DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.1.2020.28>

УДК 629.017

А. В. Лубенцов,

кандидат юридичних наук,

завідувач лабораторії інженерно-транспортних досліджень

ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса, м. Харків, Україна,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1419-6433>, e-mail: Lubencov_av@ukr.net

В. О. Варлахов,

завідувач сектору лабораторії інженерно-транспортних досліджень

ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса, м. Харків, Україна,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6446-4400>,

e-mail: 19varlahov84@gmail.com

ТЕХНІЧНИЙ АНАЛІЗ ДІЙ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПЕРЕХРЕСТЯХ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ЛІВОГО ПОВОРОТУ

Розглянуто питання, які виникають у експертів під час проведення судових автотехнічних експертиз (експертних досліджень) під час технічного аналізу дій водіїв транспортних засобів на нерегульованих перехрестях, коли під час виконання лівого повороту на розділовому газоні встановлено дорожній знак 2.1 «Дати дорогу», а перед перехрестям у напрямку руху транспортного засобу, який надалі виконує лівий поворот, встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога».

Ключові слова: автотехнічна експертиза, перехрестя, дорожньо-транспортна пригода, транспортний засіб, дорожні знаки, головна дорога, дати дорогу, Правила дорожнього руху України.

Постановка наукової проблеми. Під час технічної оцінки дій водіїв на нерегульованому перехресті, відповідно до вимог Правил дорожнього руху України, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (далі — *ПДР України*)¹, у фахівців, які складають висновок експерта за результатами проведення судової автотехнічної експертизи або висновок експертного дослідження, виникає питання: «Як проводити оцінку дій водія, який виконує маневр лівого повороту на нерегульованому перехресті, якщо на розділовому газоні встановлено дорожній знак 2.1 «Дати дорогу», а перед перехрестям у напрямку руху транспортного засобу, який надалі виконує лівий поворот, встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога»?». Тобто водій виконує лівий поворот на нерегульованому перехресті, рухається по головній дорозі, а в процесі його подальшого руху опиняється на другорядній дорозі, де встановлено дорожній знак

¹ Правила дорожнього руху: затв. Постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 05.06.2020).

2.1 «Дати дорогу». Як у цьому разі необхідно проводити технічну оцінку дій водіїв — учасників дорожнього руху? Від висновку експерта за результатами проведення судової автотехнічної експертизи або висновку експертного дослідження залежатиме подальше прийняття рішення у справі слідчим, суддею, прокурором (органом, який призначив експертизу).

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дорожньо-транспортні ситуації, у яких водії виконували маневр на перехресті, досліджували співробітники Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса: М. С. Корчан, В. М. Ковкін, Ю. М. Малько, А. Ю. Кріштоп, В. П. Яковлев, В. О. Лабінцев, В. О. Свідерський, А. В. Лубенцов, В. О. Варлахов, В. С. Ольхов, В. О. Степко ¹ та інші.

Мета статті. Провести технічну оцінку дій водія, який виконує маневр лівого повороту на нерегульованому перехресті, якщо на розділовому газоні встановлено дорожній знак 2.1 «Дати дорогу», а перед перехрестям у напрямку руху транспортного засобу, який надалі виконує лівий поворот, встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога».

Викладення основного матеріалу дослідження. Визначення, класифікацію та порядок обліку дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП) регламентовано спеціальними Правилами ведення обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 р. № 424 (далі — *Правила*) ². Вони визначають єдиний порядок державного й відомчого обліку ДТП і є обов'язковими для виконання на всій території України. Згідно з ПДР України, ДТП — це подія, що сталася під час руху транспортного засобу (далі — ТЗ), унаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки. Слід зазначити, що у цьому разі до ТЗ належать автомобілі, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, трамваї, тролейбуси, трактори і гужовий транспорт (за винятком верхових і в'ючних тварин).

Відповідно до класифікації ДТП, зіткнення — це пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися між собою чи пересувним складом залізниці, або коли один з транспортних засобів раптово зупинився. Найчастіше ДТП стаються на перехрестях, оскільки перехрестя є основним місцем злиття й перетину транспортних і пішохідних потоків, то на перехрестях відбувається значна кількість ДТП, пов'язаних із зіткненням транспортних засобів і наїздом на пішоходів. Водії здебільшого під час проїзду регульованого перехрестя намагаються закінчити його проїзд на жовтий сигнал світлофора або повернути ліворуч перед зустрічним ТЗ.

¹ Корчан М. С., Ковкін В. М., Малько Ю. М., Кріштоп А. Ю., Яковлев В. П., Лабінцев В. О., Свідерський О. О., Лубенцов А. В., Варлахов В. О., Ольхов В. С., Степко В. О. Експертна оцінка дорожньо-транспортних ситуацій, у яких водії виконували маневр на перехресті: метод. рек./ХНДІСЕ. Харків, 2012. 32 с.

² Правила ведення обліку дорожньо-транспортних пригод: затв. Постановою КМУ від 22.05.2019 р. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-p> (дата звернення: 05.06.2020).

Згідно із загальними положеннями ПДР України, перехрестя — це місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїжджої частини кожної з доріг; не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території (абз. 67 п. 1.10) ¹. Відповідно до вимог п. 16.1 ПДР України, перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, вважається регульованим; на такому перехресті знаки пріоритету не діють; у разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника, перехрестя вважається нерегульованим і водії повинні керуватися правилами проїзду нерегульованих перехресть та установленими на перехресті відповідними дорожніми знаками ².

Згідно із загальними положеннями ПДР України:

- головна дорога — дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22, 1.23.1—1.23.4 і 2.3; наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної;
- дати дорогу — вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів (за винятком вимоги звільнити займану смугу руху), якщо це може примусити інших учасників дорожнього руху, які мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість (абз. 27 і 28 п. 1.10) ³.

Згідно з загальними положеннями Національного стандарту України ДСТУ 4100-2014 ⁴, дорожні знаки повинні розташовуватись так, щоб їх добре бачили учасники дорожнього руху як у світлий, так і в темний час доби, була забезпечена зручність експлуатації і обслуговування, а також було неможливе їх ненавмисне пошкодження. При цьому вони не повинні бути затулені від учасників дорожнього руху будь-якими перешкодами (зеленими насадженнями, щоглами зовнішнього освітлення, тощо). Під час розташування дорожніх знаків слід забезпечити спрямованість інформації, яку вони передають, тільки до тих учасників руху, для яких її призначено. На ділянках доріг, де дорожню розмітку складно побачити (сніг, бруд тощо) або не можна відновити, повинні бути встановлені відповідні за змістом дорожні знаки. В одному поперечному перетині дороги дозволяють установлювати не більше трьох знаків, без урахування дублюючих знаків і табличок до дорожніх знаків. Черговість розміщення знаків різних груп на одній опорі

¹ Правила дорожнього руху: ... URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 05.06.2020).

² Там само.

³ Там само.

⁴ ДСТУ 4100-2014. Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. Видання офіц. Київ, 2015. URL: http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=61489 (дата звернення: 05.06.2020).

(зверху вниз або зліва направо) повинна бути такою: 1) знаки пріоритету; 2) попереджувальні знаки; 3) наказові знаки; 4) заборонні знаки; 5) інформаційно-вказівні знаки; 6) знаки сервісу.

Знаки пріоритету застосовують для позначення черговості проїзду перехресть, перехрещень окремих проїжджих частин, а також вузьких ділянок доріг. Знак 2.1 «Дати дорогу» слід встановлювати безпосередньо перед виїздом на дорогу, по якій знаками 2.3 або 1.22, 1.23.1—1.23.4 надано переважне право проїзду цього перехрестя, а також на початку смуги розгону. Якщо у місцях виїзду на дорогу, на якій транспортні засоби користуються переважним правом проїзду перехрестя, є смуга розгону, то знак 2.1 слід встановлювати перед початком цієї смуги. Дозволяється встановлювати знак 2.1 перед виїздами на дорогу з покриттям з лісових просік, польових та інших доріг без покриття, а також у місцях виїзду на дорогу з територій гаражів, АЗС, майданчиків відпочинку тощо. Знак 2.3 «Головна дорога» потрібно застосовувати для позначення ділянки дороги, під час руху якою транспортні засоби мають переважне право проїзду перехрестя, його встановлюють на початку такої ділянки дороги. У населених пунктах знак 2.3 можна повторювати перед кожним перехрестям, де надано переважне право проїзду перехрестя. Перед перехрестями, на яких головна дорога проходить у прямому напрямку, а на дорозі яка перетинається, є не більше чотирьох смуг, дозволено встановлювати знак 2.3 розміром 350×350 мм. Можна не повторювати знак 2.3 перед з'їздами з перехрещень і прилягань доріг у різних рівнях. Перед перехрестями, на яких головна дорога змінює напрямок, а також перед перехрестями зі складним плануванням знак 2.3 потрібно встановлювати з табличкою 7.8 на відстані 150—300 м від перехрестя поза населеними пунктами, 50—100 м від перехрестя — у населених пунктах. Перед перехрестями, на яких головна дорога змінює напрямок, а також перехрестями зі складним плануванням, на головній дорозі слід установлювати знак 2.3 з табличкою 7.8, а на другорядній — знак 2.1 чи 2.2 з табличкою 7.8. Знаки 2.1 і 2.2 дозволено застосовувати для позначення окремих перехресть, на яких необхідно визначити черговість проїзду, відмінну від черговості проїзду перехрестя рівнозначних доріг. Якщо на такому перехресті головна дорога змінює напрямок, то на головній дорозі перед перехрестям потрібно встановити знак 2.3 з табличкою 7.8, а за перехрестям — знак 2.4 якщо на такому перехресті ця дорога буде другорядною, або знак 2.3 — якщо буде головною. На регульованих перехрестях знаки 2.1—2.3 потрібно розміщувати на опорі світлофора, а якщо це неможливо — на відстані не більш ніж 5 м від опори так, щоб вони в обох випадках не закривали сигналів основного світлофора. Знак 2.4 «Кінець головної дороги» потрібно застосовувати для позначення кінця дороги, позначеної знаком 2.3. Якщо дорога, позначена знаком 2.3, закінчується перед дорогою, учасникам руху по якій надано переважне право проїзду цього перехрестя, то знак 2.4 слід установити разом зі знаком 2.1 або 2.2. У населених пунктах знак 2.4 дозволено встановлювати попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

Розглянемо приклад висновку експерта за результатами судової автотехнічної експертизи, що досліджувала перехресне зіткнення ТЗ на нерегульованому перехресті. Дорожньо-транспортна пригода мала місце в темний час доби, у межах населеного пункту м. Харкова, на освітленій міським електроосвітленням ділянці перехрестя пр. Московського та вул. Енергетичної. Зазначене перехрестя обладнане світлофорами, на яких на момент дорожньо-транспортної пригоди було ввімкнено жовтий миготливий сигнал. Перед дорожньо-транспортною пригодою автомобіль BMW-520i рухався по пр. Московському зі сторони вул. Морозова в напрямку пр. Л. Ландау, автомобіль ВАЗ-21093 рухався по пр. Московському зі сторони пр. Л. Ландау в напрямку вул. Морозова та на перехресті з вул. Енергетичною здійснював лівий поворот, тобто до моменту контактування транспортних засобів рухався зліва направо відносно напрямку руху автомобіля BMW-520i. Дорожнє покриття проїжджої частини пр. Московського призначене для руху транспортних засобів в двох напрямках, транспортні потоки протилежних напрямків розділені розподільним газоном. Проїжджа частина пр. Московського для руху з боку вул. Морозова в напрямку пр. Л. Ландау (у напрямку руху автомобіля BMW-520i) має три смуги для руху (у цьому напрямку), поділені повздовжніми лініями дорожньої розмітки. Вид дорожнього покриття пр. Московського — асфальтобетон, стан дорожнього покриття на момент виникнення дорожньо-транспортної пригоди — сухий. Місце дорожньо-транспортної пригоди — у зоні дії дорожнього знака 2.3 «Головна дорога», встановленого у напрямку руху автомобіля BMW-520i, та дорожнього знака 2.1 «Дати дорогу», встановленого у напрямку руху автомобіля ВАЗ-21093 (див. Рис. 1 далі за текстом).

Рис. 1. Схема перехрестя пр. Московського та вул. Енергетичної

Під час дослідження, зважаючи на напрямок утворення пошкоджень, що співпадають за формою та розмірами, експерти провели натурне моделювання та порівняли пошкодження капота автомобіля ВАЗ-21093 з пошкодженими деталями передньої частини автомобіля BMW-520i. Під час суміщення в процесі натурального моделювання та співставлення пошкоджень, з урахуванням характеру, напрямку, розміру деформованих частин і деталей, визначено, що для утворення пошкоджень транспортних засобів необхідно, щоб у момент первинного контакту автомобіль BMW-520i лівою частиною переднього бампера взаємодіяв з передньою правою боковою частиною автомобіля ВАЗ-21093 в районі переднього правого колеса та переднього правого крила, при цьому кут між поздовжніми осями цих транспортних засобів у момент первинного контакту становив приблизно 90° . Взаємне положення автомобіля BMW-520i та автомобіля ВАЗ-21093 в момент їхнього первинного контакту показано на Рис. 2 далі за текстом.

Рис. 2. Взаємне розташування автомобіля BMW-520i та автомобіля ВАЗ-21093 в момент первинного контакту

Зважаючи на задані вихідні цих обставин ДТП і відповідно до вимог ПДР України, слід дійти таких висновків щодо дій водія автомобіля ВАЗ-21093 та водія автомобіля BMW-520i: у цій дорожньо-транспортній ситуації для забезпечення безпеки дорожнього руху водій автомобіля ВАЗ-21093, наближаючись до перехрестя проїжджих частин пр. Московського та вул. Енергетичної за ввімкненого жовтого миготливого сигналу світлофора, повинен був здійснювати проїзд названого перехрестя відповідно до вимог проїзду нерегульованого перехрестя (а саме: перед зміною напрямку свого руху мав упевнитися, що виконуваний ним маневр лівого повороту буде безпечним для решти учасників дорожнього руху та він своїми діями не спричинить небезпеки для їх подальшого руху, при цьому під час виконання маневру лівого повороту на нерегульованому перехресті водій автомобіля ВАЗ-21093 мав дати дорогу транспортним засобам, що рухаються в зустрічному напрямку по рівнозначній дорозі, зокрема автомобілю BMW-520i). Іншими словами,

у цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля ВАЗ-21093 повинен був діяти відповідно до вимог п. 10.1 та 16.13 ПДР України, де зазначено:

«10.1. Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху.

<...>

16.13. Перед поворотом ліворуч і розворотом водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються по рівнозначній дорозі в зустрічному напрямку прямо чи праворуч.

Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв».

Отже, вимоги п. 10.1 та 16.13 ПДР України передбачають, що водій транспортного засобу перед зміною напрямку руху для здійснення лівого повороту на нерегульованому перехресті повинен упевнитися в безпеці виконуваних дій і надати дорогу транспортним засобам, що рухаються в зустрічному напрямку по рівнозначній дорозі (п. 10.1 та 16.13 ПДР України наведено вище). Отже, у цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля ВАЗ-21093 своїми діями, а саме здійсненням маневру лівого повороту на нерегульованому перехресті, створив небезпеку для подальшого руху водію автомобіля BMW-520i, який рухався в зустрічному напрямку по рівнозначній дорозі. Дії водія автомобіля ВАЗ-21093 змусили водія автомобіля BMW-520i застосувати заходи для уникнення ДТП.

У цій дорожньо-транспортній ситуації технічну можливість запобігти зіткненню транспортних засобів з боку водія автомобіля ВАЗ-21093, який виконував маневр лівого повороту на нерегульованому перехресті, визначали шляхом надання ним дороги автомобілю BMW-520i, який рухався в зустрічному з ним напрямку по рівнозначній дорозі. Отже, у цій дорожньо-транспортній ситуації технічну можливість уникнути зіткнення транспортних засобів для водія автомобіля ВАЗ-21093 визначало дотримання ним вимог п. 10.1 та 16.13 ПДР України, для виконання яких водій не мав перешкод технічного характеру.

У зв'язку з тим, що в цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля ВАЗ-21093 під час виконання маневру лівого повороту на нерегульованому перехресті не надав дороги автомобілю BMW-520i, який рухався в зустрічному напрямку по рівнозначній дорозі, та не впевнився в безпеці виконуваного ним маневру, то дії водія автомобіля ВАЗ-21093 не відповідали вимогам п. 10.1, 16.13 ПДР України та перебували, з технічної точки зору, у причиновому зв'язку з виникненням цієї ДТП.

У цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля BMW-520i з моменту виникнення небезпеки для його подальшого руху мав вжити заходів щодо зниження швидкості руху аж до зупинки керованого ним транспортного засобу. Іншими словами, у цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля BMW-520i повинен був діяти відповідно до вимог п. 12.3 ПДР України, де зазначено:

«12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або переешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечно-го для інших учасників руху об'їзду переешкоди».

У цій дорожньо-транспортній ситуації розв'язання питання технічної можливості уникнути зіткнення транспортних засобів для водія автомобіля BMW-520i визначається шляхом порівняння зупинного шляху автомобіля BMW-520i в умовах місця ДТП та відстані, на якій перебував цей автомобіль від місця зіткнення з автомобілем ВА3-21093 в момент виникнення небезпеки для подальшого руху водія автомобіля BMW-520i.

Термінами, наведеними у п. 1.10 ПДР України, передбачено, що небезпека для руху — зміна дорожньої обстановки (зокрема, поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи пере-тинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспорт-ного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку.

Відповідно до методичних рекомендацій щодо проведення автотехнічних експертиз ¹, під небезпекою для руху розуміють таку дорожньо-транс-портну ситуацію, за якої для попередження пригоди (або зниження тяж-кості її наслідків) водій повинен застосувати заходи до зниження швидкості або зупинки транспортного засобу. При цьому, відповідно до Методики до-слідження зіткнень транспортних засобів (реєстраційний номер 10.1.06) ², у разі перехресних зіткнень небезпека для руху водія, який має першочер-гове право проїзду перехрестя, виникає в момент, коли він має об'єктивну змогу виявити інший транспортний засіб на такій відстані від місця, де він повинен був би зупинитися для того, щоб надати дорогу, на якій його водій уже не може цього зробити шляхом застосування екстреного гальмування. Іншими словами, у цій дорожньо-транспортній ситуації небезпека для водія автомобіля BMW-520i виникла, коли автомобіль ВА3-21093 наблизився до перехресної проїжджої частини пр. Московського для руху з боку вул. Мо-розова в напрямку пр. Льва Ландау на відстань, яка дорівнює шляху його гальмування.

Залежно від вихідних даних, які характеризують механізм розвитку дорожньо-транспортної пригоди на стадії зближення транспортних за-собів, експерт може дійти висновку про технічну можливість уникнути до-рожньо-транспортної пригоди, а саме зіткнення з автомобілем ВА3-21093,

¹ Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы/под. ред. Б. М. Комаринца. Москва: ЦНИИСЭ, 1971. 112 с. ; Иларионов В. А. Судебная автотехническая экспертиза: метод. пособ. Ч. 2. Москва: ВНИИСЭ, 1980. 163 с.

² Методика дослідження зіткнень транспортних засобів: звіт НДР (заключ.) 10.1.06/МЮУ, Вінниця: ВНДІСЕ, 1980, 1989.

для водія автомобіля БМВ-520і. Також залежно від розрахунку технічної можливості уникнути дорожньо-транспортної пригоди, а саме зіткнення з автомобілем ВАЗ-21093, для водія автомобіля БМВ-520і, експерт має визначити, чи відповідали дії водія автомобіля БМВ-520і вимогам ПДР України та чи перебували вони, з технічної точки зору, у причиновому зв'язку з виникненням цієї ДТП, чи в діях водія автомобіля БМВ-520і не вбачається невідповідностей вимогам ПДР України.

Висновки. Технічний аналіз дій водія транспортного засобу, який виконує маневр лівого повороту на нерегульованому перехресті, коли під час виконання лівого повороту на розділовому газоні встановлено дорожній знак 2.1 «Дати дорогу», а перед перехрестям у напрямку руху транспортного засобу, який надалі виконує лівий поворот, встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога», слід здійснювати відповідно до вимог п. 10.1 та 16.13 ПДР України. Це пов'язано з тим, що дорожній знак 2.3 «Головна дорога» вказує на те, що водій перебуває на головній дорозі, і під час виконання лівого повороту повинен надати дорогу транспортним засобам, що рухаються по рівнозначній дорозі в зустрічному напрямку прямо чи праворуч. Отже, наявність дорожнього знака 2.1 «Дати дорогу» не розповсюджується на водіїв транспортних засобів, які рухаються головною дорогою, виконуючи лівий поворот. Керуватися дорожнім знаком 2.1 «Дати дорогу» та вимогами п. 16.11 ПДР України повинні водії, які рухаються перехрестям у поперечному (перехресному) напрямку.

References

- DSTU 4100-2014. Bezpeka dorozhnogo rukhu. Znaky dorozhni. Zahalni tekhnichni umovy. Pravyla zastosuvannia.* (2015). Vydannia ofits. Kyiv. URL: http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=61489 (data zvernennia: 05.06.2020) [in Ukrainian].
- Ilarionov, V.A. (1980). *Sudebnaya avtotekhnicheskaya ekspertiza: posob. dlia ekspertov-avtotekhn., sledovat. i sudei.* Ch. II. Moscow: VNIIE [in Russian].
- Korchan M. S., Kovkin V. M., Malko Yu. M., Krishtop A. Yu., Yakovliev V. P., Labintsev V. O., Sviderskyi O. O., Lubentsov A. V., Varlakhov V. O., Olkhov V. S., Stepko V. O. *Ekspertna otsinka dorozhno-transportnykh sytuatsii, u yakykh vodii vykonuvaly manevr na perekhrestii: metod. rekomend.* (2012). KhNDISE. Kharkiv [in Ukrainian].
- Kristi, N. M. (1971). *Metodicheskie rekomendacii po proizvodstvu avtotekhnicheskoy ekspertize.* Ed.: B. M. Komarintca. Moscow: TcNIIE [in Russian].
- Pravyla dorozhnogo rukhu: zatverdzheno Postanovoiu KMU vid 10.10.2001 r. № 1306* (2001). (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (data zvernennia: 05.06.2020) [in Ukrainian].

Pravyla vedennia obliku dorozhno-transportnykh pryhod: zatverdzheno Postanovoioi KMU vid 22.05.2019 r. № 424. (2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-p> (data zvernennia: 05.06.2020). [in Ukrainian].

А. В. Лубенцов, В. А. Варлахов

ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЁСТКАХ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЛЕВОГО ПОВОРОТА

Рассмотрены вопросы, возникающие у экспертов в ходе проведения судебной автотехнической экспертизы (экспертного исследования) при техническом анализе действий водителей транспортных средств на нерегулируемых перекрёстках, когда при выполнении левого поворота на раздельном газоне установлен дорожный знак 2.1 «Уступить дорогу», а перед перекрёстком по направлению движения транспортного средства, выполняющего левый поворот, установлен дорожный знак 2.3 «Главная дорога». Оценивая действия водителей на нерегулируемом перекрёстке в соответствии с требованиями Правил дорожного движения Украины, у специалистов, составляющих заключение эксперта по результатам проведения судебной автотехнической экспертизы или заключение экспертного исследования, возникает вопрос: «Как оценивать действия водителя, выполняющего манёвр левого поворота на нерегулируемом перекрёстке, когда при выполнении левого поворота на раздельном газоне установлен дорожный знак 2.1 «Уступить дорогу», а перед перекрёстком по направлению движения транспортного средства, выполняющего левый поворот, установлен дорожный знак 2.3 «Главная дорога»?». Технический анализ действий водителя автомобиля, выполняющего левый поворот на нерегулируемом перекрёстке, следует проводить в соответствии с требованиями п. 10.1 и 16.13 Правил дорожного движения Украины. Дорожный знак 2.3 «Главная дорога» указывает на то, что водитель находится на главной дороге и при выполнении левого поворота должен предоставить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге во встречном направлении прямо или направо.

Ключевые слова: автотехническая экспертиза, перекрёсток, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, дорожные знаки, главная дорога, уступить дорогу, Правила дорожного движения Украины.

A. Lubentsov, V. Varlahov

TECHNICAL ANALYSIS OF VEHICLE DRIVERS' ACTIONS AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS WHILE TURNING LEFT

The questions which arise at experts while carrying out road accident analysis (forensic expert examination) during technical analysis of vehicle drivers' actions at uncontrolled intersections, in cases when turning left at

a separating lawn line a traffic sign “Yield” is installed, and a traffic sign “Priority Road” is installed at the intersection facing the direction of vehicle movement which turns left, are considered. When technically evaluating drivers actions at an uncontrolled intersection in accordance with the requirements of Traffic Rules of Ukraine, forensic experts who make up a forensic report on the results of road accident analysis wonder: “How to evaluate the driver’s actions who performs a turning maneuver to the left at uncontrolled intersection, when a traffic sign ‘Yield’ is installed at a separating lawn line while turning left, and a traffic sign “Priority Road” is installed at the intersection facing the direction of vehicle movement where the vehicle turns left. Technical analysis of the driver actions who turns left at an uncontrolled intersection should be carried out in accordance with the requirements of paragraphs 10.1 and 16.13 of Traffic Rules of Ukraine. This is due to the fact that the presence of a traffic sign 2.3 “Priority Road” indicates the fact that a driver is on the priority road, and must give way to vehicles moving in the opposite direction heading straight or right when making a left turn.

Keywords: road accident analysis, intersection, traffic accident, vehicle, traffic signs, priority road, yield sign, traffic rules of Ukraine.

Надійшла до редколегії 19.06.2020

Лубенцов А. В., Варлахов В. О. Технічний аналіз дій водіїв транспортних засобів на нерегульованих перехрестях під час виконання лівого повороту// *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики: зб. наук. пр./редкол.: О. М. Ключев, В. Ю. Шепітько та ін. Харків: Право, 2020. Вип. 21. С. 411—421. DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.1.2020.28>.*