**1.1 Понятие и квалификация дорожно-транспортного происшествия**

Дорожно-транспортным (ДТП) называется происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или телесное повреждение людей, повреждение транспортных средств, грузов или иной материальный ущерб.

Каждый участник дорожного движения, особенно водители механических транспортных средств, должны иметь представление о разновидностях ДТП, их причинах и механизме перерастания нормального режима движения транспортного средства в аварийный. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на группы в зависимости от тяжести последствий, характера ДТП, места происшествия и других признаков. По тяжести последствий ДТП делятся на три группы: со смертельным исходом, с телесными повреждениями людей и с материальным ущербом. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия, наезды на пешеходов, наезды на велосипедистов, наезды на стоящие транспортные средства, наезды на гужевой транспорт, наезды на животных, падение пассажиров, прочие происшествия. Кратко их определяют так:

столкновением называется происшествие, при котором движущиеся механические транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом на железной дороге;

опрокидывание — происшествие, при котором механическое транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этим происшествиям не относятся опрокидывания, вызванные столкновением механических транспортных средств или наездом на неподвижные предметы;

наезд на препятствие — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет;

наезд на пешехода — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;

наезд на велосипедиста — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде, или велосипедист натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;

наезд на стоящее транспортное средство — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство или ударилось в него;

наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных или верховых животных либо на повозки, транспортируемые этими животными;

наезд на животных — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (исключая гужевой транспорт), в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;

прочие происшествия — все происшествия, не относящиеся к перечисленным выше. К ним относятся сходы трамваев с рельсов; падение перевозимого груза или отбрасывание колесом транспортного средства предмета на человека, животное, другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения, или на внезапно появившееся препятствие; падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне этого средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и пр.

Классификация ДТП по степени тяжести последствий. В зависимости от степени тяжести последствий ДТП делятся на повлекшие: материальный ущерб, легкие телесные повреждения, телесные повреждения средней степени тяжести и тяжкие, смерть потерпевшего, особо тяжкие последствия (погибло 4 и более или ранено 15 и более человек).

Материальный ущерб от ДТП может, например, складываться из стоимости ремонтно-восстановительных работ при повреждении транспортного средства, грузов, дорожных и иных сооружений; затрат на выполнение функций правоохранительных органов; оказание медицинской помощи; потерь от остановки движения.

Степень тяжести вреда здоровью. Судебно-медицинская экспертиза устанавливает характер телесных повреждений участников ДТП и причины смерти, причины телесных повреждений и их связь с ДТП. До 14 сентября 2001 г. проведение такой экспертизы регламентировалось Правилами судебно - медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью, являющимися приложением к Приказу Минздрава РФ от 10 декабря 1996 г. N 407, "в целях упорядочения ведомственных нормативных правовых актов Министерства здравоохранения Российской Федерации" отмененному Приказом Минздрава РФ от 14 сентября 2001 г. N 361.

Федеральный закон от 22 апреля 2005 года N 38-ФЗ внес изменения в статью 12.24 КоАП РФ, расширив действие статьи на случаи причинения средней тяжести вреда здоровью (раньше было только для случая причинения легкого вреда), а также ввнес определения этих понятий:

1. Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности.

2. Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть" (ст.12.24. КоАП РФ).

Заметим, что хотя в настоящее время эти Правила судебно - медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью и не должны применяться при производстве экспертизы, но квалифицирующие признаки вреда здоровью не изменились.

Квалифицирующими признаками тяжести вреда здоровью являются: опасность вреда здоровью для жизни человека; длительность расстройства здоровья; стойкая утрата общей трудоспособности; утрата какого-либо органа или утрата органом его функций; утрата зрения, речи, слуха; полная утрата профессиональной трудоспособности; прерывание беременности; неизгладимое обезображивание лица (установление неизгладимого обезображивания лица не входит в компетенцию судебно - медицинского эксперта, так как это понятие не является медицинским); психическое расстройство. Для установления тяжести вреда здоровью достаточно наличия одного из квалифицирующих признаков. При наличии нескольких квалифицирующих признаков тяжесть вреда здоровью устанавливается по тому признаку, который соответствует большей тяжести вреда здоровью.

Что такое стойкая утрата общей работоспособности . С судебно - медицинской точки зрения стойкой следует считать утрату общей трудоспособности либо при определившемся исходе, либо при длительности расстройства здоровья свыше 120 дней. Легкие телесные повреждения. Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности (ст.12.24. КоАП РФ). Обычно телесные повреждения признаются легкими, если сопровождаются кратковременным расстройством здоровья, продолжительностью не свыше 21 дня, либо незначительной стойкой утратой работоспособности (до 5%). Телесные повреждения средней степени тяжести Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть (ст.12.24. КоАП РФ). Признаками вреда здоровью средней тяжести являются: отсутствие опасности для жизни; длительное расстройство здоровья (более 21 дня); значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее, чем на одну треть (от 10% до 30% включительно).

Тяжкие телесные повреждения. Вред, причиненный здоровью, считается тяжким, если это: опасный для жизни вред здоровью; потеря зрения, речи, слуха; потеря какого-либо органа либо утрата органом его функций; неизгладимое обезображение лица; расстройство здоровья, соединенное со стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на одну треть (более, чем на 33%); полная утрата профессиональной трудоспособности; прерывание беременности; психическое расстройство.

Опасным для жизни является вред здоровью, вызывающий состояние, угрожающее жизни, которое может закончиться смертью. Предотвращение смертельного исхода в результате оказания медицинской помощи не изменяет оценку вреда здоровью как опасного для жизни.

**1.2 ДТП: наезд на пешехода**

Преобладающим видом дорожно-транспортного происшествия является наезд на пешехода (в среднем 38 %). Далее следуют столновения (26%), опрокидывания (18 %), наезды на препятствия (15%), наезды на велосипедиста (3%), наезды на стоящие транспортные средства (3 %), падение пассажира (2 %). В городах около 55 % всех ДТП составляют наезды на пешеходов. Подавляющее большинство наездов на пешеходов происходит при переходе ими улиц или дорог, причем справа налево по ходу движения автомобиля. Это объясняется тем, что пешеходы находятся к водителю ближе справа, при этом тротуар часто загораживается другими транспортными средствами, а слева дорога просматривается лучше и водитель имеет больше времени для предотвращения наезда.

Определенная часть пешеходов не знает или не выполняет Правил дорожного движения. Поэтому водитель должен знать психологию пешехода и предвидеть его поведение. Так, пожилые люди часто имеют привычку переходить дорогу, не обращая внимания на движение, а заметив автомобиль, начинают метаться и пытаться вернуться на тротуар. Если водитель заметил пешехода, который уже перешел большую часть полосы движения, то можно попытаться объехать его сзади, так как в этом случае пешеход, как правило, стремится завершить переход. Проезжая пешеходные переходы, надо учитывать стремление пешеходов сократить маршрут и отклониться от пешеходной разметки. Особенно опасно появление на дороге детей, поведение которых может быть самым неординарным, вплоть до психологического шока, поэтому водитель должен принять все меры для остановки. В любом случае водитель должен предусматривать всевозможные ситуации.

**1.3 Авария. Столкновение автомобилей**

Как показывает анализ причин происшествий, столкновения транспортных средств чаще всего происходят в результате неправильного расчета свободного участка пути и оценки скорости движущегося навстречу автомобиля при обгоне, объезде стоящего автомобиля или препятствия, при движении транспортного средства в крайнем левом ряду, причем последняя причина присутствует в каждом третьем происшествии. Столкновение является наиболее тяжелым происшествием, приводящим к гибели и ранению людей, выводу из строя автомобилей. Значительный удельный вес в нашей стране составляют ДТП, совершаемые водителями в нетрезвом состоянии. В крупных городах по этой причине совершается около 12 % всех ДТП. Нетрезвое состояние водителя является одной из наиболее опасных причин, ведущих к происшествиям с человеческими жертвами. Независимо от условий возникновения ДТП почти все они происходят, вследствие недостаточного профессионального мастерства водителей. Понятие мастерства достаточно сложно и неоднозначно. Под профессиональным мастерством условно следует понимать совокупность «дорожного интеллекта», технических навыков управления автомобилем и социально-психологических характеристик личности. Под профессиональным мастерством условно следует понимать совокупность «дорожного интеллекта», технических навыков управления автомобилем и социально-психологических характеристик личности. Первая составляющая определяет оценку и прогнозирование сложившейся ДТС, уровень ее потенциальной опасности, выбор и принятие решений по устранению нежелательных условий, вторая позволяет реализовать наиболее рациональные режимы движения, а в уже возникших критических ситуациях действовать так, чтобы предотвратить ДТП или уменьшить тяжесть его последствий. Третья составляющая характеризует водителя как человека, определяя при этом и его склонность к повышенному или пониженному риску, т. е. все особенности поведения индивидуума в жизни. Доля каждой составляющей в различных ситуациях различна. Так, предположить, например, что из-за стоящего на остановке автобуса может появиться пешеход, нетрудно. По целому ряду сопутствующих признаков можно даже прогнозировать вероятность его появления перед автомобилем. Здесь главную роль играет первый уровень профессионального мастерства Другие ситуации возникают относительно неожиданно, и прогноз их чрезвычайно затруднен. Например, внезапное изменение сцепления шины с дорогой, закругление дороги с резко уменьшенным радиусом и т. п. На высокой скорости автомобиль может потерять управляемость, и от водителя потребуется как можно быстрее выполнить необходимые технические приемы, чтобы предотвратить занос, опрокидывание и т. п., т. е. применить комплекс приобретенных технических навыков управления автомобилем. В подобных случаях роль второй составляющей мастерства является явно преобладающей.

**1.4 Как избежать ДТП**

Практика показала, что основой для избегания ДТП является знание и соблюдение Правил дорожного движения — закона дороги. Любое отклонение от Правил создает сложную, а порой и аварийную ситуацию.

В то же время водитель может попасть в аварийную ситуацию не по своей вине, а из-за ошибки другого участника движения или в результате непредвиденных стечений обстоятельств. В любом случае опыт и мастерство водителя будут играть определяющую роль в благополучном исходе этой сложной критической дорожной ситуации. Наиболее частое нарушение, приводящее к ДТП, — превышение скорости, в частности не сама высокая скорость, а несоответствие выбранной скорости конкретным условиям движения. Правила дорожного движения не регламентируют скорость для всех случаев жизни, они представляют водителю право самому сделать оптимальный расчет и выбрать необходимую скорость в зависимости от конкретной ситуации. Но необходимо помнить, что неправильно выбранная скорость создает Угрозу для возникновения происшествия. Часто к аварийной ситуации приводит неправильное поведение Других участников движения. Здесь очень важно руководствоваться бедующим правилом — следует не надеяться на то, что другой водитель предпримет необходимые меры безопасности, а прежде всего сделать это самому. Конечно, нельзя видеть в каждом водителе нарушителя, но, если действия другого водителя нерешительны или, наоборот, чрезмерно агрессивны, нужно быть готовым к любым неожиданностям и лучше предотвратить аварийную ситуацию, чем из нее выходить. Надежный водитель с точки зрения безопасности движения — это водитель, реально сопоставляющий свои возможности и возможности управляемого автомобиля во взаимосвязи со складывающейся ситуацией, обусловленной действиями других участников движения, дорожными и погодными условиями. На основе статистических данных, вероятность совершения ДТП, в значительной степени зависит от возраста и стажа водителя. Наибольший показатель опасности характерен для водителей в возрасте от 18 до 25 лет. Это можно объяснить малым опытом управления автомобилем и переоценкой своих профессиональных возможностей. Заметное увеличение показателя опасности для ДТП наблюдается у водителей старше 50 лет, большинство которых имеет значительный стаж управления автомобилем, но отличается ухудшением ряда функций, важных с точки зрения безопасного управления автомобилем: остроты зрения, особенно в сумерках; при ослеплении фарами встречного транспорта.

Средняя острота зрения в возрасте 20 лет принята за 100 %, к 40 годам она снижается до 90 %, к 60 — до 74%, к 80-до 47%. Исследования сенсомоторной работоспособности водителей различного возраста свидетельствуют о снижении работоспособности водителей в возрасте 45 лет по таким аспектам функционирования, как зрительная ориентация, быстрота реакции, способность концентрации внимания и обзора в ситуациях с ограниченным полем зрения. Однако независимо от возраста и ДТС правильность и безопасность действий водителя обусловлена такими факторами: всю ли необходимую информацию о ДТС он получил, правильно ли оценил ее, верные ли принял решения и правильно ли выполнил действия по управлению автомобилем.

Перечислим четыре основные функции, выполняемые водителем в процессе управления автомобилем:

1.  восприятие ДТС (дорожно-транспортной ситуации) — правильное и своевременное обнаружение значимых с точки зрения безопасности движения всех участников ДТС, объектов и событий дорожно-транспортной обстановки;

2.  оценка ДТС — оценка значимых с точки зрения безопасности движения всех участников ДТС параметров дорожно-транспортной

3.  обстановки и прогнозирование возможных направлений опасного развития ДТС;

4.  принятие решения — выявление возможных в данной ДТС действий по управлению транспортным средством и выбор из наилучшего сочетания с точки зрения обеспечения безопасности всех участников ДТС;

5.  выполнение действий — реализация выбранных действий по управлению транспортным средством.

При безошибочном выполнении названных функций всеми участниками ДТС дорожно-транспортное происшествие не возникает. Если один или несколько участников ДТС допускают ошибки, то возникает опасность развития ДТП, и произойдет оно или нет — зависит от успешности действий, предпринятых участниками ДТС. Рассмотрим типичные ДТС, возникающие в условиях обычной эксплуатации легковых автомобилей, и рекомендуемые при этом действия водителя. Когда сзади в попутном направлении за вами движется автомобиль, старайтесь поддерживать постоянную скорость и чаще смотреть в зеркало заднего вида. Особенно следите за обгоняющими транспортными средствами, сигнализирующими о смене полосы для подготовки к обгону. Не забывайте подать следующей сзади машине сигнал о своем намерении изменить полосу движения, снизить скорость или остановиться. Помните, что преждевременная подача сигнала может ввести в заблуждение водителя, движущегося сзади, подача же сигнала с опозданием оставляет ему слишком мало времени для реакции на ваш маневр.

**1.5 Понятие об экспертизе ДТП**

Целями автотехнической экспертизы являются установление технического состояния транспортных средств дорожных знаков и разметок, механизма дорожно-транспортного происшествия. Объектами исследования автотехнической экспертизы являются: само место ДТП, транспортные средства и их части (узлы, детали, обломки): автомобили, мотоциклы, мотороллеры, велосипеды, мопеды, автобусы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы. Судебными доказательствами считают любые фактические данные, на основе которых в определенном законом порядке органы дознания, следователь и суд устанавливают наличие 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 имело одну цель - объективное восстановление обстоятельств ДТП, выявление истинного виновника в случившемся и вынесение по факту ДТП объективного решения в соответствии с действующим законодательством. На рисунке 1 показаны связи отдельных звеньев систем «следствие – экспертиза - суд» при расследовании ДТП, при этом расследование находится под контролем прокуратуры. Определенное место в этой деятельности может занимать судебная экспертиза. Современная судебно-автотехническая экспертиза относится к инженерно-транспортным экспертизам. Различают пять видов экспертиз: различных видов ДТП; следов на месте ДТП и повреждений на транспортных средствах; технического состояния транспортных средств; инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП; дорожных условий и окружающей среды.

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.

**1.6 Статистика дорожно-транспортных происшествий**