

ОТЗЫВ

на заключение № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 судебного эксперта Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы Костенко А.Я., проводившего автотехническую экспертизу по материалам уголовного дела №85281.

В соответствии с ч.2 ст.8 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [1] "заключение эксперта должно основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность сделанных выводов на базе общепринятых научных и практических данных".

Цель настоящего отзыва:

оценка точности и достоверности результатов и обоснованности выводов автотехнической экспертизы № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы в соответствии с требованиями ч.2 ст.8 Федерального закона N 73-ФЗ от 31.5.2001 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

Исходные данные:

1. Заключение № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 судебного эксперта Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы Костенко А.Я.
2. Описание обстоятельств дорожно-транспортного происшествия в Постановлении о прекращении уголовного дела №85281 от 17.07.2002, г. Невинномысск.
3. Протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия от 06.02.2002 (материалы уголовного дела №85281, г. Невинномысск).
4. Протокол следственного эксперимента от 01.04.2002 (материалы уголовного дела №85281, г. Невинномысск)

Определения основных специальных терминов, используемых в целях настоящего отзыва [2,3]:

Водитель— лицо, управляющее каким-либо транспортным средством.

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.

Дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — 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.

Недостаточная видимость — видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

Обгон — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу.

Пешеходный переход — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.2.

Полоса движения — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

Проезжая часть — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

Темное время суток — промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

Транспортное средство — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Дорожные условия - факторы, которые характеризуют поверхность проезжей части дороги на месте ДТП и определяют взаимодействие с этой поверхностью колес транспортного средства и особенности его движения в зависимости от действий водителя.

Дорожная обстановка - это совокупность обстоятельств, которые обязан учитывать водитель при выборе режима и полосы движения транспортного средства(ТС) и приемов управления им. Дорожная обстановка определяется дорожными условиями, а также видимостью, обзорностью, интенсивностью и характером движения других транспортных средств и пешеходов, наличием неподвижных препятствий, особенностями и техническим состоянием данного ТС и его скоростью. Понятие дорожной обстановки включает в себя также факторы, относящиеся к организации движения на конкретном участке дороги(линии разметки, дорожные знаки и сигналы светофоров(регулирующих), наличием перекрестков и закруглений дороги и т.п.).

Состояние видимости или видимость для водителя - это расстояние, в пределах которого водитель имеет объективную возможность обнаружить находящееся в поле его зрения препятствие, создающее опасность для движения.

Обзорность для водителя - это возможность видеть дорожную обстановку с места водителя в данном направлении. Обзорность может быть ограничена как внешними предметами(внешнее ограничение обзорности), так и частями самого ТС, а также предметами, движущимися вместе с ним(внутреннее ограничение обзорности).

Опасная зона - это то пространство около движущегося ТС, нахождение препятствия в котором может привести к возникновению происшествия. Впереди ТС опасная зона определяется безопасной дистанцией либо полным остановочным путем. Границы опасной зоны определяются также динамическим коридором занимаемым ТС и безопасным интервалом. Если водитель обнаруживает, что препятствие может попасть в опасную зону, ему следует соблюдать особую осторожность и принимать незамедлительные меры к обеспечению безопасности движения в случае, когда это препятствие не успевает выйти за ее пределы к моменту сближения с ним ТС.

ПДД – правила дорожного движения [2]

Компетентность лица, оценивающего обоснованность и достоверность сделанных в рассматриваемой автотехнической экспертизе выводов на основе общепринятых научных и практических данных определяется как квалификацией рецензента в соответствующей области научных знаний, так и общеизвестной методологической сходностью общих причин возникновения и развития происшествий техногенного характера.

Объект исследования настоящего отзыва - заключение судебного эксперта № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы (далее – Заключение эксперта), выполненное Костенко А.Я. в рамках проведения автотехнической

экспертизы по материалам уголовного дела №85281, а предмет исследования настоящего отзыва - оценка обоснованности и достоверности выводов автотехнической экспертизы № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы на базе общепринятых научных и практических данных.

Как следует из Заключения эксперта Костенко А.Я. объектом автотехнической экспертизы выбрано дорожно-транспортное происшествие (ДТП), происшедшее 6 февраля 2002 г около 20 часов 30 минут на ул. Водопроводной г. Невинномысска Ставропольского края, а предметом – основные закономерности возникновения и развития данного ДТП.

Заключение эксперта занимает 9 страниц машинописного текста и содержит исследование и выводы по семи основным и девяти дополнительным вопросам.

Не отрицая полезность фактических данных, содержащихся в Заключении эксперта, перечислим основные замечания, в т.ч. имеющиеся неточности и ошибки, наличие которых существенным образом повлияло на обоснованность и достоверность выводов, сделанных судебным экспертом Костенко А.Я. в рамках проведения им автотехнической экспертизы № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 по материалам уголовного дела №85281, г. Невинномысска:

I. Рассматриваемое Заключение эксперта методически базируется на решении одномерной кинематической задачи с весьма грубыми и необоснованными допущениями, а именно:

- фактический путь (траектория) и пройденное расстояние (кратчайший путь между двумя точками) для автомобиля «Форд-Сиерра» между моментами непосредственно до и после ДТП приняты равными и более того совпадающими. (На самом деле

- направления движения автомобиля «Форд-Сиерра» до и после ДТП полностью не совпадают – см. исходные данные пп.3-4);
- не принимается во внимание начальное ускорение автомобиля «Форд-Сиерра», наличие которого характерно при выполнении маневра «обгон». (В расчетах используется только «время нарастания замедления» t_3 и отсутствует, например, «время уменьшения ускорения». Учет/неучет последнего увеличивает/уменьшает оцененный остановочный путь и соответственно время необходимое водителю для остановки своего транспортного средства - см. исследование в Заключение эксперта по 1,2 и 3 основным вопросам).
 - предполагается точное совпадение направлений векторов скорости движения пешехода и автомобиля, что сомнительно при выполнении водителем маневра «обгона» и одновременном переходе дороги пешеходом. (Также как и в первом допущении, задача сведена к одномерной без проецирования всех рассматриваемых векторов скорости и ускорения на одну ось – см. исследования эксперта по 1-3 основным вопросам и исходные данные пп.3-4).

Наличие вышеуказанных допущений не может не сказаться отрицательно на обоснованности и достоверности данных экспертом Костенко А.Я. ответов на основные вопросы № 1, 2, 3, 4, 6, 8, на дополнительные вопросы № 1, 5 и обоснованности и достоверности сделанных экспертом выводов по данным вопросам.

II. Вызывает серьезные сомнения также и точность вычислений представленных в Заключение эксперта, что самым существенным образом повлияло на достоверность сделанных Костенко А.Я. выводов, и однозначно привело к их искажению. Например, в исследовании первого вопроса при вычислении ключевого параметра – скорости движения автомобиля «Форд-Сиерра» V_a – эксперт в последнюю формулу на стр. 2 подставил неверное значение величины $S_k=5,7$ м и получил ошибочное значение скорости

автомобиля $V_a=56$ км/ч. Однако ранее везде эксперт подставлял значение $S_k=9,9$ м (см. первую формулу на стр 2). Если аккуратно подставить все необходимые значения величин в последнюю формулу на стр.2, то скорость автомобиля «Форд-Сиерра» оказывается равной не 56 км/ч, а 63,2 км/ч. Таким образом, основываясь на фактических данных Заключения эксперта Костенко А.Я., можно констатировать: водитель автомобиля «Форд-Сиерра» превысил максимальную разрешенную скорость в населенных пунктах на 3,2 км/ч, тем самым нарушив п. 10.2 ПДД [2].

Таким образом, ввиду того, что эксперт сразу неправильно определил скорость автомобиля «Форд-сиерра» и подставил затем ошибочное значение величины V_a во все оставшиеся формулы, выводы эксперта по 1-му, 2-му, 3-му, 4-му, 6-му, 8-му основным вопросам, а так же по 1-му, 3-му и 5-му дополнительным вопросам автотехнической экспертизы являются полностью недостоверными и несостоятельными.

К Заключению эксперта имеются и другие замечания, но и приведенных двух, наиболее существенных и подробно описанных выше, вполне достаточно для признания основных выводов Костенко А.Я. полностью несостоятельными, в частности и из-за ошибочных (либо осознанных) манипуляций с промежуточными исходными данными для получения априори заданного субъективного вывода о том, что «в действиях водителя не следует усматривать несоответствий требованиям ПДД» (см. ответ на пятый дополнительный вопрос в Заключении эксперта и замечания I и II выше). Все это дает повод усомниться не только в независимости эксперта, но и в его квалификации: достаточно вспомнить из школьной арифметики, что $5.7+2.5+0.7=8.9$, а не 9.9, как получилось у эксперта Костенко А.Я. на стр. 2 Заключения.

Используя имеющиеся в распоряжении эксперта Костенко А.Я. исходные данные, с целью получения объективных выводов, которые не были получены экспертом Костенко А.Я. из-за допущенных им ошибок и

неточностей расчета (см. замечания **I** и **II** выше), в рамках настоящего отзыва было проведено специальное автотехническое исследование по основным вопросам №№ 1,2,4,5,6 и дополнительным вопросам №№ 2,5,6 автотехнической экспертизы Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы № 315/13, 323/13 от 10.07.02.

Для логического упорядочивания имеющихся исходных данных, по материалам Протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия от 06.02.2002 и Протокола следственного эксперимента от 01.04.2002 (оба из материалов уголовного дела №85281, г. Невинномысск) была составлена схема исследуемого ДТП в масштабе (далее - Схема ДТП - см. Приложение 1). На Схеме ДТП изображены два варианта расположения автомобилей «Форд-Сиерра» и «Мицубиси» в момент времени непосредственно предшествовавший обнаружению водителем «Форд-Сиерра» пешехода. Однако вариант отмеченный на Схеме ДТП пунктиром однозначно свидетельствует о том, что водитель никакие технические средства для предотвращения наезда не применял, т.к.: при ориентировочной равномерной скорости движения автомобиля 56 км/ч (более точно – 63,2 км/ч – см. замечание **II** выше), расстояние которое пройдет автомобиль за время реакции водителя (1,2 с – см. исследование по второму вопросу в Заключении Эксперта) составит около 18,7 м, что уже на 1,15 м больше чем дистанция между предполагаемым местом столкновения и автомобилем «Форд-Сиерра» в момент непосредственно перед обгоном. Поэтому далее не рассматривается этот вариант расположения автомобилей (отмечен пунктиром на Схеме ДТП), который получен по результатам следственного эксперимента от 01.04.2002 (материалы уголовного дела №85281, г. Невинномысск). Основные выводы при таком начальном варианте расположения автомобилей и пешехода на проезжей части совпадают с выводом 2 из предыдущего моего Отзыва от 17.04.2002 на заключение № 977 от 12.04.2002 ЭКУ ГУВД эксперта Ставропольского края Пинаевского А.Н.,

проводившего автотехническую экспертизу по материалам уголовного дела №85281 г. Невинномысска, а именно: «водитель и не начинал даже тормозить до наезда на пешехода: рассуждать в этом случае о том, располагал ли водитель технической возможностью предотвратить наезд или нет, вообще не приходится, – так как, судя по фактическому содержанию Заключения эксперта, никакие технические возможности, в том числе и торможение, до наезда на пешехода (до ДТП) водитель автомобиля не применял. И только после совершения ДТП (т.е. после того момента как уже был ранен человек и повреждено ТС) водитель применил экстренное торможение».

Основываясь на данных Протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия от 06.02.2002 Протокола следственного эксперимента от 01.04.2002 (см. материалы уголовного дела №85281, г. Невинномысска) можно констатировать, что взаимное расположение автомобилей перед началом выполнения водителем «Форд-Сиерра» маневра «обгон» обуславливают:

- (а) значение среднего радиуса зоны обзорности для водителя «Форд-Сиерра» стороны встречного движения проезжей части (см. луч AD в Приложении 1). Из Схемы ДТП следует, что непосредственно перед обгоном искомый радиус в среднем был равен 30,5 м (от 14,5 до 46,5 м – для точек на осевой линии и границе проезжей части, В и D соответственно);
- (б) размер зоны, в которой находился пешеход в момент его обнаружения водителем на встречной стороне движения (зона выделена цветом/штриховкой на Схеме ДТП). Принимая во внимание среднюю скорость движения пешехода темпом медленного шага (4,6 км/ч) и ориентировочное время T_0 , необходимое водителю в сложившейся дорожной ситуации и данных дорожных условиях для остановки ТС (3,77 с – см. исследование по третьему вопросу в Заключении Эксперта), радиус этой зоны оценивается в 4,8 м. Из Схемы ДТП видно, что эта зона однозначно просматривается с рабочего места водителя «Форд-Сиерра», а расстояние от автомобиля до места нахождения пешехода в момент обнаружения водителем опасности составляет 18-24 м.

(с) расположение зоны возможного нахождения пешехода **вне** направления вектора скорости автомобиля «Форд-Сиерра» в момент непосредственно перед ДТП (См. Схему ДТП). Это однозначно указывает на тот факт, что пешеход объективно не мог войти в опасную зону впереди автомобиля «Форд-Сиерра», размер которой определяется полным остановочным путем (около 40,8 м по данным Заключения Эксперта). Однако, совершая обгон, водитель направил опасную зону впереди своего автомобиля «Форд-Сиерра» на место нахождения пешехода на встречной стороне движения, и тем самым предопределил столкновение.

Сравнение размеров зоны обзорности и зоны возможного нахождения пешехода (см пп. (а) и (b) выше) с имеющимися исходными данными (см. пп. 3 и 4 выше), а также принимая во внимание взаимное расположение предполагаемого места нахождения пешехода в момент столкновения и начало следов торможения на проезжей части (следы торможения начинаются в ~2 м после места столкновения), можно однозначно указать на тот факт, что, никакие технические возможности, в том числе и торможение, до наезда на пешехода (до ДТП) водитель автомобиля не применял. Водитель применил экстренное торможение на своем автомобиле «Форд-Сиерра» только после совершения ДТП (т.е. после того момента как уже был ранен человек и повреждено транспортное средство).

При ответе на пятый дополнительный вопрос эксперт почему-то указывает на то, что в действиях водителя «не следует усматривать несоответствий требованиям ПДД» ввиду того, что водитель выполнил ч.2 п.10.1 ПДД [2]. Однако, как показано в абзаце выше, водитель выполнил данный пункт ПДД лишь после столкновения, тогда как в правилах указан четкий момент начала действия требований п.10.1 ч.2 ПДД [2] – "*при возникновении опасности для движения*". Как следует из Протокола следственного эксперимента от 01.04.2002, водитель обнаружил опасность для движения, когда его автомобиль находился на расстоянии 13,8 или 21,1 м

от пешехода. Во многом из-за неправильного выбора водителем скоростного режима в условиях недостаточной видимости, указанные расстояния являются объективно недостаточными для принятия и реализации водителем мер к снижению скорости, не говоря уже об остановке ТС, как того требует ч.2 п.10.1 ПДД [2].

Таким образом, 1) выбор водителем автомобиля «Форд-Сиерра» небезопасного скоростного режима и 2) выполнение им маневра «обгон» в непосредственной близости от крупного остановочного пункта городского транспорта, в сложившихся дорожных условиях и дорожной обстановке, являются необходимым и достаточным условием для доказательства того факта, что водитель автомобиля «Форд-Сиерра» мог предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывал на предотвращение этих последствий. В противоположность, например, водитель обгоняемого автомобиля «Мицубиси» в той же самой дорожной обстановке предвидел возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия) и поэтому действовал в строгом соответствии с требованиями ПДД: 1) выбрал безопасную скорость движения, 2) не совершал сложных маневров, не убедившись в их безопасности 3) пропустил переходящих дорогу пешеходов - и в результате не допустил ДТП.

Исходя из имеющихся материалов дела (см. исходные данные пп.1-4 и Схему ДТП) могут быть выявлены признаки нарушения водителем и других требований правил [2], что никак не отмечено в Заключение эксперта:

А) Согласно ч.25 п.1.2 ПДД **«Пешеходный переход — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.2»**. Перед началом остановочного

пункта городского транспорта (обозначен знаком 5.12) справа по ходу движения водителя «Форд-Сиерра» присутствует знак 5.16.2, который согласно приложению 1 к ПДД *«устанавливается справа от дороги на ближней границе перехода»*. Следовательно, на данном участке проезжей части после знака 5.16.2 начинается пешеходный переход, ширина которого определяется согласно ПДД только с помощью знака 5.16.1, устанавливающегося *«слева от дороги на дальней границе перехода»*. Временное отсутствие знака 5.16.1 на рассматриваемом участке проезжей части по формальным причинам дает основание утверждать, что место ДТП находится на нерегулируемом пешеходном переходе. Косвенно это подтверждает а) требование ч.2 п.4.8 ПДД, б) наличие в непосредственной близости крупного остановочного пункта городского транспорта и в) расположение поворота асфальтированной пешеходной дорожки, ведущей от остановки к жилому микрорайону, сразу за местом возможного столкновения (см. Схему ДТП). Принимая во внимание вышесказанное, можно заключить: водитель автомобиля «Форд-Сиерра» *i)* не уступил дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, *ii)* продолжал движение, не убедившись, что перед остановившимся (ВАЗ 2107) или замедлившим движение (Мицубиси) транспортным средством нет пешеходов *iii)* совершал обгон на пешеходном переходе при наличии на нем пешеходов, нарушив тем самым соответственно пп.14.1, 14.2 и ч.2 п.11.5 ПДД [2].

Б) Тот факт, что в сложившихся дорожных условиях и дорожной обстановке минимальная видимость для водителя «Форд-Сиерра» в направлении движения (по данным следственного эксперимента 13,8 или 21.1 м) на порядок меньше достаточного для обгона расстояния (по данным Заключения эксперта 121,2-206,8 м), однозначно указывает: прежде чем начать обгон, водитель не убедился в том, что полоса движения, на которую

он выехал, *«свободна на достаточном для обгона расстоянии»*, т.е. нарушил ч.1 п.11.1 ПДД [2].

В) Т.к. согласно Протоколу осмотра места происшествия и п.9.1 ПДД [2], в момент совершения и после ДТП автомобиль водителя «Форд-Сиерра» находился на стороне, предназначенной для встречного движения, то можно полагать, что водитель нарушил п.1.4 ПДД [2], устанавливающий *«правостороннее движение транспортных средств»*.

Г) То, что в сложившихся дорожных условиях и дорожной обстановке остановочный путь автомобиля «Форд-Сиерра» (по данным Заключения эксперта - 40 м) более чем в 2 раза превышает минимальную видимость для водителя в направлении движения (по данным следственного эксперимента 13,8 или 21.1 м), позволяет утверждать: водитель «Форд-Сиерра» вел свое транспортное средство со скоростью превышающей на 3,2 км/ч установленное п.10.2. ПДД ограничение (см. замечание II выше) и *«не учитывая при этом ... видимость в направлении движения»*, тем самым нарушив ч.1 п.10.1 ПДД [2].

Д) В случае, если предположить, что водитель «Форд-Сиерра» не выполнял обгон, то основания, приведенные выше в п. Г), позволяют сделать вывод о том, что водитель был вынужден выехать на встречную сторону движения, т.к. он *«не соблюдал такую дистанцию до движущегося впереди ТС, которая позволила бы избежать столкновения»* и тем самым нарушил п.9.10 ПДД [2].

Выводы:

1. Наличие в Заключении эксперта принципиальных ошибок и неточностей расчетов (см. замечания I и II выше и др.), выявленных на базе общепринятых научных и практических данных, является необходимым и достаточным условием для констатации

недостоверности и необоснованности выводов, сделанных автотехнической экспертизой № 315/13, 323/13 от 10.07.2002 Пятигорского филиала Ставропольской лаборатории судебной экспертизы, по основным вопросам №№ 1, 2, 3, 4, 6, 8 и дополнительным вопросам №№ 1, 3, 5.

2. Устраняя ошибки и неточности Заключения эксперта и используя имеющиеся материалы дела в рамках настоящего отзыва было проведено специальное автотехническое исследование, результатом которого явились следующие выводы:

2.1. Водитель автомобиля «Форд-Сиерра» мог предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывал на предотвращение этих последствий.

2.2. При выборе скоростного режима движения водитель «Форд-Сиерра» не учитывал видимость в направлении движения в сложившихся дорожных условиях и дорожной обстановке.

2.3. Водитель «Форд-Сиерра» вел свое транспортное средство со скоростью превышающей на 3,2 км/ч установленное для населенных пунктов ограничение.

2.4. Водитель «Форд-Сиерра» *"не соблюдал такую дистанцию до движущегося впереди ТС, которая позволила бы избежать столкновения"*.

2.5. Прежде чем начать обгон, водитель не убедился в том, что *"полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии"*.

2.6. В моменты непосредственно до и после ДТП автомобиль водителя «Форд-Сиерра» находился на стороне проезжей части, предназначенной для встречного движения.

2.7. Водитель, совершая обгон, направил опасную зону впереди своего автомобиля «Форд-Сиерра» на место нахождения пешехода на встречной стороне движения, и тем самым предопределил наезд автомобиля на пешехода.

2.8. Водитель автомобиля «Форд-Сиерра» никакие технические возможности, в том числе и торможение, до наезда на пешехода (до ДТП) не применял.

2.9. Водитель применил экстренное торможение на своем автомобиле «Форд-Сиерра» только и только после момента как уже был ранен человек и повреждено транспортное средство (т.е. после ДТП).

3. Вывод эксперта Костенко А.Я. при ответе на пятый дополнительный вопрос автотехнической экспертизы полностью несостоятелен, ложен и является вводящим в заблуждение. Имеющиеся фактические данные об условиях возникновения и развития ДТП (см. исходные данные пп.1-4 и вывод №2 выше) могут служить необходимым и достаточным обоснованием наличия нарушений ПДД со стороны водителя «Форд-Сиерра», а именно: п. 1.4, п. 9.10, п. 10.1, п. 10.2, ч.1 п. 11.1, ч.2 п. 11.5, п. 14.1 и п. 14.2 правил дорожного движения [2].

Старший научный сотрудник отдела анализа риска
ГУП "НТЦ "Промышленная безопасность"
Госгортехнадзора России,
эксперт по анализу риска аварий (квал. удостов.
№ ЭД-00-048),
канд. техн. наук

А.И. Гражданкин

16.07.2002

Подпись руки Гражданкина А.И. заверяю
начальник отдела кадров

О.А. Алешина

Использованные литературные источники

1. Федеральный закон от 31.5.2001 N 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации (с изменениями на 30 декабря 2001 года)»// Собрание законодательства Российской Федерации, N 23, 04.06.2001.
2. Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 года N 1090 (с изменениями на 28 июня 2002 г.)// Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, N 47, ст.4531
3. «Методических рекомендаций по назначению автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных происшествий». – М.: ВНИИСЭ.

СХЕМА (в масштабе)

Приложение 1

дорожно-транспортного происшествия,
происшедшего 6 февраля 2002 г около 20 часов 30 минут на
ул.Водопроводной г.Невинномыска Ставропольского края
(по данным протокола осмотра места ДТП и Протокола следственного
эксперимента от 01.04.02)

