затем следует сеанс словесной терапии, стимулирующий у жертвы чувство вины за содеянное. Разговор может начаться, например, так:

– что же ты, уважаемый, в зеркала не смотришь? Ты знаешь, кого я вожу на этой тачке? Да мне за разбитую «морду» шеф завтра башку оторвет!

Если сценарий пьесы предусматривает участие трех действующих лиц, в игру может вступить пассажир «подставной» машины:

– В....., да успокойся ты! Видишь, мужик понимает, что не прав.

Чего нам тогда с милицией базары разводить да время терять? Сейчас подъедем на станцию, купим бампер, а вмятину на крыле ребята в гаражах за ночь залатают – и ничего твой шеф не заметит. Давай мужику «мобильник» и пусть с сервисом сам разговаривает, нам лишних бабок не нужно.

Находясь в шоковом состоянии, водитель – жертва вряд ли станет анализировать характер повреждений. Он охотно поверит, что бампер на чужой машине был действительно разбит брызговиком его автомобиля, не удивится Бог весть откуда взявшемуся телефонному номеру магазина запчастей и, подставив уши под развесистую «лапшу», узнает по «мобильнику» цену бампера.

Впрочем, почему «лапшу»? Сумма в 1000 – 1200 долларов вполне реалистична – «подставлялы» ведь ездят не на «Жигули». У них серьезные автомобили, дорогие. Или похожие на дорогие. Мы не раз видели «подставные» аварии, участником которой был Mercedes S-класса с шильдиками S600 и V12. При проверке документов выяснялось, что этот S-класс – в гораздо более скромной версии. И вообще, «подставлялы» чаще всего используют «напомаженные» машины в возрасте от трех до восьми лет. И их реальная цена редко превышает 1500000 – 2000000 рублей.

В зависимости от того, как ведет себя «виновник» аварии, в сценарий вводятся оперативные изменения. Если «клиент» готов возместить

озвученную сумму, операция считается удавшейся на сто процентов. Далее следует немедленная поездка «в гости» и расчет.

Если же от услышанного в телефонной трубке приговора жертва впадает в полубморочное состояние, «добрые» ребята, скорее всего, проявят милосердие:

– ладно, В....., заменим не весь бампер, а нижнюю накладку с противотуманками. Так и быть, мужик, давай пятьсот баксов — и свободен. Прощаем.

Можно ли за такую сумму поменять дорогую пластиковую панель и светотехнику на фирменном автосервисе? Конечно же, нет. Делать это, впрочем, никто и не собирается. Получив деньги, «подставлялы» уедут в другой район города и еще раз проиграют хорошо отработанную схему: легкий удар, звонок в автосервис, расчет наличными. При удачном раскладе экипаж «подставной» машины может совершить за «смену» пять-шесть мелких аварий, просто аккумулируя повреждения на своем автомобиле или производя оперативный косметический ремонт в «прикормленном» автосервисе.

Размер дневной выручки прикинуть несложно. А чем таким людям грозит незапланированное общение с ГИБДД? Ничем, кроме потери времени. Это единственная причина, по которой они всегда предлагают разойтись полюбовно. Ведь за несколько часов, которые уйдут на милицейские формальности, машину можно успеть пару раз подставить под очередных жертв. Но даже если дело дойдет до визита в группу разбора, доказать умысел в действиях водителя «подставной» машины будет очень и очень сложно, поскольку формальных нарушений Правил дорожного движения в его действиях не было.

#### **5.4. Неизбежное столкновение**

Трудно представить себе состояние водителя, ясно понимающего, что через несколько секунд его автомобиль врежется в мчащуюся навстречу машину или налетит на мачту освещения. Кажется — сделать ничего нельзя. Можно!

Практика показывает: если люди, находящиеся в таком автомобиле, за эти секунды успеют подготовиться к роковому удару, то они получают менее тяжелые травмы, чем те, кого ДТП застало врасплох.

Итак, если столкновение транспортных средств или наезд на препятствие неминуемы, то необходимо предпринять такие меры, которые препятствовали бы перемещению водителя и пассажиров внутри автомобиля.

Основные травмы наносятся при ударе о рулевую колонку, ветровое стекло, приборный щиток, стойки. Смягчить этот удар, не дав вашему телу пролететь в салоне лишние сантиметры, – вот главная задача.

## **1. Действия водителя**

Водитель обычно первым замечает возникшую опасность, принимает необходимые решения. Короче — он «капитан» на своем корабле, основной обязанностью которого является сохранение безопасности пассажиров. Конечно, лучше, когда те знают, как вести себя в такой ситуации, но вовремя отданный приказ, исходящий от водителя, — дело первоочередное.

Теперь можно позаботиться о себе: перед самым столкновением положите предплечья на руль. Руки расположите близко друг к другу у верхней точки рулевого колеса, крепко удерживая его кистями. Голова и шея наклонены вперед, туловище – натягивает ремни безопасности.

Слабо натянутый ремень – предпосылка к дополнительному травмированию грудной клетки или брюшной полости. Так что не забывайте: ремни безопасности – не бутафорская игрушка, и перед каждой поездкой они должны быть правильно подогнаны по размерам туловища человека.

## **2. Действия пассажиров**

О том, что ремень безопасности должен быть хорошо подогнан, нужно помнить и пассажиру, сидящему рядом с водителем. Поэтому он также должен максимально подтянуть ремень по своему телу.

Рулевого колеса перед пассажиром нет — упритесь кистями полусогнутых рук в приборную доску. Голову же и шею наклоните, возможно ниже.

Пассажир, сидящий на заднем сидении и пристегнутый ремнем безопасности, должен лечь на сиденье и прикрыть руками голову.

К сожалению, не все автомобили до сих пор оборудованы для пассажиров на задних сидениях ремнями безопасности. В этом случае рекомендуется согнуться и опереться руками в спинку переднего сиденья.

Крепко держаться руками за сиденье или поручни и петли, если вы не используете ремни безопасности — не стоит. В момент столкновения при скорости 100 км/ч масса вашего тела возрастает до 10 раз, и, конечно, в таком случае никаких сил мышц не хватит для того, чтобы удержать тело человека на месте.

### **3. Удар сзади**

Водителям необходимо поглядывать в зеркало заднего вида. Если эти рекомендации ими не забыты, то приближение надвигающейся опасности — неизбежного наезда сзади — будет замечено заблаговременно.

А раз так, то и время для применения мер безопасности окажется достаточным.

Для этого водителю необходимо упереться ногами в пол возле педалей и плотно прижаться спиной к сиденью. Рядом сидящему пассажиру нужно принять такое положение, чтобы голова и шея плотно прижались к спинке сиденья, колени уперлись в приборную доску, а руки крепко держались за край сиденья. Пассажиры на заднем сидении должны занять аналогичные позы, упершись коленями в спинки передних сидений.

### **4. После аварии**

Обстановка после ДТП всегда сопряжена с нервозностью. Поэтому самое важное – не терять самообладания. Ни в коем случае не пользуйтесь открытым огнем, ведь возможно, что при аварии из бака вытекает бензин.

Обесточьте машину – отсоедините один из проводов от аккумулятора. Организуйте вызов «скорой помощи»: сообщите в лечебное учреждение и отделение милиции о характере и месте ДТП, числе пострадавших.

Извлечение пострадавших из разбитого автомобиля необходимо проводить очень осмотрительно. У пострадавшего может быть сразу несколько травм. Такие, как мозговые и повреждение позвоночника.

Поэтому выносить его следует очень осторожно. Ни в коем случае нельзя дергать и сгибать ему туловище, руки или ноги, вытягивать их силой. Прежде всего, надо устранить все, что удерживает потерпевшего.

Вынося его, старайтесь не изменять положения, в котором он находится. С особым вниманием следует отнестись к пострадавшему при подозрении на перелом позвоночника, не перемещать его без крайней надобности, ибо это может вызвать паралич. Нужно положить на спину или живот, проследив, чтобы место повреждения не ущемлялось, ослабить галстук, расстегнуть воротник, пояс, чтобы не затруднялось дыхание.

При переломах и вывихах необходимо во всех случаях накладывать шины, а при отсутствии их делать фиксацию с помощью досок или палок. Если у пострадавшего возникло кровотечение, следует принять меры к его остановке.

Когда все возможное для спасения пострадавших на месте происшествия сделано, а «скорую помощь» вызвать нельзя или ясно, что она прибудет поздно, нужно позаботиться об их доставке в ближайшее лечебное учреждение.

## **5. Действие водителя при ДТП**

Стрессовое состояние, возникающее даже от незначительного ДТП, может оказать непредсказуемое воздействие на поведение его участников. Некоторые рекомендации специалистов помогут свести к минимуму возможные ошибки документального оформления аварии.

Дорожно-транспортное происшествие — событие, случившееся в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором

погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

Участниками ДТП являются лица, имеющие к нему непосредственное отношение: водители, пассажиры, пешеходы, велосипедисты, дорожные рабочие, погонщики животных и др.

Даже самое незначительное ДТП — сильный стресс для его участников. Бывает, что водитель — участник ДТП забывает от волнения свой домашний адрес. Что уж говорить о пунктах Правил дорожного движения, регламентирующих действия водителей на месте ДТП.

Шоковое состояние делает людей беззащитными перед лицом обстоятельств. И поэтому правым зачастую признается тот, кто быстрее ориентируется в ситуации и занимает более активную позицию (о торжестве справедливости тут говорить не приходится). Однако знание основных правил поведения на месте ДТП позволяет предотвратить возможные неточности при оформлении необходимых документов.

## **6. Действия водителей – участников ДТП**

Правила дорожного движения в пп. 2.5, 2.6 регламентируют действия водителей – участников ДТП.

При дорожно – транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- остановить (не трогать с места) транспортное средство;
- включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь);
- не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую помощь», а в экстренных случаях — доставить пострадавших на своем или попутном транспорте в ближайшее лечебное учреждение. Сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего

личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

–освободить проезжую часть, если в результате ДТП движение других транспортных средств затруднено. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в больницу водитель должен предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места ДТП;

– сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост ДПС ГИБДД или в отделение милиции для оформления протокола происшествия.

## **7. Независимая экспертиза после ДТП**

Если произошло ДТП и его виновник не согласен со стоимостью ремонта поврежденного им автомобиля, пострадавшему придется решать спор в судебном порядке. Особую роль в этом случае будут играть выводы независимой экспертизы.

Что такое независимая экспертиза? Это услуги по определению стоимости автотранспортного средства с учетом естественного износа, технического состояния, комплектности и дополнительной оснащенности на момент его предъявления.

Напомним, как должен действовать водитель, если произошло ДТП. Прежде всего, об этом надо заявить в ГИБДД и дожидаться на месте прибытия инспектора, который составит протокол, где он обязан зафиксировать всех участников происшествия, данные уехавших с места ДТП автомобилей (номера, цвет, особые приметы, количество и приметы пассажиров и т.д.),

описать явные повреждения машины и непременно указать возможные скрытые дефекты и повреждения.

В случае дальнейшего взаимодействия с независимыми экспертами будет достаточно справки о ДТП из группы разбора ГИБДД.

Если пострадавший автомобиль застрахован, разбирательство с виновником аварии берет на себя страховая компания. А если машина не имеет страховки, то вопросы ремонта требуют судебного вмешательства. При этих обстоятельствах пострадавший должен обратиться в бюро независимой экспертизы. В этом учреждении квалифицированные специалисты определяют ущерб, нанесенный владельцу машины при аварии, составят калькуляцию ремонта, определяют потери товарной стоимости в результате аварийных повреждений и стоимость последующих ремонтных операций.

Владелец заказа (доверенное лицо) предоставляет для осмотра пострадавший автомобиль и следующие документы:

- удостоверение личности или удостоверение (доверенность) на право управления транспортным средством;
- свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт);
- документ органа внутренних дел (ГИБДД) о повреждениях, обнаруженных в ходе осмотра на месте происшествия;
- документ, подтверждающий вызов ответчика, если такой определен.

Калькуляция стоимости ремонта составляется из расчета стоимости нормо-часа и средней стоимости запчастей в данном регионе.

Владелец автомобиля должен создать соответствующие условия для проведения осмотра (свободный подход, освещение, возможность осмотра машины снизу). Осмотр производится за дополнительную плату.

При этом, кроме владельца машины, как правило, должен присутствовать ответчик, которого владелец вызывает телеграммой с уведомлением, точно указав в ней адрес осмотра, дату, час.

Телеграмму отправляют не позднее чем за 3 дня до осмотра, а если приглашаемый живет в другом городе, — за 6 дней, не считая дня вручения и времени на дорогу.

Осмотр может проводиться и при отсутствии приглашенного, о чем делается отметка в акте осмотра транспортного средства. Однако заказчик должен предъявить документ о своевременном вызове ответчика. Если тот не явился, осмотр начинается через полчаса после назначенного времени. Независимая экспертиза выдает заказчику заключение — комплект документов, форма и содержание которых должны полностью отвечать запросу заказчика.

После этого можно приступить к ремонту автомобиля и одновременно в судебном порядке решать вопрос о компенсации стоимости ремонта и других издержек виновником ДТП. Заключение независимой экспертизы является юридическим документом и принимается во внимание судами при рассмотрении гражданских исков к физическим и юридическим лицам.

В бюро независимой экспертизы можно обращаться и при:

- определении стартовой цены для аукционов и конкурсов по продаже и сдаче в аренду отдельных автотранспортных средств (ОАТС);
- определении стоимости или арендной платы за ОАТС, находящихся в числе основных фондов предприятия;
- определении стоимости ОАТС, используемой в качестве залога;
- страховании АМТС физическими и юридическими лицами;
- определении ущерба, причиненного ОАТС;
- оценке ущерба, причиненного ОАТС;
- оценке стоимости для разрешения имущественных споров;
- ликвидации или утилизации ОАТС.

## **8. Платить или не платить, если виновен**

Опережая все последующие рассуждения на эту тему, однозначный ответ на поставленный вопрос: ПЛАТИТЬ! И чем быстрее, тем лучше.

Останавливаясь на тех очевидных случаях, когда нарушение ПДД, приведшее к возникновению вреда некоторым участникам аварии, ни у кого, в том числе и у самого нарушителя, не вызывает сомнений, подчеркнем, что скорейшее возмещение возникшего в результате ДТП материального (а в отдельных случаях и морального) вреда лежит прежде всего в сфере жизненных интересов нарушителя. На послеаварийном периоде обсуждения сложившейся ситуации сторона – потерпевший, как правило, охотно соглашается на реально предлагаемую сумму, компенсирующую размеры возникшего по вине нарушителя материального ущерба. Впоследствии размеры материальных и моральных претензий могут многократно возрасти, включая, помимо затрат на восстановительный ремонт транспортного средства, все затраты, связанные с составлением калькуляции, юридической помощью и т.п.

Кроме того, нельзя забывать, что мы живем в эпоху перемен (как тут не вспомнить восточное проклятье: «Чтоб тебе жить в эпоху перемен!») с характерной для нее чрезвычайной неустойчивостью цен. То, что сегодня еще имеет приемлемую цену, завтра может оказаться не по карману.

При очевидности нарушения Правил, повлекшего за собой ДТП, виновный водитель, руководствуясь здравым смыслом (я уже не говорю о категориях порядочности и чести), должен принять все меры к скорейшему возмещению причиненного вреда. Возможно, затраты на восстановительный ремонт поврежденного автомобиля потерпевшего будут определены совместно с потерпевшим без составления калькуляции, а значит, и без дополнительных затрат. Повторяю, это в интересах нарушителя. Калькулирование восстановительного ремонта — это довольно тонкое дело. А если к тому же разбитый автомобиль — иномарка, то сумма калькуляции, просчитанная по каталогам западно – европейских фирм, вполне может повергнуть в ужас любого. При реальной стоимости недорогой подержанной иномарки в 1 – 2 млн. рублей США ее восстановительный ремонт, указанный в калькуляции, может равняться 700 – 1000 тысячам. Достаточно сказать, что стоимость одного часа работы обычного механика «фирменного» техцентра

равняется в среднем 6000 рублей. А о нормативах ремонта в норма-часах, я думаю, каждый может догадаться сам.

Целесообразно искать компромиссные варианты и оплачивать ущерб, не дожидаясь предъявления гражданского иска о возмещении материального ущерба и морального вреда. Это просто невыгодно.

Вне всякого сомнения, нередко возникают ситуации, при которых потерпевший, теряя чувство реальности, требует выплатить ему запредельную сумму. В этом случае советую вам уже без участия потерпевшего реально прикинуть (лучше всего с оценщиком или знающим человеком) размеры причиненного ущерба и стоимость восстановительных работ. Запаситесь нужной суммой и затем, имея ее при себе, приступайте (безусловно, не в одиночку) к переговорам с потерпевшим. В самый кульминационный момент беседы, когда кажется, что все пути ко внесудебному разрешению конфликта отрезаны, вынимайте припасенные деньги и, «вкусно» их продемонстрировав, подчеркните, что в случае договоренности миром проблема считается закрытой.

В случае же судебного спора процесс возмещения материального ущерба и морального вреда может растянуться на многие месяцы при весьма проблематичном прогнозе выиграть в суде иск в том объеме, как это хотелось бы потерпевшему. Это понимают все, быть может, за исключением лишь очень ограниченных людей. Однако и для них вид и «запах» денег часто становится весьма убедительным аргументом в вашу пользу.

Давно уже не секрет, что возмещение ущерба потерпевшему сразу после ДТП или на ранних этапах дознания полностью развязывает руки должностному лицу, предоставляя ему возможность отказывать в возбуждении уголовного дела даже при наличии его квалифицирующих признаков, но при благожелательном отношении потерпевшего к виновнику ДТП. Благо новый Уголовно - процессуальный кодекс предоставляет несколько вариантов такого разрешения аварии.

Например, ст. 6 УПК РФ допускает это «вследствие изменения обстановки», ст. 7 УПК РФ — «в связи с деятельным раскаянием», ст. 9 УПК РФ

— «в связи с примирением с потерпевшим». Имея в виду вышесказанное, при взаиморасчетах с потерпевшим я бы рекомендовал нарушителю взять с потерпевшего не только расписку взамен денег, но и отдельное заявление в ГИБДД, Прокуратуру или следственные органы (адресат, в принципе, не столь важен), содержащее прошение (просьбу) о не возбуждении в отношении лица, совершившего ДТП, уголовного дела. Такое заявление может сослужить нарушителю ПДД, совершившему ДТП, добрую службу.

Решать – платить или не платить – каждый нарушитель ПДД, причинивший кому – либо материальный ущерб и моральный вред, все равно будет сам. Однако важно, чтобы каждое такое решение было взвешенным и принятым, желательно, с учетом изложенных здесь мыслей. И все-таки платить по долгам, поверьте, лучше сразу.

Пример оформления искового заявления: В суд г. Москвы

ИСТЕЦ: Иванов Иван Никифорович, проживающий по адресу: 121433, г. Москва, ул. Тихая, дом 1, корп. 1, кв. 1.

ОТВЕТЧИК: Петров Сергей Сидорович, проживающий по адресу: 121666, г. Москва, ул. Туманная, дом 2, кв. 121.

(В качестве ответчика указывается владелец источника повышенной опасности вне зависимости от того, находился ли он в момент ДТП в автомобиле. Если же в момент ДТП в салоне автомобиля находились водитель-нарушитель и владелец транспортного средства, то они выступают в качестве соответчиков).

ЗАИНТЕРЕСОВАННОЕ ЛИЦО: Сидоров Макар Ильич, проживающий по адресу: 121111, г. Москва, Ясный проезд, д. 66, кв. 10.

(В качестве заинтересованного лица обычно указываются водители — не владельцы транспортного средства, работавшие на автомобиле, участвовавшем в ДТП, по найму либо управлявшие им по доверенности).

Иск о возмещении материального ущерба и морального вреда, возникших в результате ДТП

Сумма иска:

– материального;

– морального.

Исковое заявление:

31 июня г. около 13 часов на 5 км Широкого шоссе возле дома № 13 произошло дорожно-транспортное происшествие (ДТП). В результате соударения автомобиля «ВАЗ 2101», госномер Н 111 СМ, которым я управлял, и автомобиля «Мерседес" 190», гос.номер Х 777 ХХ, следовавшего под управлением Петрова С. С. и выехавшего на полосу моего движения со встречного направления, моему транспортному средству, принадлежащему мне на правах частной собственности, были причинены значительные механические повреждения.

Согласно постановлению 13 ОГИБДД г. Москвы, виновником ДТП признан ОТВЕТЧИК (Постановление № 1 от июля г.).

Восстановительный ремонт моего поврежденного в результате ДТП автомобиля, согласно калькуляции № 222 от июля г., выполненный СТОА № 5 г. Москвы, составляет рублей или долларов США (при курсе доллара, равном за один рубль по данным на июля 20\_\_\_\_\_г.)

В том числе:

- ХХХ руб. затраты на приобретение запасных частей;
- ХХХ руб. стоимость непосредственно восстановительных работ;
- ХХХ руб. затраты на приобретение материалов;
- ХХХ руб. затраты на составление калькуляции;

ИТОГО \_\_\_\_\_руб.

Помимо механических повреждений, нанесенных моему транспортному средству, ОТВЕТЧИК своими действиями причинил мне также и моральный вред, выражающийся в следующем.

В результате пребывания в чрезвычайно травмирующей ситуации ДТП я испытал сильный эмоциональный стресс, последствиями которого оказались полная потеря сна, головные боли, страх замкнутого пространства, повышенная раздражительность. В связи с приведенными обстоятельствами я был вынужден обратиться за помощью в консультативное отделение столичной клиники неврозов, где мне был назначен соответствующий курс лечения. На

протяжении периода времени я был вынужден принимать нейролептики и седативные препараты. Помимо этого, для восстановления здоровья и обретения психологического равновесия я был вынужден пройти курс гипнотерапии в коммерческом центре «ЛОТОС».

Исходя из вышеизложенного и основываясь на положениях ст. 151 ГК РФ, а также учитывая, что, будучи по профессии авиадиспетчером, я по статусу работы для обеспечения авиарейсов обязан пребывать в абсолютно спокойном и сосредоточенном состоянии, считаю, что причиненный мне ОТВЕТЧИКОМ моральный вред составляет сумму, равную рублей, эквивалентную долларам США (при курсе, равном рублей за один доллар по данным на июль 200... г.).

В добровольном порядке ОТВЕТЧИК от возмещения материального ущерба и морального вреда категорически отказывается.

Таким образом:

На основании ст. 1064, 1079, 151, 1098, ПООГКРФ, ст. 133, 134 ГПК РФ ПРОШУ:

1. Взыскать с ОТВЕТЧИКА в мою пользу в счет возмещения причиненного мне в результате ДТП материального ущерба рублей.

2. Взыскать с ответчика в мою пользу в счет возмещения причиненного мне в результате ДТП морального вреда рублей.

3. В обеспечение гражданского ИСКА наложить АРЕСТ на имущество ответчика, включая принадлежащую ему машину. Машина ответчика стоит на учете в ОГИБДД г. Москвы.

ИСТЕЦ:

ПРИЛОЖЕНИЕ:

- копия искового заявления – 2 экз.;
- постановление 13 ОГИБДД – на 3-х листах;
- калькуляция – на 4-х листах;
- акт осмотра автомобиля – на 2-х листах;
- квитанция государственной пошлины;
- медицинские документы, подтверждающие нравственные страдания и находящиеся в причинной связи с ДТП – на 10 листах.

## ИСТЕЦ:

При составлении искового заявления нужно помнить о том, что иск к ответчику предъявляется в соответствии со ст. 118, 117 УПК РФ по месту его жительства либо по месту причинения вреда. Однако, учитывая, что решение о взыскании все равно должно исполняться по месту жительства причинителя вреда (либо по месту нахождения юридического лица — владельца источника повышенной опасности), предпочтительнее обращаться с иском о возмещении материального ущерба и морального вреда именно там, где ответчика легче найти, а вынесенное решение легче исполнить. Кстати сказать, и судьи, ведущие прием исковых заявлений, стараются под любым предлогом отказывать в приеме документов, если иск предъявляется не по месту жительства (или нахождения юридического лица) ответчика. Хотя здесь оказываются задействованы иные мотивы, чем перечисленные суммы, заложенные в иск, на самом деле не являются конечными и могут быть изменены даже в процессе судебного рассмотрения дела по иску. Это называется изменением исковых требований и допускается законом.

Оформляется изменение дополнительным исковым заявлением, адресованным в суд. Копии всех дополнений должны быть вручены всем заинтересованным лицам (ответчику и третьему лицу, если таковое имеется). Таков порядок.

Итак, документы для обращения в суд собраны, исковое заявление составлено, можно обращаться к правосудию за защитой своих интересов. Как это происходит?

Прежде всего, следует узнать приемные дни судьи, рассматривающего дела интересующей вас категории либо ведущего территорию, на которой проживает (находится) ответчик. Далее, узнав в суде, много ли желающих защитить свои права в судебном порядке бывает на приемах, решить для себя: тратить время на сидение в очереди (иногда в такие очереди «пишутся», как раньше за дефицитом) либо отослать собранные документы в адрес суда заказным письмом с уведомлением.

И тот, и другой пути имеют свои плюсы и минусы. Во время нахождения в очереди можно узнать много полезных вещей. Например, как решаются данным судьей вопросы возмещения морального вреда (отдельные судьи считают моральный вред чем-то из области странных изысков, если не сказать — блажью). Узнать можно и о сроках рассмотрения дел. А иногда манера общения судьи с ожидающими приема людьми просто подскажет: есть ли смысл вообще на что-то надеяться или лучше попробовать попасть к другому судье, воспользовавшись правом обращения в суд по месту ДТП.

Позволим себе дать один совсем не лишний совет: никогда не вступайте в полемику с судьями ни в «зале ожидания», ни в самом кабинете во время приема документов — пусть даже вы услышите такое, от чего потом долго не сможете оправиться. Крик, раздражение, высказывания на грани дозволенного — все мне доводилось слышать из уст судей, ранее избираемых на четыре года, а теперь назначаемых пожизненно.

Спор с судьей еще никогда, никому и ничего не приносил кроме потенциального нервного напряжения и взаимной неприязни.

При этом он может повлечь за собой отказ под любым надуманным предлогом как в приеме документов, так и в полном и быстром рассмотрении ваших законных исковых требований. Перспектива изменения незаконного решения судьи в высшей судебной инстанции будет не слишком приятной компенсацией за потраченное время и нервы.

Второй путь подачи искового заявления и прилагаемых к нему документов для рассмотрения — это направление всего «пакета» в адрес суда заказным письмом (можно с уведомлением). Сразу следует подчеркнуть, что исковые заявления, присланные в суд по почте, не назначаются к рассмотрению обычно очень долго. Однако время, которое могло бы быть потрачено на «посиделки» при личной подаче иска, это экономит (и нервы, безусловно).

В ст. 99 ГПК РФ говорится о том, что подготовка гражданского дела к слушанию должна быть проведена не позднее семи дней с момента принятия заявления, а в особо сложных случаях — двадцати дней. В связи с

перенасыщенностью судов России исками граждан процессуальные сроки зачастую не соблюдаются. К этому нужно быть готовым и не сетовать на судьбу, предполагая, что о вас забыли.

Кстати сказать, срок исковой давности по делам, связанным с взысканием вреда, причиненного ДТП, составляет три года со дня аварии. Постарайтесь не опоздать с предъявлением иска.

Приняв, в той или иной форме от истца заявление о возмещении материального ущерба и морального вреда, возникших в связи с ДТП, суд высылает ответчику (соответчику, третьему лицу) копию искового заявления. Копии к исковому заявлению прикладываются по числу заинтересованных лиц (ст. 127 ГПК РФ). Одновременно с копиями обычно рассылаются повестки, содержащие приглашение на собеседование (истцу, ответчику и третьему лицу, при его наличии). Указанная процедура проводится в порядке ст. 142 ГПК РФ.

Многие игнорируют этот этап судебной подготовки к рассмотрению дела, считая его чистой формальностью и уповая лишь на судебное разбирательство. И зря. Еще на этом этапе можно (и не поздно) мирно договориться об устраивающих обе стороны вариантах разрешения иска. Кстати, ответчик имеет возможность представить суду свои письменные возражения по существу предъявленного иска и предъявить доказательства, опровергающие либо хотя бы ставящие под сомнение размеры исковых требований. Найдя точки соприкосновения, истец и ответчик могут

заключить мировое соглашение, предусматривающее формы, размеры и условия погашения причиненного в результате ДТП вреда.

Пример оформления:

В суд г. Москвы

от ИСТЦА: ИВАНОВА ИВАНА ИВАНОВИЧА, проживающего по адресу: 121111, г. Москва, ул. Особенная, д. 1, кв. 1 и ОТВЕТЧИКА: Петрова Сергея Сидоровича, проживающего по адресу: 121333, г. Москва, ул. Электродная, д. 2, к. 2, кв. 2

## 9. Мирное соглашение

На стадии досудебной подготовки в процессе проведенного судом собеседования стороны: ИСТЕЦ — Иванов И. И. и ОТВЕТЧИК — Петров С. С., взвесив все представленные по делу доказательства, решили заключить между собой мирное соглашение. В соответствии с принятым решением стороны договорились о нижеследующем:

ОТВЕТЧИК — Петров С. С. возлагает на себя обязательство возместить причиненный им в результате ДТП ИВАНОВУ И. И. материальный ущерб в размере XXX тыс. рублей и моральный вред в размере XX тыс. рублей. Полное возмещение указанных сумм должно быть произведено в течение ШЕСТИ месяцев со дня заключения настоящего соглашения.

ИСТЕЦ — Иванов И. И., в свою очередь, возлагает на себя обязательство принять указанные суммы возмещения материального ущерба и морального вреда и не предъявлять к ОТВЕТЧИКУ впредь каких-либо претензий, связанных с ДТП, имевшим место 13 мая 20... г. на 13 км Северного шоссе.

НЕИСПОЛНЕНИЕ ОТВЕТЧИКОМ возложенных на себя добровольных обязательств влечет за собой возобновление производства по ИСКУ с возможным изменением размера ИСКОВЫХ требований ИСТЦА.

Настоящее МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ заключено сторонами на основании ст. 165 ГПК РФ. Последствия, предусмотренные ст. 220 ГПК РФ (в случае прекращения производства по делу вторичное обращение в суд по спору между теми же сторонами о том же предмете и по тем же основаниям не допускается), разъяснены и понятны. ИСТЕЦ: (ИВАНОВ И. И.) ОТВЕТЧИК: (ПЕТРОВ С. С.) Дата:

Завершая разговор о заключении мирного соглашения, следует указать, что эта процедура может быть проведена и до начала судебного рассмотрения дела по существу и даже в процессе судебного слушания.

## **1.10 Водитель и безопасность движения**

### **1.10.1 Особенности профессиональной деятельности водителя**

Водителю приходится выполнять самые разные работы: он подготавливает транспортное средство к выезду на линию и обслуживает его в конце рабочего дня; управляет им в пути, перевозя грузы или пассажиров; обеспечивает погрузочно – разгрузочные операции, часто принимая в них непосредственное участие; оформляет различные документы и т.д. Однако наиболее важная и ответственная часть деятельности водителя – это непосредственное управление транспортным средством в соответствии с назначением поездки, требованиями безопасности движения, с учетом собственных возможностей и особенностей транспортного средства. В движении водитель постоянно получает и перерабатывает сложный, постоянно меняющийся поток информации о дороге и находящихся на ней предметах (автомобилях, пешеходах, светофорах, дорожных знаках), о состояниях окружающей среды (температуре, влажности, освещенности и т.д.) и транспортного средства. Непрерывность движения постоянно нарушается запрещающими сигналами, дорожными знаками, неопределенностью действий других участников движения, поведение которых он не может предвидеть точно. При этом он постоянно контролирует результаты своих действий и соотносит их с обстановкой. На психофизиологическое состояние водителя дополнительно влияют различные неблагоприятные факторы: попадающие в кабину отработавшие газы; холод зимой, жара и духота летом; шум и вибрация; неудовлетворительное состояние дороги; дождь, туман, снегопад и др. Все это затрудняет работу водителя, утомляет его, создает предпосылки для ошибочных действий в сложной обстановке.

Так, в условиях интенсивного движения в городе в течение дня водитель выполняет около 5,0 тыс. операций по управлению транспортным средством. По вышеуказанным причинам около 20% этих действий являются ошибочными и могут привести к возникновению опасных ситуаций или ДТП. Даже если в конкретном случае водитель принял верное решение, и ДТП не произошло, все

равно под влиянием эмоционального напряжения, которое сохраняется около 10 минут, могут значительно ухудшиться его функциональные возможности. При этом новая аварийная ситуация может возникнуть уже по вине водителя

Сложная обстановка на дороге, в которой возможны ошибочные действия, возникает у водителя несколько раз за смену. В среднем 1 раз в месяц он попадает в сложную дорожную ситуацию, а 1 раз в 6 лет может стать участником ДТП.

Во всех случаях дорожной обстановки водитель должен работать надежно: во-первых, быстро выполнять задачи по перевозке, во-вторых, при этом не нарушать требования безопасности движения. И если в простых ситуациях при невысокой интенсивности движения многие водители достаточно успешно справляются с этой задачей, то в сложных дорожных условиях это могут обеспечить только водители, отличающиеся высокой надежностью. *Надежность* водителя зависит от его психофизиологических свойств, подготовленности, работоспособности и нравственности.

### **1.10.2 Психологические свойства водителя**

Психофизиологические свойства человека определяют особенности психических и физиологических процессов в его организме. К этим свойствам относятся: ощущения, восприятие, внимание, время реакции, мышление, память, эмоции, воля. Рассмотрим некоторые из них, особенно влияющие на безопасность дорожного движения.

**Ощущения** – это отражения в сознании человека отдельных свойств предметов и явлений материального мира, непосредственно воздействующих на органы чувств.

Различают ощущения зрительные; слуховые, обонятельные, кожные, двигательные и др. Основную роль в деятельности водителя играют зрительные ощущения. Через органы зрения к водителю поступает около 85% всей информации, необходимой для управления автомобилем. Видимое пространство, которое человек может охватить взглядом при неподвижном глазном яблоке, называется полем зрения. Поле зрения обоими глазами составляет 120-130° и

охватывает практически все пространство перед автомобилем. Поле зрения не остается всегда постоянным, а может расширяться и сужаться. При сужении поля зрения водитель может упустить важные детали дорожной обстановки (например, пешехода или автомобиль на обочине, объекты, находящиеся на перекрестке, встречный автомобиль при обгоне и т.д.). Способность различать форму предмета и его очертания на значительном расстоянии называется остротой зрения. При нормальной остроте зрения водитель четко различает форму дорожных знаков и все объекты на дороге. Близорукий водитель хорошо различает показания приборов на щитке, но плохо видит дорогу, а дальнозоркий, наоборот, четко видит дорогу и хуже – показания приборов. Для рассмотрения предмета, находящегося в периферическом (боковом) поле зрения, человек рефлекторно переводит на этот предмет глаза так, чтобы этот предмет попал в зону острого зрения, но на это требуется время. Так, при проезде перекрестка водитель может затратить на перевод взгляда с фиксацией с одной стороны перекрестка на другую 0,5 – 1,5 с, что в зависимости от скорости соответствует расстоянию, проходимому транспортным средством от нескольких метров до десятков метров.

Решающее значение для зрительного восприятия имеет освещенность, меняющаяся в больших пределах днем и ночью. Глаз человека способен адаптироваться (приспосабливаться) к таким изменениям за счет расширения (до 8 мм) или сужения (до 2 мм) зрачка. Чувствительность глаза может меняться в 100 тысяч раз в зависимости от яркости освещения, причем снижается она во много раз быстрее, чем повышается. Поэтому неожиданная, очень яркая вспышка света (например, свет фар встречного транспортного средства) влечет за собой не только временное прекращение зрительного ощущения, но может привести к частичной или даже полной потере зрения.

Значительное влияние на безопасность движения оказывает способность к различению цвета. У некоторых людей могут быть врожденные отклонения – дальтонизм. Наиболее часто наблюдается неразличение красного и зеленого цветов, что выявляется при медицинском контроле.

Восприятие – более сложный познавательный процесс, чем ощущение. При восприятии качества и свойства предметов отражаются во взаимодействии, т.е. в

виде единого образа. Быстро изменяющаяся дорожная обстановка вынуждает водителя воспринимать большую по объему информацию от зрительных, звуковых и других раздражителей, поэтому его восприятие должно быть полным, быстрым и точным. Качество восприятия зависит от знаний и опыта водителя. Опытный водитель при одних и тех же условиях увидит больше и быстрее, чем не имеющий опыта. Процесс правильного восприятия зависит от способности человека к восприятию пространства и времени. Для водителя наиболее важно восприятие расстояний между предметами и удаленности их от него. Систематическая тренировка в определении расстояний развивает глазомер – важное качество водителя. На оценку расстояний до предметов влияет также цвет, в который они окрашены. Так, расстояние до «темного» транспортного средства (черного, красного, синего) кажется водителю больше, а до окрашенного в яркие тона (оранжевый, желтый), наоборот, меньше.

Умение точно оценивать временные интервалы, особенно при выполнении различных маневров на больших скоростях, имеет в ряде случаев решающее значение для безопасности движения. Так, например, большинство ошибок водителей при обгоне связаны с неправильной оценкой расстояния до встречного транспортного средства и его скорости.

Важнейшей функцией, обеспечивающей прием и переработку информации, является внимание. В каждый момент водителя окружают многие предметы, но он должен уметь концентрировать внимание на одном, наиболее важном из них, влияющем на безопасность движения, и исключить другие, но только до тех пор, пока не произойдет изменение обстановки. Человек может одновременно охватить 4-6 объектов, если условия восприятия не сложные. У опытных водителей объем внимания больше, чем у начинающих. Кроме того, водитель должен уметь распределять внимание, и это ему удастся лучше, если какое-либо действие для него привычно. Например, вождение транспортного средства более безопасно, если водитель все внимание уделяет дорожной обстановке, а управление его педалями и рычагами осуществляет автоматически. В условиях аварийной ситуации требования к распределению внимания водителя повышаются. Он должен одновременно смотреть, думать и действовать, уметь также переключать внимание,

т.е. быстро менять объекты внимания или переходить от одного вида деятельности к другому.

Водитель должен быть готовым сосредоточить внимание *непреднамеренно* (непроизвольно, пассивно) на объектах и явлениях, возникающих неожиданно (удар колеса о незамеченное препятствие, неожиданное появление помехи на пути движения автомобиля).

В различной дорожной обстановке для восприятия одного и того же явления может потребоваться различная интенсивность (напряжение) внимания. Чем больше интенсивность, тем полнее и отчетливее восприятие, например в опасных ситуациях. Но такие ситуации в течение рабочей смены могут возникать неоднократно, особенно при длительном движении в плотных транспортных потоках, в сложных погодных условиях, в темное время суток. Поэтому у водителя способность к интенсивному вниманию должна отличаться *устойчивостью*.

Обычно, кроме опасного объекта, внимание охватывает не более трех других объектов. Например, при наличии пешеходов водитель наблюдает за встречными, попутными автомобилями и проезжей частью. Эти объекты могут быть восприняты центральным зрением, если они смещены от объекта, на котором сосредоточено внимание, не более чем на  $2^\circ$ , а боковым – при смещении до  $20^\circ$ . При значительном смещении объекта, большой интенсивности внимания или недостаточной контрастности другие объекты могут быть незамечены. Опытный водитель в течение 1 с может зафиксировать взгляд 3 раза, а в некоторых случаях до 5. Следовательно, минимальное время, необходимое для восприятия одного объекта, 0,2 – 0,3 с.

Время реакции – интервал времени между моментом появления опасности (сигнала) до начала действия водителя. Это время может изменяться по мере накопления профессионального опыта, а также в результате тренировки. Реакции могут быть простыми и сложными. Простая реакция связана с ожиданием одиночного, известного водителю сигнала (например, включение красного сигнала светофора), в ответ на который водитель должен выполнить определенное действие. Сложная реакция связана с выбором ответного действия из нескольких возможных. Например, при виде пешехода, пересекающего проезжую часть, водитель может

подать звуковой сигнал, притормозить, попытаться объехать пешехода. Время простой реакции в среднем составляет около 1 с, время сложной – 1,5–2 с. Время реакции у различных водителей может различаться в 3 – 4 раза.

### **1.10.3 Подготовленность и работоспособность водителя**

Подготовленность водителя определяется наличием у него соответствующих знаний, умений и навыков, необходимых для самостоятельного управления транспортным средством в разнообразных дорожных условиях.

**Знания** – это совокупность усвоенных водителем сведений, необходимых для управления. Этот объем знаний предусмотрен действующими программами подготовки и приобретает в процессе обучения.

**Умение** – это способность правильно и целесообразно использовать свои знания в практической деятельности. Водитель должен уметь уверенно управлять транспортным средством в различных условиях, быстро оценивать дорожную обстановку при ее изменении. Но для этого ему необходимо вырабатывать навыки.

**Навык** – это способность в процессе деятельности выполнять отдельные действия автоматически, без специально направленного внимания, хотя и под контролем сознания. Опытный водитель, не задумываясь, выполняет свои рабочие движения при управлении автомобилем (поворачивает в нужную сторону рулевое колесо, тормозит плавно или резко, переключает передачи в нужной последовательности и т.д.). Если он при этом допускает ошибку, то своевременно замечает и исправляет ее.

Знания, умения и навыки развиваются, закрепляются и совершенствуются в течение всей профессиональной деятельности водителя, что подтверждает статистика аварийности на автомобильном транспорте.

Наибольшая аварийность характерна для водителей со стажем до 1 года, что объясняется недостатком опыта. Характерно, что ДТП у водителей со стажем 2 – 5 лет случаются в среднем в 3 раза чаще, чем у водителей со стажем 5 – 10 лет, что объясняют не только меньшим опытом, но и самоуверенностью первых. Чтобы улучшить подготовленность и повысить уровень водительского мастерства, нужно

систематически пополнять свои знания, совершенствовать двигательные, сенсорные и мыслительные навыки.

Двигательные и сенсорные навыки развиваются на занятиях по вождению автомобиля и совершенствуются в процессе самостоятельной деятельности водителя. Сенсорные навыки позволяют водителю точно оценить профиль дороги, расстояние до объектов и между ними, скорость и ее изменения, а также определять отклонения автомобиля от желаемой траектории движения.

Особую сложность представляет развитие мыслительных (умственных) навыков. От того, насколько развиты мыслительные навыки, зависят скорость и точность оценки дорожной обстановки и прогноза ее развития, что необходимо для своевременного принятия решения. Хорошо развитые умственные навыки обеспечивают быстрое и точное выполнение различных маневров, особенно при обгоне, проезде нерегулируемых перекрестков. Они помогают поступить правильно в сложной дорожной обстановке, выбрать нужную передачу, оптимальную скорость. Водитель непрерывно встречается с ситуациями, сходными с теми, которые он уже встречал раньше и исход которых ему известен благодаря предыдущему опыту. Чем больше сохранилось в памяти водителя таких стандартных ситуаций – ассоциаций, тем большую безопасность он способен обеспечить. Однако стандартных ситуаций очень много, и на их систематизацию в памяти водителя требуется несколько лет.

Развитию мыслительных навыков способствует внедрение в автошколах и на автотранспортных предприятиях ситуационного обучения. Оно заключается в систематизации и анализе типичных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС), в результате развития которых произошли или могут произойти ДТП. Цель ситуационного обучения – приучить водителя предвидеть опасные ситуации, правильно их оценивать и прогнозировать их развитие, вырабатывать решения, предупреждающие ДТП или уменьшающие тяжесть их последствий. Обучаемые в процессе учебы наблюдают за реальной обстановкой на дороге (или воспроизводимой на тренажере) и учатся узнавать опасную ситуацию, ее основные признаки, объяснять наиболее вероятное развитие ситуации, вырабатывать решения, предупреждающие ДТП. Для анализа опасных ситуаций на

теоретических занятиях могут использоваться разнообразные технические средства: макеты, альбомы, слайды, кинофильмы. Наибольший эффект дает ситуационное обучение, когда оно проводится параллельно с изучением Правил дорожного движения. В большинстве случаев нарушение Правил, кроме умышленных, злостных случаев, не может явиться единственной, непосредственной причиной ДТП. Чаще всего происшествие нужно рассматривать как следствие профессиональной ошибки водителя. Правила являются нормативным актом, который устанавливает, что водитель должен или не должен делать на дороге. На вопрос, как действовать водителю для того, чтобы выполнять требования Правил, там ответа чаще всего нет. К тому же даже хорошие знания Правил не спасают водителя от возможных грубых ошибок, что подтверждает статистика ДТП. Действительно, их участниками чаще других становятся водители со стажем около 1 года, недавно завершившие изучение Правил и сдавшие экзамен. Однако у них отсутствует другой, не менее важный компонент подготовленности – необходимые навыки управления автомобилем в опасных ситуациях.

**Работоспособность** – это характеристика, отражающая возможность водителя без ошибок в течение определенного времени выполнять все функции по управлению транспортным средством, т.е. в полной мере использовать полученные знания и навыки.

Немало ДТП происходит из-за ошибок, допускаемых водителем в результате снижения работоспособности. Основной причиной ее снижения является утомление. Работоспособность изменяется в течение дня, суток, недели. Так, в течение дня она сначала медленно растет (1 – 1,5 ч), затем устанавливается оптимальный уровень работоспособности (2 – 2,5 ч), а далее происходит ее снижение.

Положительные эмоции (хорошее настроение) способствуют более быстрому вхождению в нормальный рабочий ритм, отрицательные приводят к быстрому утомлению, вызывают чувства неуверенности, сомнения, страха. Утомление наступает быстрее при воздействии на водителя большой информационной нагрузки (например, при движении в условиях современного городского движения). Однако при управлении автомобилем в условиях

монотонной обстановки (однообразный ландшафт, хорошая ровная дорога, относительно небольшая интенсивность движения) и вынужденной бездеятельности водитель быстрее почувствует усталость. Уставший водитель может избежать ошибок даже при внезапном усложнении дорожной обстановки, если он будет более внимателен к ней и готов к действиям. Таким образом, в результате утомления, приема алкоголя, наркотиков, сильнодействующих лекарств, болезненного или угнетенного состояния либо состояния нервного возбуждения человек теряет работоспособность, т.е. не может полноценно использовать приобретенные навыки.

Особое внимание следует обратить на довольно распространенные случаи засыпания за рулем утомленных водителей, особенно опасны в этом отношении поездки в ночное время на большие расстояния. Это явление сопряжено с очень тяжелыми последствиями, так как налицо полная и мгновенная потеря контроля над автомобилем.

Каждый водитель должен перед выездом хорошо отдохнуть, тогда внезапное засыпание за рулем исключено. Для этого необходим ночной отдых перед поездкой не менее 6 – 8 ч (в зависимости от индивидуальных особенностей человека), отказ от приема алкоголя даже в умеренных дозах не менее чем за 12 ч до поездки.

Однако, если уж случилось так, что водитель управляет автомобилем в утомленном состоянии, его клонит ко сну – он должен остановить транспортное средство в безопасном месте и поспать хотя бы 20 – 30 мин.

Таким образом, на первый план обеспечения высокой надежности выступает ответственное отношение водителя к режиму труда и отдыха.

Существенное влияние на работоспособность водителя оказывает состояние рабочего места и микроклимат в кабине (салоне). Подвешенные в зоне лобового стекла различные вымпелы, игрушки ограничивают обзор, создают дополнительную нагрузку на зрение. Отрицательное влияние на работоспособность оказывает и громкая музыка в салоне. Чистый воздух (полный отказ от курения по время движения), нормальная температура на рабочем месте (18 – 22°C),

правильная регулировка сиденья и посадка за рулем являются важными условиями сохранения работоспособности.

Закончивший автошколу, успешно сдавший квалификационные экзамены в ГИБДД и получивший водительское удостоверение водитель еще не может считаться надежным, потому что он хотя и имеет знания, но не обладает ни умением, ни навыками. Их он может приобрести только путем самостоятельного управления транспортным средством в течение 1 – 2 лет. А чтобы этот период прошел без ДТП, такой молодой водитель (независимо от его фактического возраста) должен за рулем соблюдать разумную осторожность, ограничивая свой скоростной режим. В критической ситуации это даст ему несколько больше времени для оценки обстановки и принятия решения. В течение этого периода начинающий водитель должен запоминать и анализировать допущенные им ошибки. Очень важно, находясь за рулем, научиться прогнозировать развитие дорожной ситуации и подготавливаться к ее возможным осложнениям.

#### **1.10.4 Нравственность**

Надежность водителя в значительной степени зависит от таких его нравственных качеств как дисциплинированность, чувство ответственности, коллективизм. Трудолюбие, чуткое отношение к людям, скромность – эти качества обычно присущи хорошим и надежным водителям. Отсутствие интереса к работе, эгоизм, грубость и бесцеремонное отношение к окружающим людям, неуважительное отношение к правопорядку – эти качества являются типичными для аварийщика.

Недисциплинированность водителей чаще всего проявляется в игнорировании требований Правил дорожного движения. Водитель должен заботиться не только о личной безопасности, но и безопасности других участников движения. Нужно не только строго соблюдать требования Правил, но и следить за действиями других участников движения. При виде ошибок, допущенных пешеходом или другим водителем, нужно сделать все возможное, чтобы предотвратить ДТП. Очень важна взаимная предупредительность участников

движения, отсутствие которой связано не только с нарушением предписаний Правил, но и свидетельствует об отсутствии или недостатках воспитания, что характерно для многих водителей. Так, например, водители многих городов, выполняя поворот, игнорируют требование пропустить пешеходов, находящихся на пешеходных переходах. Нередки случаи, когда водитель, вынужденный пропустить пешеходов, допускает грубые окрики, пугает их звуковым сигналом или подъезжает вплотную. Многие водители не считают нужным подавать предупредительные сигналы или подают их таким образом, что его намерения предугадать невозможно.

Встречаются случаи безразличного отношения к участникам движения, которые испытывают какие-то затруднения или неудачи, например при перестроении одного из водителей на соседнюю полосу. Второй водитель, вместо того чтобы помочь ему, уменьшив скорость и увеличив дистанцию, наоборот, сокращает ее. Иногда перед перекрестком у автомобиля глохнет двигатель. Вместо того чтобы проявить взаимопонимание и выдержку, в адрес водителя звучат грубые окрики, оскорбления, некоторые водители громко и продолжительно сигнализируют. А ведь в положении неудачника может оказаться даже опытный водитель, который под влиянием насмешек способен потерять самообладание и совершить грубую ошибку.

Часто требуются участие и взаимная помощь других водителей, а получить их удается не скоро, хотя мимо проехало много водителей. Водитель будет чувствовать себя намного уверенней, если участники движения будут взаимно доброжелательны, готовы выручить и оказать помощь.

Наиболее тяжелым и опасным проявлением недисциплинированности водителей является употребление алкоголя перед рейсом или в пути. Такие антиобщественные поступки особенно часты в производственных коллективах, где не ведется решительная борьба с пьянством и отсутствует контроль за деятельностью водителей.

Снижение работоспособности после приема алкоголя или наркотиков создает реальную угрозу для безопасного управления автомобилем.

Алкоголь тоже является наркотиком, поэтому нарушения, возникающие у водителей после употребления алкоголя или наркотиков имеют много общего. После приема даже небольших доз затормаживаются центры коры головного мозга, контролирующие действия и поступки человека. У водителя это выражается в некритическом отношении к своему состоянию, переоценке своих возможностей и недооценке сложности дорожной обстановки. Появляются чувство необоснованной самоуверенности, желание рискнуть, пренебречь Правилами. Пьяные водители часто превышают скорость, проезжают на запрещающие сигналы, меняют полосу движения или обгоняют без должного учета дорожной обстановки и своих возможностей.

После приема алкоголя у водителей снижаются интенсивность и устойчивость внимания, замедляется реакция.

Кроме того, нарушаются процессы мышления и памяти, увеличивается время реакции, нарушается координация движений. Снижается острота зрения, суживается поле зрения, нарушаются глубинное зрение и способность различать цвета, увеличивается время темповой адаптации. Водители медленнее и хуже оценивают дорожную обстановку, а их управляющие действия становятся резкими, размахистыми, плохо координированными, часто запаздывающими и неправильными.

Нарушения, возникающие в организме водителя после приема алкоголя, и их некритическое отношение к своему состоянию приводят к грубым ошибкам в управлении автомобилем, которые нередко заканчиваются тяжелыми ДТП. Управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения не только резко увеличивает возможность возникновения ДТП, но делает их последствия более тяжелыми для самого водителя и других участников дорожного движения.

К социальным последствиям пьянства и наркомании водителей относятся не только ДТП и, как следствие, человеческие жертвы и материальные потери, но и развитие тяжелых заболеваний, ведущих к большим трудопотерям и к преждевременной смерти. Продолжительность жизни у алкоголиков сокращается на 15 – 20 лет, а число заболеваний увеличивается на 20 – 30%. Употребление

наркотиков может привести к тяжелым, необратимым, болезненным изменениям в организме уже в течение нескольких лет. Распад личности алкоголиков и наркоманов приводит к распаду семьи или рождению физически и психически неполноценных детей.

Для преодоления пьянства и алкоголизма водителей необходимо комплексное сочетание административных, правовых, пропагандистских и воспитательных мер на каждом автотранспортном предприятии. Одновременно необходимы разработка и внедрение в практику современных методов выявления перед рейсом и в пути водителей, управляющих автомобилем после приема не только алкоголя, но и наркотиков.

Важнейшие социальные задачи улучшения дисциплины водителей, совершенствования этики их поведения решают различными методами. Однако эти меры не всегда эффективны. На отдельных людей они действуют через чувство страха. Некоторые водители ведут себя осмотрительно лишь в тех местах или случаях, где их нарушения могут быть пресечены.

Наибольший эффект в деле воспитания водителей дают разнообразные методы и формы работы, используемые в трудовых коллективах. Администрация и общественные организации имеют возможность проводить профилактические мероприятия, держать под контролем лиц, склонных к нарушениям дисциплины и порядка и оперативно реагировать на антиобщественные тенденции. На автотранспортном предприятии ведутся личные карточки на водителей, позволяющие восстановить все их нарушения и участие в ДТП и мелких авариях. Знание и учет индивидуальных особенностей водителей позволяют наиболее правильно определить характер его работы. Любое нарушение водителями Правил, участие в ДТП должны обсуждаться на собрании производственного коллектива. Опыт показывает, что на недисциплинированных водителей эта мера часто действует эффективнее, чем административные наказания.

## **11 Первая помощь пострадавшим в дорожно – транспортном происшествии**

### **11.1 Первая доврачебная помощь пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии**

Первоочередной задачей при оказании доврачебной помощи является устранение опасности, угрожающей жизни пострадавшего. Такая опасность возникает при потере сознания, обильном кровотечении, нарушении сердечной деятельности и дыхания, шоке. Первую помощь при ДТП чаще всего оказывает водитель или пассажиры, которые не пострадали или получили более легкую травму, а также лица из других транспортных средств. Однако среди участников и очевидцев ДТП может не оказаться людей, умеющих оказать первую помощь. Поэтому такую помощь должен уметь оказать каждый водитель.

#### **11.1.1 Извлечение пострадавшего из транспортного средства. Оценка его состояния**

Первую помощь при автомобильных травмах нередко приходится оказывать в весьма сложной и неблагоприятной обстановке. Это объясняется тем, что ДТП часто возникают в условиях интенсивного дорожного движения или в отдаленной местности на безлюдных дорогах, в жаркий летний день, дождь, туман, а зимой в снегопад, метель, мороз, в темное время суток и т.д. Подход к пострадавшему может быть затруднен, если двери и окна автомобиля невозможно открыть или тело зажато между деформированными частями автомобиля.

В таких случаях первоочередной задачей является извлечение пострадавшего из автомобиля или освобождение частей его тела. Это требует умения и большой осторожности, так как неумелое выполнение этих операций может усугубить тяжесть полученных травм и быть причиной гибели человека.

Перед извлечением пострадавшего следует освободить от всего, что мешает этому. При этом следует особенно щадить пострадавшие части тела. Переносить пострадавшего лучше всего на носилках. Если нет носилок, можно их сделать из подручного материала, например, на две жерди натянуть мешки, рогожу, одеяла и т.д.

Первая доврачебная медицинская помощь направлена на облегчение страданий человека и подготовку его к эвакуации в лечебное учреждение. Если есть возможность, с одновременным оказанием доврачебной помощи следует вызвать скорую медицинскую помощь или медицинского работника.

Необходимо учитывать, что возникающая при травме угроза жизни человеку может нарастать. Промедление с оказанием первой помощи в таких случаях может привести к смерти пострадавшего. Кроме того, своевременно и правильно оказанная первая помощь предупреждает осложнения, положительно влияет на дальнейшее восстановление нарушенных функций и сокращает сроки восстановления работоспособности пострадавшего.

При тяжелой травме и большой кровопотере неподвижность находящегося в бессознательном состоянии пострадавшего, отсутствие у него пульса и дыхания создают впечатление, что он умер и оказание медицинской помощи бесполезно. Однако такое заключение может быть ошибочным, так как при резком угнетении жизненных функций признаки жизни могут быть выявлены только при более тщательном обследовании. В этих целях необходимо найти пульс, послушать сердце, поднести ко рту зеркало, которое запотевает даже при слабом дыхании. Признаком жизни является и реакция зрачков на свет. Необходимо раздвинуть веки и закрыть глаз рукой. При отнятии руки зрачок суживается. Если освещенность слабая, то следует поднести к глазу свет от фонарика или, соблюдая осторожность, зажженную спичку. При приближении света зрачок суживается, при удалении расширяется.

Однако даже при отсутствии признаков жизни до прибытия медицинских работников следует бороться за жизнь человека.

Пострадавшего необходимо уложить в безопасном месте. Если в холодное время года нет возможности занести его в теплое помещение, то пострадавшего

следует положить на настил из досок, веток, на сено, одежду и т.д. Затем надо ослабить стягивающие части одежды и внимательно осмотреть. Если пострадавший в сознании, он сам укажет место повреждения.

Первую медицинскую помощь следует оказывать в такой последовательности: остановить кровотечение, угрожающее жизни;

– если отсутствует дыхание – приступить к искусственному дыханию;

– если не прощупывается пульс, то одновременно с искусственным дыханием проводить непрямой массаж сердца;

– обработать рану и наложить повязку, при переломах костей наложить шину.

### **11.1.2 Методы остановки кровотечения**

Кровотечение возникает в результате повреждения сосудов при травмах. Кровотечение бывает артериальное, венозное и капиллярное.

При артериальном кровотечении из раны пульсирующей струей вытекает ярко – красного цвета кровь. При венозном кровотечении кровь темно – красного цвета вытекает равномерно, непрерывной струей. Кровотечение из крупных сосудов, особенно артерий, быстро приводит к большим потерям крови, что угрожает жизни пострадавшего. При капиллярном кровотечении отдельных кровоточащих сосудов не видно, кровоточит вся поверхность раны. Такое кровотечение может самопроизвольно остановиться.

По месту травмы различают наружное, внутреннее и смешанное кровотечение.

**При наружном кровотечении** кровь вытекает из раны, при внутреннем – в грудную, брюшную и другие полости, а также в органы и ткани. **Смешанное** кровотечение возникает при открытых ранениях брюшной или грудной полости. Кровотечение является одной из причин шока – тяжелого состояния, которое может быть причиной гибели пострадавшего. При оказании медицинской помощи первое, что нужно сделать, – это остановить кровотечение.

Различают временную и постоянную остановку кровотечения. Временно остановить кровотечение может каждый, кто оказывает первую помощь. Для временной остановки кровотечения конечности ей придается возвышенное положение, на рану накладывают давящую повязку, прижимают пальцем кровоточащий сосуд, максимально сгибают конечности, накладывают жгут или закрутку.

При повреждении вен, а также мелких артерий кровотечение можно остановить, наложив давящую повязку. Для этого необходимо смазать края раны настойкой йода и закрыть ее стерильной салфеткой. Затем из бинта или завернутой в бинт ваты нужно сделать плотный клубок, прижать его к месту кровотечения и туго прибинтовать. При отсутствии ваты можно использовать поролон и пористую резину из обивки автомобиля. Однако в этих случаях рану предварительно нужно закрыть несколькими слоями стерильных салфеток, бинта или чистой материи. Для экстренной остановки кровотечения из крупных сосудов в определенном месте выше места повреждения прижимают артерию (рисунок 11.1).

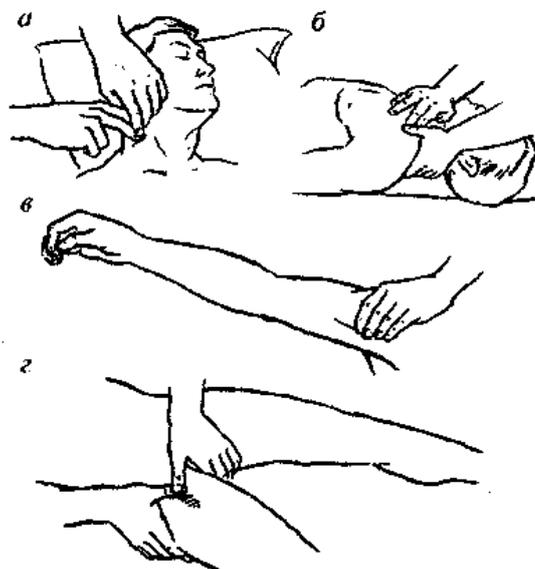


Рисунок 11.1 – Места прижатия артерии:

а – сонной; б – подключичной; в – плечевой; г – бедренной

Прижимать сосуд нужно несколькими пальцами, усилия определяются моментом прекращения кровотечения. Однако длительная остановка кровотечения пальцевым прижатием невозможна. Поэтому необходимо как можно быстрее сменить этот способ.

Наложение жгута прекращает доступ крови к тканям, что по прошествии 1,5 – 2 ч может вызвать их омертвение. Чтобы этого не произошло, к жгуту прикрепляют записку с указанием времени его наложения. Уже через 1 ч жгут следует ослабить до появления пульса ниже его наложения. Самым надежным методом временной остановки кровотечения является наложение жгута или закрутки (рисунок 11.2).

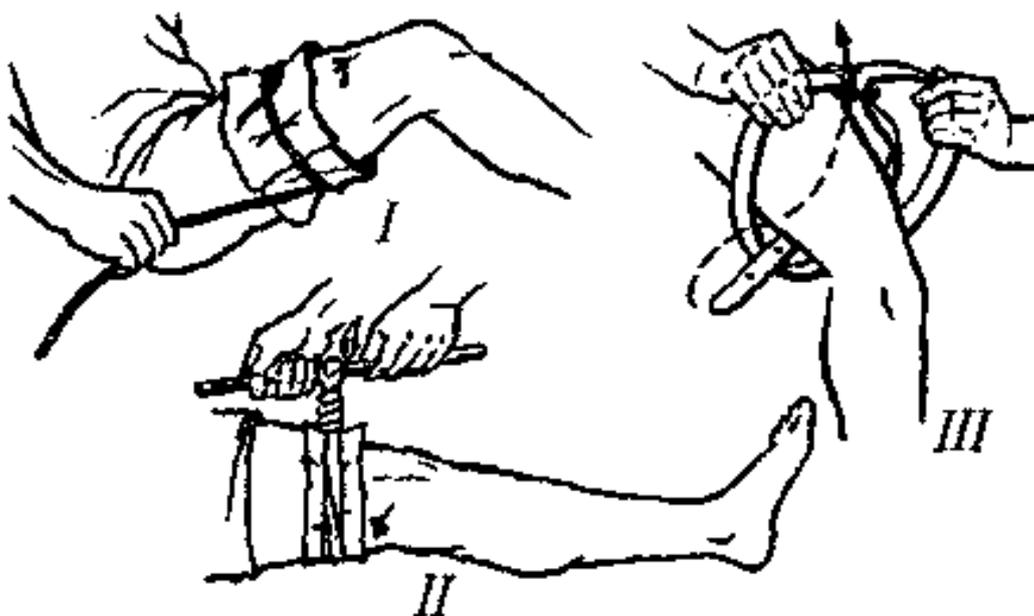


Рисунок 11.2 – Остановка кровотечения с помощью  
I – резинового жгута, II – закрутки, III – ремня

Если нет жгута, то его можно заменить ремнем, подтяжками. Накладывают жгут на конечность выше места кровотечения и только поверх одежды или подкладки. Для подкладки могут быть использованы полотенце, платок, шарф, сложенный в несколько слоев бинт или любая другая материя. Приподнятую конечность сжимают двумя – тремя оборотами жгута. Концы жгута закрепляют с помощью находящихся на его концах крючка и цепочки, а при их отсутствии концы завязывают узлом. Затягивать жгут слишком туго не следует, так как это может привести к повреждению сосудов, нервов и тканей. Вместе с тем слабо наложенный жгут сдавливает только вены, что усиливает артериальное кровотечение.

Если кровотечение прекратилось, жгут можно заменить наложение на рану давящей повязки. При продолжении кровотечения жгут снова затягивают на 1 ч.

После наложения жгута необходима иммобилизация (ограничение подвижности) конечности, которая обеспечивается наложением шин или заменяющих их приспособлений. В холодное время года конечность следует хорошо утеплить, так как ткани, расположенные ниже места наложения жгута и не получающие крови, могут замерзнуть и омертветь.

Пострадавшего с наложенным жгутом следует немедленно эвакуировать в лечебное учреждение для окончательной остановки кровотечения. При отсутствии жгута кровотечение может быть остановлено закруткой. Выше места кровотечения из ремня, бинта, платка делают петлю, в которую вставляют палочку, дощечку, ветку и, вращая ее, затягивают конечность до полной остановки кровотечения. Палочку привязывают к конечности. Остальные правила наложения закрутки те же, что и жгута.

При кровотечении в паховой или подмышечной области, когда нельзя применить жгут, или при кровотечении из голени и предплечья временно остановить кровотечение можно, согнув конечности в суставах. В область сустава вкладывают тугую подушечку из марли, ваты, любой материи, поролона, губчатой резины и т.д. Затем максимально сгибают конечность в суставе и закрепляют ее в этом положении.

При кровотечении из верхней конечности его временно можно остановить, оттянув локти назад и связав их. При этом ключица прижимается к первому ребру и сдавливает подключичную артерию. Способом максимального сгибания суставов можно остановить кровотечение из подключичной, бедренной, подколенной и плечевой артерий.

### **11.1.3 Первая помощь при остановке дыхания и сердца**

При опасных для жизни состояниях может наступить клиническая смерть, главным признаком которой является остановка сердца и дыхания. Однако изменения в организме, которые при этом происходят в течение нескольких минут, носят обратимый характер. Немедленное и правильное применение в этих случаях методов оживления (реанимации) может спасти человеку жизнь. К простейшим и

всем доступным методам реанимации относятся искусственное дыхание и непрямой массаж сердца (рисунок 11.3).



Рисунок 11.3 – Одновременное проведение непрямого массажа сердца и искусственного дыхания

При проведении искусственного дыхания пострадавшего укладывают на спину на твердое ложе, расстегивают одежду. Голову и плечи поворачивают в сторону, и пальцем, обмотанным марлей или бинтом, очищают рот и глотку от сгустков крови, слизи, снимают зубные протезы, проверяют, не запал ли язык в дыхательное горло. Оказывающий помощь становится с правой стороны пострадавшего и, положив под шею правую руку, приподнимает шею. При этом голова запрокидывается назад, и дыхательные пути, которые могут быть закрыты запавшим языком, открываются. Затем, нажимая ребром левой ладони на лоб, нужно удерживать голову в запрокинутом положении, а большим и указательным пальцами зажать нос. После этого правую руку нужно вытащить из-под шеи и, надавливая на подбородок, открыть рот. Сказывающий помощь делает вдох и, приложив свои губы ко рту пострадавшего, производит резкий выдох. Рот пострадавшего предварительно следует прикрыть марлей или тонким платком.

Во время выполнения оказывающим помощь вдоха необходимо закрыть рот пострадавшего, а при выдохе обязательно открыть. Если не закрывать

периодически рот пострадавшего, то мягкое небо может закрыть сообщение с носоглоткой, что приводит к закупорке дыхательных путей на вдохе.

Вдуть воздух в легкие можно и через металлические или пластмассовые трубки – воздуходувы, которые целесообразно иметь в комплекте медицинских автомобильных аптечек. Вначале делают 3 – 5 быстрых вдуваний воздуха в легкие пострадавшего и при наличии пульса продолжают вдувание 12 – 14 раз в минуту взрослым и 16 – 18 раз детям. Искусственное дыхание можно делать также «изо рта в нос», но рот пострадавшего при этом должен быть закрыт. При наличии у оказывающего помощь специального воздуходува вдуваемый им воздух может вводиться изо рта через воздуховод, введенный в рот пострадавшего. Вводят воздуховод таким образом, чтобы он прижимал язык ко дну полости рта. Выдох у пострадавшего в обоих случаях происходит пассивно.

Искусственное дыхание может не дать результатов, если одновременно у пострадавшего останавливается сердце. Поэтому при искусственном дыхании необходимо постоянно контролировать пульс и, если он исчезает, то немедленно приступить к непрямому массажу сердца. Сердце располагается под нижней частью грудины. Периодическим давлением на это место можно вызвать искусственное сокращение и расслабление сердца. Пострадавшего укладывают на спину на землю, пол, стол. Оказывающий помощь становится справа или слева и кладет ладонь левой руки в поперечном направлении на нижнюю часть грудины, а ладонь правой руки – сверху (рисунок 11.3). Сжатие грудной клетки происходит за счет давления туловища оказывающего помощь. Смещение грудины по направлению к позвоночнику должно составлять 4 – 6 см. Темп сжатия – 60 движений в минуту.

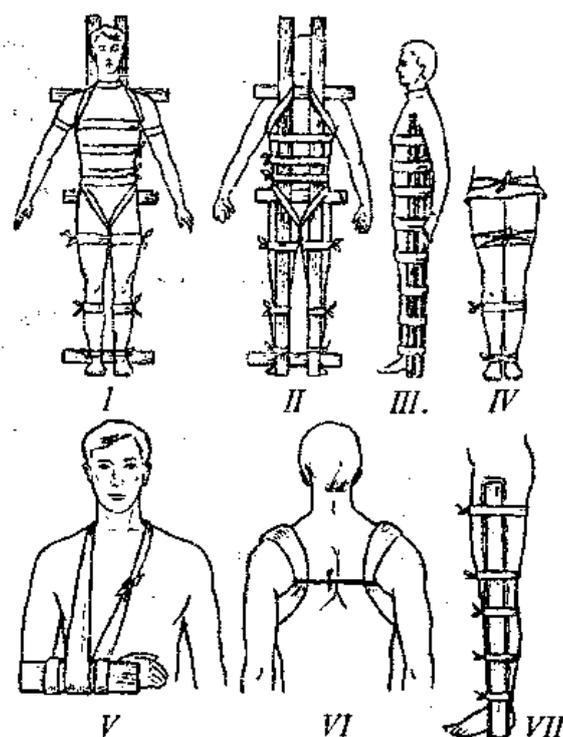
При оказании помощи одним человеком после одного – двух быстрых вдуваний воздуха в легкие пострадавшего производится 10 – 12 сжатий грудной клетки. Если помощь оказывают двое, то на одно вдувание должно приходиться пять сжатий грудной клетки. При эффективном массаже сердца кожные покровы розовеют, зрачки сужаются и начинают реагировать на свет, появляются пульс и самостоятельное дыхание.

#### 11.1.4 Действия при переломах, сотрясении мозга, травмах груди и живота

**Переломы** — это нарушение целостности кости. Они довольно часты при ДТП. Переломы бывают закрытые и открытые.

**Закрытый перелом** не сопровождается разрывом кожи. При разрыве кожи, когда отломки костей выступают наружу, перелом называют открытым. При переломе костей конечностей и их смещении отмечаются укорочение руки или ноги, резкая болезненность в месте перелома при движении.

При открытых переломах кожу вокруг раны смазывают настойкой йода и накладывают стерильную повязку. Затем иммобилизуют конечность. Для иммобилизации используют шины. При отсутствии стандартных шин можно использовать палки, доски, прутья, пучки камыша и т.д. (рисунок 11.4).



I, II – позвоночника, III, IV – бедра, V – предплечья, VI – ключицы, VII – голени

Рисунок 11.4 – Иммобилизация при помощи подручных средств при переломах

При накладывании шин необходимо придерживаться следующих правил:

- ◆ поврежденную конечность нельзя вытягивать;
- ◆ если в месте перелома открытая рана и сильное кровотечение, то сначала накладывают жгут, затем повязку на рану и шины с двух сторон конечности;

◆ обе шины должны захватывать суставы, расположенные выше и ниже места перелома;

◆ шину перед наложением необходимо обернуть мягкой тканью или ватой.

**Поднимать конечность при переломах костей и снимать обувь с пострадавшего нужно осторожно, не причиняя боли.**

**При переломах костей верхней конечности ей придают следующее положение: руку немного отводят в плечевом суставе, сгибают в локтевом под прямым или острым углом ладонью к животу с отведенной к тылу кистью. Пальцы должны быть полусогнуты и охватывать плотный ватно – марлевый шарик.**

**При переломе костей плеча** для иммобилизации может быть наложена металлическая шина Крамера, которая имеется среди медицинского имущества на постах ГИБДД. Шину накладывают от плечевого сустава здоровой руки, затем ведут по надлопаточной области и спускаются по задней наружной поверхности плеча и предплечья поврежденной руки до основания пальцев. Предварительно необходимо подложить в подмышечную впадину ватный валик, который укрепляют бинтом через надплечье здоровой руки.

**При переломе костей предплечья** шину накладывают по разгибательной поверхности от верхней трети плеча до конца пальцев. Угол сгибания в локтевом суставе должен быть острым, если перелом в нижней трети предплечья, или тупым, если перелом у локтевого сустава.

**При переломе кисти и пальцев** шину накладывают с ладонной поверхности предплечья от локтевого сгиба до кончиков пальцев. **При переломе бедра** ногу фиксируют двумя шинами – наружной и внутренней. Наружную шину накладывают от подмышечной впадины до подошвы стопы, внутреннюю – от паха до подошвы. Прибинтовывают шины к туловищу и к ноге. При переломе костей голени также накладывают наружную и внутреннюю шины. Она должна проходить от места, расположенного выше коленного сустава, до подошвы стопы. При наложении шин на нижнюю конечность стопу нужно бинтовать под углом 90° к голени.

Нижнюю челюсть фиксируют пращевидной повязкой. При переломе ключицы изменяется внешний вид ключицы и опускается плечо. Первая помощь заключается в подвешивании руки на косынку или прибинтовывании ее к туловищу.

**При переломах позвоночника** возникают боли в области перелома, а при повреждении спинного мозга могут быть паралич конечностей, потеря чувствительности, задержка мочи и кала. Перелом позвонков может быть и без повреждения спинного мозга. В результате движений пострадавшего целостность позвоночника нарушается при смещении костных отломков. Поэтому пострадавший должен быть в лежачем положении. Поднимать его нужно очень осторожно и по команде. Пострадавшего укладывают на доску, к которой его прибинтовывают, и в таком положении эвакуируют.

**При переломе костей таза** нередко повреждаются расположенные внутри него органы. Такая травма относится к наиболее тяжелым. Пострадавший в лежачем положении не может поднять ногу. Его следует уложить на широкую доску (щит), на которую предварительно кладут матрац или заменяющую его подстилку. Ноги пострадавшего надо согнуть в коленях, развести и подложить под них валик.

При переломах позвоночника и костей таза нередко возникает шок. Поэтому транспортировка и особенно перекладывание пострадавшего должны быть чрезвычайно щадящими. При этом необходимо учитывать, что малейшее смещение отломков причиняет сильную боль, что может способствовать возникновению шока.

**Сотрясение мозга** возникает при сильных ударах или ушибах головы. Пострадавший теряет сознание на период от нескольких секунд до нескольких часов и даже дней. Возникает рвота, иногда многократная. При возвращении сознания он ничего не помнит о событиях, предшествовавших травме.

Пострадавшего следует положить на бок или на спину, причем голова должна быть повернута на бок. Такое положение препятствует попаданию в дыхательные пути рвотных масс или западению языка. В таком положении пострадавшего доставляют в лечебное учреждение.

**При травмах грудной клетки** возможны переломы ребер. При этом появляется резкая болезненность при движении и особенно нажатии на место перелома.

Первая помощь выражается в тугом бинтовании грудной клетки бинтами или полотенцами. Особенно опасны проникающие ранения грудной клетки. Если при этом повреждается сердце, аорта, легкие, то возникает сильное кровотечение,

которое может привести к смерти. При проникающем ранении грудной клетки, даже если не повреждены находящиеся в ней органы, в плевральную полость поступает наружный воздух. Давление в плевральной полости ниже атмосферного, поэтому поступающий воздух приводит к спадению легкого, смещению сердца, сдавливанию легкого здоровой стороны и расстройству кровообращения. Такое повреждение грудной клетки называется открытым пневмотораксом, который создает угрозу для жизни пострадавшего.

Для предупреждения открытого пневмоторакса необходимо быстро закрыть рану грудной клетки при помощи липкого пластыря, прорезиненной обертки от индивидуального пакета, клеенки, воздухонепроницаемой пленки и туго прибинтовать их. Транспортировать пострадавшего в лечебное учреждение нужно как можно быстрее в сидячем положении.

**Ранения живота** (брюшной стенки) чрезвычайно опасны, так как при этом могут быть повреждены органы брюшной полости, что требует немедленной операции. Если через рану в брюшной стенке выпадают кишки или другие органы, то их ни в коем случае нельзя вправлять в рану. После обработки кожи вокруг раны на выпавшие органы накладывают стерильную марлю (подушечки от индивидуального пакета), а по бокам от органов – толстый слой ваты. Все это закрывают бинтовой повязкой или полотенцем, простыней, прошив края их ниткой или застегнув булавками. При любом ранении в живот пострадавшего нельзя кормить, поить и давать через рот лекарства. Транспортировать необходимо в положении лежа с приподнятой верхней частью туловища и согнутыми в коленях ногами.

При падении человека животом на твердый предмет или при сильном ударе по животу возникают закрытые повреждения органов брюшной полости. В таких случаях возможны разрывы печени, селезенки, почек, в результате чего возможно сильное внутреннее кровотечение. Возникают сильные боли в животе, тошнота, живот твердый, напряженный. Пострадавший бледный и не может стоять. Часто развивается шок. Пострадавшего нельзя поить и кормить. Его укладывают так же, как и при открытых ранениях живота, предпринимают противошоковые мероприятия и быстро доставляют в больницу.

## **РАЗДЕЛ II. Вопросы решаемые по обеспечению БДД после принятия законодательных и нормативных актов с 2005 года**

### **2.1 Постановление Правительства РФ от 26 октября 2020 г. № 1742**

Согласно Постановлению Правительства РФ от 26.10.2020 № 1742 с 1 января 2021 года отменяются нормативные акты в области транспорта. Причиной отмены стало Постановление Правительства РФ от 26 октября 2020 г. № 1742, которое, в свою очередь, отменяет с 1 января 2021 года ряд нормативных правовых актов устанавливающих требования, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора). Задачей министерств и ведомств является разработка и введение в действие с 1 января 2021 года новых норм, содержащих актуализированные требования, разработанные с учетом риск – ориентированного подхода и с учетом современного уровня технического и технологического развития в соответствующих сферах.

В соответствии с Федеральным законом РФ № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», каждые шесть лет правовые акты будут заново переоценивать, отменять, и при необходимости вводить новые, с учетом современных требований. Поэтому все вводимые в действие нормативные акты будут действовать до 1 января 2027 года:

Постановление Правительства Российской Федерации от 26.10.2020 № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 сентября 2008 г. № 152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 г. № 287 «Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 марта 2016 г. № 59 «Об утверждении Порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 марта 2017 г. № 106 «Об утверждении Порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью»

Постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 16 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств»

Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»

Постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 августа 2013 г. № 273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2018 г. № 199 «Об утверждении Требований к парковкам (парковочным местам) для обеспечения стоянки транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющим перемещение лиц, кроме водителя, находящихся в транспортном средстве (на нем), и (или) материальных объектов без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд), в границах городских поселений, городских округов, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя по возвращении из рейса и окончании смены водителя»

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 августа 2018 г. № 296 «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» Смотрите также: Ответственность за нарушения связанные с проведением предрейсовых медицинских осмотров водителей На сайте, в разделе «Документы БДД», можно найти образцы документов необходимых для организации работы по безопасности дорожного движения. Если у Вас нет времени заниматься составлением документации и поиском её в интернете, или Вы не совсем компетентны в этом вопросе, то на сайте можно приобрести Готовый пакет документов для организации работы по безопасности дорожного движения. Стоимость пакета 2000 рублей. Или мы с нуля разработаем всю документацию необходимую для обеспечения безопасности дорожного движения в Вашей организации. Стоимость услуги от 10000 рублей. Все документы представлены в электронном виде в формате Microsoft Word и Microsoft Excel с возможностью редактирования. Для того чтобы получить документы достаточно написать на адрес электронной почты [putevoji@list.ru](mailto:putevoji@list.ru), и с Вами свяжутся в течение дня. Документы в электронном виде будут направлены на указанный Вами адрес электронной почты после подтверждения оплаты.

Начальник Транспортного отдела Зуев Серафим Статьи Previous:Новый Приказ Минтранса «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» с 1 января 2021 года Next: Новые реквизиты путевого листа с 1 января 2021 года

**Источник:**

**<https://transportotdel.ru/%D0%BE%D1%82%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D1%85-%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D0%B2-%D0%B1%D0%B4%D0%B4/>**

## **2.2 Законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения и охрана труда водителей**

О каких требованиях законодательства в области безопасности дорожного движения надо знать?

Различное толкование каких терминов приводит к неопределенности толкования законодательства в области безопасности дорожного движения?

В чем различие позиций Минтранса России и Верховного Суда РФ по поводу соблюдения требований ч. 4 ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»?

Какие изменения будут внесены в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в 2018 г.?

В чем взаимосвязь законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и требований законодательства в области охраны труда?

[«Санэпидконтроль. Охрана труда» №5 2018 / Надзор и контроль](#)

### **С 2019 года все станет строже**

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения (далее — БДД) на территории Российской Федерации установлены Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее — Федеральный закон «О БДД»). Задачи этого Закона — охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

## **2.3 Требования законодательства в области БДД для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией автотранспортных средств**

Основные требования по обеспечению БДД к юридическим лицам (далее — ЮЛ) и индивидуальным предпринимателям (далее — ИП) при осуществлении

ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, установлены в ст. 20 Закона «О БДД».

Так, согласно ч. 1 ст. 20 Федерального закона «О БДД» ЮЛ и ИП, осуществляющие на территории РФ деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими БДД;
- соблюдать режим труда и отдыха водителей [1];
- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного транспорта, обеспечивающих БДД [2];
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям БДД и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих БДД, в соответствии с основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению БДД [3];
- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), а также причины нарушений ПДД с участием принадлежащих им транспортных средств [4];
- организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями автомобильного транспорта навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП [5];
- обеспечивать исполнение обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортного средства [6];
- оснащать автотранспортное средство техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (далее — тахографы)[7].

В соответствии с ч. 4 ст. 20 Федерального закона «О БДД» ЮЛ и ИП, осуществляющие при эксплуатации транспортных средств перевозки автомобильным транспортом, должны:

– соблюдать Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [8];

– назначить ответственного за обеспечение БДД, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью [9];

– обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок [10];

– обеспечивать наличие парковки (парковочного места) для стоянки всех принадлежащих им транспортных средств, а также помещений и оборудования, позволяющих осуществлять техническое обслуживание и ремонт этих транспортных средств, или заключить договоры со специализированными организациями о стоянке этих транспортных средств и об их техническом обслуживании и о ремонте;

– организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств [11].

Перечень мероприятий по подготовке работников к безопасной эксплуатации автотранспортных средств, периодичность проведения соответствующих проверок утверждены Приказом Минтранса № 7.

ЮЛ и ИП обязаны за свой счет организовывать медицинское обеспечение БДД (ст. 23 Федерального закона «О БДД»), а именно:

обязательные предварительные, периодические (не реже одного раза в два года) медицинские осмотры [12];

– предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры [13].

В соответствии с ч. 3 ст. 23 Федерального закона «О БДД»:

– обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортных средств, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб;

– обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя автотранспортных

средств, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

[1] – Установлен Приказом Минтранса России от 20.08.2004 № 15.

[2] – Определены Приказом Минтранса России от 14.05.2015 № 172.

[3] – Приведены в Правилах дорожного движения, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (далее — ПДД).

[4] – В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 и Приказом Минтранса РФ от 02.04.1996 № 22.

[5] – В соответствии с требованиями Федерального закона «О БДД» и Федерального закона от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

[6] – В соответствии с Федеральным законом от 25.04.2002 № 40-ФЗ.

[7] – Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения автомобильного транспорта тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы установлены Постановлением Правительства РФ от 23.11.2012 № 1213, Приказами Минтранса России от 21.08.2013 № 273, от 13.02.2013 № 36.

[8] – Установлены Приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7 (далее — Приказ Минтранса № 7).

[9] – Приказ Минтранса России от 20.03.2017 № 106.

[10] – определены Приказом Минтранса России от 28.09.2015 № 287.

[11] – В порядке, установленном Приказом Минтранса России от 06.04.2017 № 141.

[12] – Порядок проведения установлен Приказом Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 № 302н.

[13] – Порядок проведения установлен Приказом Минздрава России от 15.12.2014 № 835н.

### **2.3.1 Неопределенность законодательства в части понятия «перевозка пассажиров и грузов»**

Из содержания ст. 20 Федерального закона «О БДД» можно сделать вывод, что законодатель разделяет ЮЛ и ИП, осуществляющих только деятельность по эксплуатации транспортных средств, и ЮЛ и ИП, осуществляющих при этом перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Все ЮЛ и ИП, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств, должны соблюдать требования ч. 1 ст. 20 Федерального закона «О БДД», а вот ЮЛ и ИП, которые при эксплуатации транспорта осуществляют еще и перевозки автомобильным транспортом, — также ч. 4 ст. 20 указанного Закона.

Итак, из содержания Федерального закона «О БДД» непонятно, надо ли предприятиям и организациям соблюдать требования ч. 4 ст. 20 этого Закона, а также связанные с ней подзаконные нормативные акты, указанные выше.

Также непонятно, подразумевается под понятием «перевозка пассажиров» и водители каких автотранспортных средств должны проходить послерейсовые медицинские осмотры в соответствии с ч. 3 ст. 23 Федерального закона «О БДД».

Почему предприятиям и организациям так важно разобраться в правовой основе понятия «перевозка пассажиров и грузов»? Если деятельность предприятия не подпадает под деятельность «перевозка пассажиров и грузов», то ему не надо выполнять избыточные требования по обеспечению БДД, указанные в ч. 4 ст. 20 Федерального закона «О БДД»; если не осуществляет «перевозку пассажиров» — не надо выполнять требования ч. 3 ст. 23 Федерального закона «О БДД» в части организации послерейсового медицинского осмотра. При этом вы будете точно знать, что представители контролирующих и надзорных органов не вправе требовать с вас выполнения этих законодательных норм.

### **2.3.2 Кто такие «пассажиры» и что подразумевается под понятием «перевозка пассажиров и грузов»**

Чтобы разобраться, кто именно должен выполнять требования ч. 1 и 4 ст. 20, а также ч. 3 ст. 23 Федерального закона «О БДД» (в отношении послерейсового медицинского осмотра), проанализируем некоторые понятия, которые содержатся в данных статьях, а также других нормативно-правовых актах РФ, связанных с деятельностью по эксплуатации транспортных средств и перевозке пассажиров и грузов.

Под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (ст. 2 Федерального закона «О БДД»).

Трактовка термина «пассажир» в контексте Федерального закона «О БДД» неоднозначна, так как в соответствии с действующим законодательством под пассажиром понимается как лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (ПДД), так и физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, или в целях перевозки которого заключен договор фрахтования транспортного средства (см. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; далее — Федеральный закон «УАТ»).

Н. Панфилов

Материал публикуется частично. Полностью его можно прочитать в журнале [«Санэпидконтроль. Охрана труда» № 5, 2018.](#)

### **2.4 ФЗ №196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»: изменения для 2019 года опубликовано, 30. 04. 2019**

В конце 2018 года вступили в силу изменения в ФЗ №196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения», внесенные ФЗ №443 от 29.12.2017. Другие же нововведения, согласно ФЗ №386 от 30.10.2018, вступят в силу с 1 ноября 2019 года.

## **1. Организация дорожного движения**

Теперь в соответствии со статьей №21 ФЗ №443 от 29.12.2017 организация дорожного движения, в том числе разработка и расположение **парковочных мест**, происходит на основании проектной документации, которая разрабатывается на основании правил из четвертой главы этого же нормативно-правового акта.

Кроме того, вся деятельность по организации **дорожного движения** в РФ должна проводиться на основании этого Закона. А перечень документов, который необходим для проведения организации дорожного движения, должен устанавливаться Правительством РФ. В соответствии с этим претерпели изменения статьи №21 и 22 ФЗ №196 от 10.12.1995.

## **2. Установка тахографов**

ФЗ №386 от 30.10.2018, а именно его первая статья, привнес во вторую статью ФЗ №196 от 10.12.1995 определение такого технического средства, как **тахограф**.

**Тахограф** – это аппарат, позволяющий контролировать и обеспечивать бесперебойную информацию о маршруте движения транспортного средства, его скорости, о времени работе и **отдыха** сотрудника (водителя) с невозможностью коррекции (со стороны водителя, например).

Двадцатая статья ФЗ №196 также претерпела изменения: так, новая точная формулировка исключила возможность использовать вместо тахографов какие-либо другие аппараты (десятый абзац первого пункта).

## **3. Допуск транспортных средств к участию в дорожном движении**

Соответственно, организации с 1 ноября 2019 года, будут обязаны:

- организовывать эксплуатацию транспортных средств и работу **водителей** в рамках правил безопасности дорожного движения;
- не допускать к работе водителей, не имеющих **национальные права РФ**, за исключением граждан Киргизии и граждан государств, где русский язык является официальным (тринадцатый пункт статьи №25 ФЗ №196 от 10.12.1995);
- следить за режимом труда и отдыха сотрудников (водителей);
- устранять причины ДТП и нарушения ПДД, в которых задействованы их транспортные средства и водители;
- проводить медицинские осмотры водителей, а также их обучение оказанию первой помощи в соответствии с ФЗ №323 от 21.11.2011;
- следить за техническим состоянием **транспортных средств**, согласно законодательству РФ, а также не допускать неисправные автомобили в **рейс**;
- производить **техническое обслуживание** автомобилей в соответствии с необходимостью, которая предусмотрена заводской документацией;
- устанавливать тахографы на транспортные средства.

Третий пункт статьи №20 ФЗ №196 от 10.12.1995 также дополнен новыми абзацами, соответственно, с осени физические лица, которые владеют автобусами, а также грузовыми автомобилями массой свыше 3500 кг, будут обязаны:

- устанавливать на свои транспортные средства тахографы;
- устранять причины ДТП и нарушения ПДД;
- производить техническое обслуживание автомобилей и следить за их техническим состоянием;
- соблюдать нормы по времени, проведенным за рулем, и отдыху в соответствии с ПДД РФ;
- соблюдать правила безопасности по осуществлению **перевозок**.

Дорогие читатели! Для решения именно Вашей проблемы — звоните на горячую линию **8 (800) 350 34 85** или задайте вопрос на сайте. Это бесплатно.

**2.5 Федеральный закон № 196 от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» с изменениями от 1 ноября 2019 г, опубликовано 7 декабря 2019 г.**

**Глава I. Общие положения.**

Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона.

Статья 2. Основные термины.

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 4. Правовые основы безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

**Глава II. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения.**

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения.

**Глава III. Программы обеспечения безопасности дорожного движения.**

Статья 10. Программы обеспечения безопасности дорожного движения.

**Глава IV. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения.**

Статья 11. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог.

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

Статья 13. Обустройство дорог объектами сервиса.

Статья 14. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам.

Статья 15. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей.

Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств.

Статья 17. Технический осмотр транспортных средств.

Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.

Статья 19. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств.

Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Статья 21. Мероприятия по организации дорожного движения.

Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации.

Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.

Статья 23.1. Медицинские противопоказания, медицинские показания и медицинские ограничения к управлению транспортными средствами.

Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения.

Статья 25. Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами.

**Статья 26.** Условия получения права на управление транспортными средствами.

**Статья 28.** Основания прекращения, приостановления действия права на управление транспортными средствами.

**Статья 29.** Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах.

**Глава V. Федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения.**

**Статья 30.** Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения.

**Глава VI. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.**

**Статья 31.** Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

**Глава VII. Международные договоры Российской Федерации.**

**Статья 32.** Международные договоры Российской Федерации.

**Глава VIII. Заключительные положения.**

**Статья 33.** Вступление в силу настоящего Федерального закона.

**Глава I. Общие положения.**

**Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона.**

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

**Статья 2. Основные термины.**

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

▶ дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

▶ безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

▶ дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

▶ обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

▶ участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

▶ 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;

▶ транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

▶ водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя;

▶ парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных

или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

▶ аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди;

▶ тахограф — техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности.

### **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.

#### **Статья 4. Правовые основы безопасности дорожного движения в Российской Федерации.**

Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных правовых актов.

### **Глава II. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения**

#### **Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения.**

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

– установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

– координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

– регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

– разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации;

Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов;

- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;
- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

**Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и владельцев частных автомобильных дорог в области обеспечения безопасности дорожного движения.**

1. В ведении Российской Федерации находятся:

- формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

– установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

– контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

– создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;

– организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

**2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами Российской Федерации.**

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренные настоящим Федеральным законом, могут передаваться для осуществления органам

исполнительной власти субъектов Российской Федерации указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральным законом от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации".

К полномочиям владельцев автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а в отношении автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги", к полномочиям Государственной компании "Российские автомобильные дороги" в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог, и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

**3. К полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая:**

– принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

– осуществление мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

- участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

Полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами субъектов Российской Федерации.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

К полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации — городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя в области обеспечения безопасности дорожного движения относится также утверждение перечня транспортных средств, которые используются для перевозки пассажиров, имеют, за исключением места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн и которым разрешено движение по полосе для маршрутных транспортных средств.

Перечень таких транспортных средств и последующие изменения в него должны быть официально опубликованы в порядке, установленном законодательством городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, не позднее чем за тридцать дней до дня введения в действие этого перечня (изменений в перечень).

**4. К полномочиям органов местного самоуправления городского поселения в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению безопасности**

дорожного движения, ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно – опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах населенных пунктов городского поселения при осуществлении дорожной деятельности, включая принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах населенных пунктов поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района при осуществлении дорожной деятельности, включая:

- принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории муниципального района;

- ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области обеспечения безопасности дорожного движения также относится осуществление полномочий, установленных абзацем первым настоящего пункта, на территориях сельских поселений, если иное не

установлено законом субъекта Российской Федерации, а также на межселенной территории.

К полномочиям органов местного самоуправления городского округа в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах городского округа при осуществлении дорожной деятельности, включая:

- принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах городского округа в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно – опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно – транспортных происшествий;

- участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории городского округа.

Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

**5. К полномочиям владельцев частных автомобильных дорог в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на частных автомобильных дорогах при осуществлении дорожной деятельности, включая ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог, и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.**

Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения

1. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:

– вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принятых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;

– проводить мероприятия по профилактике аварийности.

2. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

## **Статья 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения.**

1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие

состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

2. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

### **Глава III. Программы обеспечения безопасности дорожного движения**

#### **Статья 10. Программы обеспечения безопасности дорожного движения.**

1. В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

2. Федеральные программы разрабатываются в соответствии с требованиями к таким программам, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

3. Федеральные, региональные и местные программы обеспечения безопасности дорожного движения финансируются за счет средств соответствующих бюджетов и внебюджетных источников.

### **Глава IV. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения**

**Статья 11. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог.**

1. Проектирование, строительство и реконструкция дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие построенных и реконструированных дорог требованиям технических регламентов и других нормативных документов устанавливается заключением уполномоченного на осуществление государственного строительного надзора федерального органа исполнительной власти или уполномоченного на осуществление государственного строительного надзора органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации о градостроительной деятельности.

2. Ответственность за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения безопасности дорожного движения на этапе проектирования возлагается на исполнителя проекта, а на этапах реконструкции и строительства - на исполнителя работ.

3. При проектировании, строительстве и реконструкции дорог не допускается снижение капитальных затрат за счет инженерных решений, отрицательно влияющих на безопасность дорожного движения.

**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 техническим регламентам 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 при их содержании установленным техническим регламентам и другим нормативным

документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

### **Статья 13. Обустройство дорог объектами сервиса.**

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, представляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших медицинских организаций, организаций связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

### **Статья 14. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам.**

Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения осуществляются соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

### **Статья 15. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных**

**средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей.**

1. Транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

2. Ответственность изготовителя (продавца, исполнителя) транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств, подлежащих реализации на территории Российской Федерации, определяется законодательством Российской Федерации.

3. Допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Российской Федерации, за исключением транспортных средств, участвующих в международном движении или ввозимых на территорию Российской Федерации на срок не более шести месяцев, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации путем регистрации транспортных средств и выдачи соответствующих документов. Регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается. В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, отдельные действия по регистрации транспортных средств и выдача соответствующих документов осуществляются в том числе в электронной форме.

4. После внесения изменения в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, в том числе в конструкцию их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, влияющих на обеспечение безопасности дорожного

движения, необходимо проведение повторной сертификации или повторного декларирования соответствия.

### **Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств.**

1. Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

3. Владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом. В отношении транспортных средств, владельцы которых не исполнили данную обязанность, регистрация не проводится. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется только при условии проведения в отношении транспортного средства государственного технического осмотра или технического осмотра, проведение которого предусмотрено законодательством в области технического осмотра транспортных средств.

### **Статья 17. Технический осмотр транспортных средств.**

1. Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства подлежат техническому осмотру, проведение которого предусмотрено законодательством в области технического осмотра транспортных средств.

### **Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.**

1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

### **Статья 19. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств.**

1. Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правительством Российской Федерации.

2. Запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.

2.1. Запрещается эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

3. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

### **Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам,**

**индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств.**

1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

– организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

– не допускать управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами в соответствии с пунктом 13 статьи 25 настоящего Федерального закона;

– соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;

– анализировать и устранять причины дорожно – транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

– организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона, Федерального закона от 21 ноября 2011 года N 323–ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации" проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно – транспортных происшествиях;

– обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;

- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов — изготовителей данных транспортных средств;

- оснащать транспортные средства тахографами. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Категории оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

2. Указанные в пункте 1 настоящей статьи юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющие перемещение лиц, кроме водителя, находящихся в транспортном средстве (на нем), и (или) материальных объектов без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд), кроме того, обязаны:

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и городского наземного электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

– обеспечивать стоянку транспортных средств, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании, в границах городских поселений, городских округов, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя по возвращении из рейса и окончании смены водителя на парковках (парковочных местах), соответствующих требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, а также осуществлять техническое обслуживание и ремонт указанных транспортных средств в соответствии с требованиями, установленными статьей 18 настоящего Федерального закона;

– назначать ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

– обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и соответствовать указанным требованиям при осуществлении перевозок индивидуальным предпринимателем самостоятельно;

– организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

– соблюдать правила технической эксплуатации транспортных средств городского наземного электрического транспорта, устанавливаемые

федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, при осуществлении перевозок пассажиров троллейбусами, трамваями;

– соблюдать правила организованной перевозки группы детей автобусами, установленные Правительством Российской Федерации, при осуществлении таких перевозок.

3. Физические лица, осуществляющие эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов, обязаны:

– анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

– обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;

– осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов — изготовителей данных транспортных средств;

– обеспечивать оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами. Требования к тахографам, а также порядок оснащения тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определенном в соответствии с абзацем десятым пункта 1 настоящей статьи;

– соблюдать нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации;

– соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

## **Статья 21. Мероприятия по организации дорожного движения**

1. Мероприятия по организации дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) в границах населенных пунктов, осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог. Парковки (парковочные места) в границах населенных пунктов создаются и используются в порядке, установленном Федеральным законом от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральным законом "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

2. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе документации по организации дорожного движения, разработанной в соответствии с Федеральным законом "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

3. Не позднее чем за двадцать дней до установки дорожного знака или нанесения разметки, запрещающих въезд всех транспортных средств в данном направлении, остановку или стоянку транспортных средств либо

обозначающих дорогу или проезжую часть с односторонним движением либо выезд на такую дорогу или проезжую часть, граждане информируются о введении соответствующего запрета и (или) изменении схемы организации дорожного движения, а также о причинах принятия такого решения. Информирование может осуществляться посредством официального сайта федерального органа исполнительной власти, органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органа местного самоуправления, в ведении которых находится соответствующая дорога, информационных табло (стендов), размещенных в общедоступных местах вблизи от места установки соответствующих дорожных знаков или нанесения разметки, а также иными способами, предусмотренными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами.

Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения на территории Российской Федерации должна осуществляться в соответствии с Федеральным законом "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Перечень документов по стандартизации (их частей), применение которых обязательно в целях обеспечения безопасности дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, определяется Правительством Российской Федерации.

2. Изменения в организации дорожного движения для повышения пропускной способности дорог или для других целей за счет снижения уровня безопасности дорожного движения не допускаются.

3. Изменение организации движения транспортных средств и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы безопасности дорожного движения должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации, либо

уполномоченными должностными лицами военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации по согласованию с органами внутренних дел Российской Федерации, либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

#### Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

1. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя:

– обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители транспортных средств;

– обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами в случае, если прохождение обязательного медицинского освидетельствования требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (в случае лишения права на управление транспортными средствами);

– внеочередное обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств, при проведении обязательного периодического медицинского осмотра которых выявлены признаки заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортными средствами и подтвержденных по результатам последующих обследования и лечения;

– обязательные предварительные, периодические (не реже одного раза в два года), предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;

– проведение санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;

– оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и обучение участников дорожного движения, сотрудников экстренных оперативных служб, а также населения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

2. Обязательное медицинское освидетельствование проводится за счет средств водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств).

3. Обязательные предварительные медицинские осмотры проводятся в отношении лиц, принимаемых на работу в качестве водителей транспортных средств.

Обязательные периодические медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства.

Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб.

Обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

4. Требование о прохождении обязательных медицинских осмотров распространяется на индивидуальных предпринимателей в случае самостоятельного управления ими транспортными средствами, осуществляющими перевозки.

5. Обязательные медицинские осмотры, указанные в пункте 3 настоящей статьи, проводятся за счет средств работодателя.

6. Целью обязательного медицинского освидетельствования является определение наличия (отсутствия) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

7. Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования, форма медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, порядок выдачи указанного медицинского заключения, порядок направления на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование, порядок приостановления действия и аннулирования медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, порядок организации и проведения санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Обязательное медицинское освидетельствование проводится в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обследование врачом-психиатром, врачом психиатром-наркологом осуществляется в специализированных медицинских организациях государственной и муниципальной систем здравоохранения по месту жительства либо месту пребывания водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства).

Обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры проводятся в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей транспортных средств проводятся либо привлекаемыми медицинскими работниками, либо в порядке и на условиях, предусмотренных частью 4 статьи 24 Федерального закона от 21 ноября 2011 года N 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации".

8. По результатам обязательного медицинского освидетельствования медицинскими организациями выдается медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства (кандидату в водители транспортного средства).

Медицинское заключение по результатам обязательного предварительного или обязательного периодического медицинского осмотра изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства для представления работодателю, у которого хранится.

9. В случае выявления у водителя транспортного средства при проведении обязательного периодического медицинского осмотра признаков заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими

ограничениями к управлению транспортным средством, водитель транспортного средства направляется на необходимые обследование и лечение, а при подтверждении наличия заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями, медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством, - на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование. На время проведения необходимых обследования, лечения и внеочередного обязательного медицинского освидетельствования действие ранее выданного водителю транспортного средства медицинского заключения приостанавливается, а в случае подтверждения наличия у водителя транспортного средства медицинских противопоказаний либо ранее не выявлявшихся медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортным средством указанное медицинское заключение аннулируется, о чем уведомляются соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

10. Пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается:

– в оказании скорой медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и в пути следования в медицинскую организацию;

– в оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

Статья 23.1. Медицинские противопоказания, медицинские показания и медицинские ограничения к управлению транспортными средствами

1. Медицинскими противопоказаниями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), наличие которых препятствует возможности управления транспортным средством.

2. Медицинскими показаниями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), при которых управление транспортным

средством допускается при оборудовании его специальными приспособлениями, либо при использовании водителем транспортного средства специальных приспособлений и (или) медицинских изделий, либо при наличии у транспортного средства определенных конструктивных характеристик.

3. Медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), наличие которых препятствует возможности безопасного управления транспортным средством определенных категории, назначения и конструктивных характеристик.

4. Перечни медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливаются Правительством Российской Федерации.

#### Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения

1. Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации.

2. Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения.

3. Участники дорожного движения имеют право:

– свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в [статье 13](#) настоящего Федерального закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

– получать информацию от должностных лиц, указанных в [статье 14](#) настоящего Федерального закона, о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам;

– получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

– на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций

и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь;

– на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия;

– обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 25. Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами

1. В Российской Федерации устанавливаются следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее - право на управление транспортными средствами):

– категория "А" - мотоциклы;

– категория "В" - автомобили (за исключением транспортных средств категории "А"), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории "В", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории "В", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;

– категория "С" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов;

автомобили категории "С", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

– категория "D" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

– категория "BE" - автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

– категория "CE" - автомобили категории "C", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

– категория "DE" - автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

– категория "Тm" - трамваи;

– категория "Тb" - троллейбусы;

– категория "M" - мопеды и легкие квадрициклы;

– подкатегория "A1" - мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

– подкатегория "B1" - трициклы и квадрициклы;

– подкатегория "C1" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

– подкатегория "D1" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест,

помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

– подкатегория "C1E" - автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;

– подкатегория "D1E" - автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется лицам, сдавшим соответствующие экзамены, при соблюдении условий, перечисленных в статье 26 настоящего Федерального закона.

Проведение экзаменов на право управления транспортными средствами (далее - экзамены), определение состава технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требований к указанным техническим средствам и условий их применения, а также выдача водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Экзамены принимаются на транспортных средствах с механической или автоматической трансмиссией с учетом имеющихся медицинских ограничений и (или) медицинских показаний.

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с механической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории с любым видом трансмиссии.

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с автоматической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории только с автоматической трансмиссией.

3. Экзамены проводятся уполномоченными должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации.

Экзамены могут проводиться с применением технических средств контроля теоретических знаний и практических навыков экзаменуемых.

4. Право на управление транспортными средствами подтверждается водительским удостоверением.

5. В Российской Федерации выдаются российские национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

6. Российское национальное водительское удостоверение выдается на срок десять лет, если иное не предусмотрено федеральными законами.

7. Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами категории "А", подтверждает также право на управление транспортными средствами подкатегории "А1" и подкатегории "В1" с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, категории "В" - подкатегории "В1" (кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа), категории "С" - подкатегории "С1", категории "D" - подкатегории "D1", категории "СЕ" - подкатегории "С1Е", категории "DE" - подкатегории "D1Е".

Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами любой из категорий или подкатегорий, перечисленных в настоящей статье, подтверждает право на управление транспортными средствами категории "М".

8. Международное водительское удостоверение выдается на срок до трех лет, но не более чем на срок действия российского национального водительского удостоверения.

Выданное в Российской Федерации международное водительское удостоверение признается недействительным для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации.

9. Выдача российских национальных и международных водительских удостоверений взамен утраченных (похищенных) иностранных национальных и международных водительских удостоверений, выданных в других государствах, не производится.

10. Образцы российских национальных водительских удостоверений и образцы международных водительских удостоверений утверждаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

11. В случае, если в водительском удостоверении указаны ограничения допуска к управлению транспортными средствами, данное водительское удостоверение признается действительным при условии соблюдения указанных в нем ограничений.

12. Лица, постоянно или временно проживающие либо временно пребывающие на территории Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на основании российских национальных водительских удостоверений, а при отсутствии таковых - на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при соблюдении ограничений, указанных в пункте 13 настоящей статьи.

13. Не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами.

Положение настоящего пункта не распространяется на граждан Киргизской Республики, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального, осуществляющих предпринимательскую и трудовую деятельность на территории Российской Федерации, непосредственно связанную с управлением транспортными средствами.

14. Лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании международного водительского удостоверения при условии, если оно предъявляется вместе с национальным водительским удостоверением.

15. Национальное водительское удостоверение, выданное в иностранном государстве, не являющемся совместно с Российской Федерацией участником международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, признается действительным для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации на основе взаимности при условии, если оно предъявляется вместе с заверенным в установленном порядке переводом на русский язык, за исключением случаев, если в данном водительском удостоверении все записи произведены или дублируются буквами, совпадающими по написанию с буквами русского или латинского алфавита.

16. Иностранные национальные и международные водительские удостоверения признаются действительными для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации по достижении владельцами указанных водительских удостоверений возраста, предусмотренного статьей 26 настоящего Федерального закона для соответствующих категорий и подкатегорий транспортных средств.

17. Положения, предусмотренные пунктами 13 и 16 настоящей статьи, не применяются в случаях участия транспортного средства в международном движении.

18. Порядок обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Иностранные национальные и международные водительские удостоверения, не соответствующие требованиям международных договоров

Российской Федерации, обмену на российские национальные и международные водительские удостоверения не подлежат.

19. К транспортным средствам категорий "В", "С" и подкатегории "С1" приравниваются самоходные шасси транспортных средств, используемых для перевозки грузов и относящихся к соответствующим категориям и подкатегории.

20. Классификация транспортных средств и их самоходных шасси, перечисленных в настоящей статье, определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

Статья 26. Условия получения права на управление транспортными средствами

1. К сдаче экзаменов допускаются лица, достигшие установленного настоящей статьей возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами, прошедшие в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение.

Примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

– транспортными средствами категории "М" и подкатегории "А1" - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

– транспортными средствами категорий "А", "В", "С" и подкатегорий "В1", "С1" - лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

– транспортными средствами категорий "D", "Тm", "Тb" и подкатегории "D1" - лицам, достигшим двадцатиоднолетнего возраста;

– составами транспортных средств категорий "BE", "CE", "DE" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "В", "С", "D" в течение не менее двенадцати месяцев;

– составами транспортных средств подкатегорий "C1E", "D1E" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "C", "D" либо подкатегорий "C1", "D1" в течение не менее двенадцати месяцев.

3. Лица, достигшие семнадцатилетнего возраста, допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий "B" и "C" при соблюдении условий, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи.

Российские национальные водительские удостоверения выдаются указанным лицам по достижении ими восемнадцатилетнего возраста.

Лица, проходящие военную службу, после соответствующего профессионального обучения допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1" по достижении девятнадцатилетнего возраста.

До достижения указанными лицами двадцатиоднолетнего возраста выданные им по результатам сдачи экзаменов российские национальные водительские удостоверения подтверждают право на управление транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1", принадлежащими только Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба.

Статья 28. Основания прекращения, приостановления действия права на управление транспортными средствами

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- истечение срока действия водительского удостоверения;
- выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик;
- лишение права на управление транспортными средствами.

Порядок прекращения действия права на управление транспортными средствами при наличии медицинских противопоказаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливается Правительством Российской Федерации.

Действие права на управление транспортными средствами приостанавливается на период временного ограничения на пользование этим правом, установленного в порядке, предусмотренном федеральным законом.

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

3. Возврат водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение.

2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется на основании методических рекомендаций, разрабатываемых совместно федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

4. Органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

## **Глава V. Федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения**

Статья 30. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения

1. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется в целях обеспечения соблюдения осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями (далее - юридические лица, индивидуальные предприниматели) и гражданами - участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения (далее - обязательные требования).

2. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти (далее - органы государственного надзора) согласно их компетенции в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

3. К отношениям, связанным с осуществлением федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных пунктами 4 - 8 настоящей статьи.

4. Предметом проверки является соблюдение юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями при осуществлении своей деятельности обязательных требований.

5. Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение одного года со дня:

- государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;

- окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя;

- начала осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем деятельности в соответствии с представленным в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по федеральному государственному транспортному надзору уведомлением о начале осуществления деятельности, указанной в пунктах 6 и 7 части 2 статьи 8 Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля".

6. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

- истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

- поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах нарушений обязательных требований, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, угрозу возникновения аварий и (или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера либо влекут причинение такого вреда, возникновение аварий и (или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера;

- наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой

проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

7. Внеплановая выездная проверка по основанию, указанному в абзаце третьем пункта 6 настоящей статьи, может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном частью 12 статьи 10 Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля".

8. Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки по основанию, указанному в абзаце [третьем](#) пункта 6 настоящей статьи, не допускается.

## **Глава VI. Ответственность за нарушение законодательства российской федерации о безопасности дорожного движения**

Статья 31. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность.

## **Глава VII. Международные договоры Российской Федерации**

Статья 32. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Федеральным законом, то применяются правила международного договора Российской Федерации.

## **Глава VIII. Заключительные положения**

### **Статья 33. Вступление в силу настоящего Федерального закона**

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

2. Предложить Президенту Российской Федерации и поручить Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Федеральным законом.

Правительству Российской Федерации обеспечить приведение федеральными органами исполнительной власти их нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Федеральным законом.

3. Нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, действовавшие до вступления настоящего Федерального закона в силу, применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

### **2.6 Федеральные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в 2020 году**

1. Конгресс ROAD TRAFFIC RUSSIA собрал ведущих представителей сферы организации дорожного движения.

2. 17 ноября в рамках «Транспортной недели – 2020» прошел международный конгресс ROAD TRAFFIC RUSSIA «Организация дорожного движения в Российской Федерации»

3. Общероссийский информационно-методический семинар «Организация и безопасность дорожного движения в Российской Федерации» перенесён на февраль 2021 года, организаторы семинара объявят точные даты мероприятия позднее

4. 17 ноября 2020 года в Москве пройдет XI международный конгресс ROAD TRAFFIC RUSSIA «Организация дорожного движения в Российской Федерации», организаторы мероприятия – Министерство транспорта

Российской Федерации и МОО «Координационный совет по организации дорожного движения»

5. Опубликованы материалы общероссийского семинара «Особенности разработки документов транспортного планирования регионов и региональных проектов ИТС». Семинар, который прошел в Москве 15 – 18 сентября, провели МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» и ФАУ «РОСДОРНИИ»

6. Общероссийский семинар о документах транспортного планирования и региональных проектах ИТС состоялся в Москве. Семинар с участием представителей российских регионов провели МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» и ФАУ «РОСДОРНИИ»

7. «Улицы vs дороги: безопасность или комфорт?» - эксперты обсудили, насколько актуальны российские дорожные нормативы. Круглый стол провели АНО «Московская дирекция транспортного обслуживания» и МОО «Координационный совет по организации дорожного движения»

8. 15-18 сентября 2020 года пройдет семинар «Особенности разработки документов транспортного планирования и региональных проектов ИТС в ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Организаторы семинара – МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» и ФАУ «РОСДОРНИИ»

9. Приглашаем на онлайн-конференцию «Транспортное планирование и моделирование» 16-17 апреля. Организаторы конференции – Ассоциация транспортных инженеров при поддержке МОО «Координационный совет по организации дорожного движения».

10. Опубликованы материалы общероссийского информационно-практического семинара «Фотовидеофиксация и контроль транспортных потоков: опыт, проблемы, технологии». Организатор семинара – МОО «Координационный совет по организации дорожного движения».

11. О проведении общероссийского семинара «Внедрение интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Эксперты расскажут о разработке и утверждении нормативных и методических документов, документах транспортного планирования, подготовки региональных заявок для бюджетного финансирования.

12. 10 – 13 марта 2020 в Москве пройдет общероссийский информационно-практический семинар «Фотовидеофиксация и контроль транспортных потоков: опыт, проблемы, технологии». Одной из ключевых тем станут разработка единой сквозной системы перехвата и розыска транспортных средств на территории Центрального федерального округа внедрения единой федеральной системы контроля транспортных потоков.

13. Член президиума МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» Евгений Литвин стал сопредседателем рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины». Рабочая группа будет согласовывать новую структуру нормативного регулирования в сфере безопасности дорожного движения.

14. 21 ноября 2019 года в Москве состоялся десятый юбилейный конгресс «Организация дорожного движения в Российской Федерации» ROAD TRAFFIC RUSSIA. Материалы конгресса опубликованы на сайте МОО «Координационный совет по организации дорожного движения»

15. Документы транспортного планирования как основа региональных проектов в рамках Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» совместно с Минтрансом России и РОСДОРНИИ провели круглый стол в рамках выставки «Дорога 2019» в Екатеринбурге

## Список используемой литературы

1. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения / В.В. Амбарцумян, В.С. Шкрабак, В.В. Шкрабак и др. СПб.: Изд-во СПГАУ, 1999. 350 с.
2. Беляков Г.И. Безопасность жизнедеятельности. Охрана труда: учебник для бакалавров. 2-е изд. перераб и доп. М.: Изд-во «Юрайт», 2013. 572 с.
3. Боровской Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожно-транспортных происшествий. Л.: Лениздат, 1984. 305 с.
4. Бочаров Е.В., Замета М.Ю., Волошинов В.С. Безопасность дорожного движения: справочник. М.: Транспорт, 1983. 284 с.
5. Буралев Ю.В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. М.: АКАДЕМА, 2004. 288 с.
6. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства РФ от 3.09.2014 г №864.
7. Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.10. 2005 г. №1707. [Электронный ресурс].
7. Сакович Н.Е. Математическое моделирование в обеспечении безопасности дорожного движения: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2011. 176 с.
8. Сакович Н.Е. Совершенствование системы управления и обеспечения безопасности дорожного движения: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2011. 176 с.
9. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. N 1-р г.
10. О безопасности дорожного движения: федер. закон принят Государственной думой 15.11.1995 г.

11. Христофоров Е.Н. Вероятностно-статистические методы в дорожном движении: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2005. 200 с.
12. Христофоров Е.Н. Системный анализ и моделирование проблем обеспечения безопасности транспортно – технологических процессов в агропромышленном производстве: монография / А.М. Никитин, Е.Н. Христофоров, Н.Е. Сакович и др. Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2015. 504 с.
13. Никитин А.М., Христофоров Е.Н., Сакович Н.Е. О состоянии аварийности на дорогах Брянской области // Безопасность жизнедеятельности. 2015. № 2. С. 63–67.
14. Шкрабак, В.С., Христофоров Е.Н., Сакович Н.Е. Теория и практика обеспечения безопасности дорожного движения в АПК: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2008. 282 с.

## Оглавление

Введение.....	3
РАЗДЕЛ I. Организация работы по обеспечению безопасности дорожного движения.....	6
1.1 Ведомственные службы безопасности движения на автомобильном транспорте.....	6
1.2 Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации .....	11
1.3 Служебное расследование дорожно – транспортных происшествий .....	14
1.4 Автотехническая экспертиза дорожно – транспортного происшествия. Методы изучения ДТП.....	24
1.4.1. Организация экспертизы ДТП .....	25
1.4.2. Судебная экспертиза .....	27
1.4.3 Производство экспертизы .....	33
1.4.4 Состояние и перспективы развития судебно – автотехнической экспертизы.....	42
1.5 Уголовное право в сфере безопасности дорожного движения .....	43
1.6 Следственные действия при ДТП.....	47
1.7 Дорожно – транспортные происшествия в законах .....	64
1.8 Гражданско – правовой порядок возмещения ущерба от ДТП. Предъявление гражданского иска.....	69
1.9 Дорожно-транспортные происшествия их учет и анализ.....	80
1.10 Водитель и безопасность движения .....	124
1.10.1 Особенности профессиональной деятельности водителя.....	124
1.10.2 Психологические свойства водителя .....	125
1.10.3 Подготовленность и работоспособность водителя.....	129
1.10.4 Нравственность.....	133
11 Первая помощь пострадавшим в дорожно – транспортном происшествии.....	137
11.1 Первая доврачебная помощь пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии .....	137
11.1.1 Извлечение пострадавшего из транспортного средства. Оценка его состояния.....	137
11.1.2 Методы остановки кровотечения .....	139

11.1.3 Первая помощь при остановке дыхания и сердца .....	142
11.1.4 Действия при переломах, сотрясении мозга, травмах груди и живота .....	145
РАЗДЕЛ II. Вопросы решаемые по обеспечению БДД после принятия законодательных и нормативных актов с 2005 года.....	149
2.1 Постановление Правительства РФ от 26 октября 2020 г. № 1742.....	149
2.2 Законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения и охрана труда водителей.....	153
2.3 Требования законодательства в области БДД для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией автотранспортных средств .....	153
2.3.1 Неопределенность законодательства в части понятия «перевозка пассажиров и грузов».....	157
2.3.2 Кто такие «пассажиры» и что подразумевается под понятием «перевозка пассажиров и грузов».....	158
2.4 ФЗ №196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»: изменения для 2019 года опубликовано, 30. 04. 2019.....	158
2.5 Федеральный закон № 196 от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» с изменениями от 1 ноября 2019 г, опубликовано 7 декабря 2019 г. ....	161
2.6 Федеральные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в 2020 году .....	204
Список используемой литературы .....	207

*Учебное издание*

Христофоров Евгений Николаевич

Сакович Наталия Евгениевна

Самусенко Владимир Иванович

Ковалев Александр Федорович

**ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ**

*Учебное пособие*

Редактор: Павлютина И.П.

---

Подписано к печати 11.08. 2021 г. Формат 60×84. Бумага офсетная  
Усл. п.л. 12,25. Тираж 500. Изд.6998.

Издательство Брянского государственного аграрного университета,  
с. Кокино, Выгоничского района Брянской области