АВТО ЮРИСТ

Газета частного предприятия «Авто-Юрист»

№2(24), 18 февраля 2014 ГОДА

Услуги юридической фирмы «Авто-Юрист»

Устные консультации:

по штрафам ГАИ и страховым компаниям, ДТП юридического характера и технического характера - **БЕСПЛАТНО**.

Письменные консультации:

- по автотехнической экспертизе - 500 грн.
- по автотовароведческой экспертизе - 300 грн.

Обжалование постановления ГАИ о наложении штрафа – 100 грн.

Составление возражения о привлечении к административной ответственности по ст. 124, 130 КУоАП Украины – 300 грн.

Составление досудебной претензии в страховую компанию или жалобу в национальную комиссию, которая осуществляет регулирование в сфере рынка финансовых услуг – 300 грн.

Юридическое сопровождение по выплатам со страховой компании без подачи иска в суд – от 500 грн.

Административное дело по ст. 124, 130 КУоАП Украины в суде первой инстанции – 1000 грн

Составление искового заявления о возмещении материального и морального вреда с виновного лица, страховой компании – 500 грн.

Представительство в судах первой инстанции (до принятия решения) о возмещении материального и морального вреда с виновного лица, страховой компании – от 1000 грн.

Обжалование постановлений о закрытии уголовного производства по фактам ДТП – 1000 грн. Представительство по делам о ДТП в уголовном производстве – от 2000 грн.

Участие в апелляционной инстанции (за одно заседание) – 300 грн.

тел. 099-358-33-60, 050-59-29-722, 066-95-61-670.

Куда обратиться для заключения договора

Луганская область

г. **Антрацит** ул. Кирова, 1/31, 050-59-29-722.

г. Красный Луч. ул. Крупской 2-г СТО «ЛУЧ» тел. 066-513-57-98.

г. Луганск: кв. Ленинского Комсомола, 7б/4 тел. тел.050-348-82-96 тел.050-476-24-22

г. Первомайск ул. КИМ №1 (здание Укртелекома) 066-907-08-27

г. Ровеньки , ул.К. Маркса 103 офис № 9 (здание РТВ)тел. 066-719-14-89.

Донецкая область

г.Красноармейск, ул.Горького ,51 (2 этаж), тел. 066-844-44-30.

ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

Лето, солнце, море… Как много приятного вспоминаешь услышав эти слова. Однако так не всегда бывает. Вот и в нашем рассказе речь пойдёт именно о таком «случае».

Конец июня 2010 года, солнце, море… Два друга, Павел и Александр, находясь в г. Севастополе, решили съездить в гости к родителям Павла в г. Красный Луч.

Путь не близкий, но благо автомобиль у Павла располагал к дальним поездкам, а также его многолетний опыт вождения, который с каждой поездкой к родителям только увеличивался.

Решено - сделано. Павел ехал к родителям, а Александр повидать страну.

Узнав о столь привлекательном путешествии, с ними в поездку вызвалась и общая знакомая Марина, которая так же решила проведать своих родных в г. Свердловске.

Выезд был назначен на вечер, чтобы ехать по свободным дорогам и не по «пеклу».

И вот он - «час пик». Машина заправлена топливом до отказа, весёлая компания в сборе – ВПЕРЁД!

Дорога проходила в оживлённом разговоре. У всех настроение приподнятое. Кто-то предвкушал встречу с родными, кто то наслаждался поездкой и красотами нашей прекрасной страны.

Примерно в полночь компания молодых людей, преодолев 500 км, уже находилась на подъездах к г. Приморск, Запорожской области. В это время Александр попросил Павла остановить машину чтобы выйти по естественным нуждам.

Дорога, на которой находился в этот момент автомобиль нашей компании, была прямой как стрела и не имела ни спусков, ни подъёмов, а поэтому просматривалась и вперёд и назад на много километров.

Съехав на обочину, Павел остановил машину, а Марина открыла дверь двухдверного авто, чтобы выпустить с заднего сиденья Александра, и вышла из него…

То, что произошло потом не возможно представить и выразить словами, однако мы попробуем донести до читателей ту боль и страдания, которые растянулись на долгие годы.

Вернёмся немножко назад от того места когда Марина вышла из автомобиля.

Павел управляет автомобилем, на улице ночь и полная луна, свет фар освещают дорогу на много метров вперёд. Позади машины нашей компании, на очень приличном расстоянии, в попутном направлении движется автобус «Скания» с пассажирами из г. Ялта в г. Луганск. Большинство пассажиров дремлют, остальные ведут неспешную беседу, рассказывая о своём отдыхе на ЮБК.

Ничто не предвещало беды, однако вмешался «случай».

По причинам, известным одному Господу Богу, водитель автобуса не замечает автомобиль Павла, который остановился одной половиной на проезжей части, а второй на обочине, на полном ходу, а это 90 км\ч, врезается в стоящий автомобиль, в котором на момент столкновения находится сам Павел и его друг Александр. Девушка Марина, ехавшая с друзьями, за 4 секунды до столкновения вышла из салона машины, для того чтобы из него смог выйти и Александр, но он не успел.

От удара легковую машину откинуло в сторону, а водитель автобуса Лизогуб Владимир, являясь опытным водителем, не принимая никаких мер ни до столкновения, ни после, продолжил движение, однако в связи с повреждениями его автобус не смог уехать далеко.

Марина, на глазах которой произошло данное столкновение, чудом не пострадала и отделалась, как говориться «лёгким испугом», а вот Александр и Павел не смогли выжить от такого столкновения.

Повреждения у Павла и Александра, которые в последствии указали в заключении судебно-

медицинские эксперты, были не совместимы с жизнью и если не вдаваться в медицинские термины, а их не много, не мало четыре листа А4, у ребят не было шансов выжить. На тот момент им было чуть более двадцати лет. Казалось бы – вся жизнь впереди. Сколько не реализованных планов, сколько потухших надежд. Родители потеряли единственных сыновей, дети отцов.

Кто же виноват в трагедии? Кто из водителей допустил ту роковую ошибку из за которой погибли люди?

Следствие началось незамедлительно после трагедии. На место ДТП выехали сотрудники милиции местного отдела, но почему-то с первых минут «досудебного следствия» правоохранители приняли сторону водителя автобуса.

Александра и Павла похоронили. На похоро-

ны пришли родные, близкие, друзья и просто знакомые, знавшие этих весёлых парней.

После ДТП прошёл ни один день, следователи Приморского отдела милиции расследовали, расследовали и… прекратили расследовать уголовное дело, признав виновным в трагедии погибшего Павла.

Как получилось так, что виновным в ДТП оказался водитель стоящего автомобиля? Этот вопрос остался открытым для родителей Павла и Александра и не давал им покоя.

К кому только не обращались родственники погибших за помощью, дабы восторжествовала справедливость, ведь они прекрасно понимали, что водитель автобуса, как говориться в народе, «откупился».

В поисках помощи, родителям погибшего Павла, знакомые посоветовали обратиться в частное предприятие «Авто-Юрист» в г. Антрацит, которым руководит Данченко Виктор Иванович. Знакомые рассказали, что в «Авто-Юристе» работают специалисты своего дела, которые не однократно помогали людям в похожих ситуациях.

«Почему бы и нет»- решили родственники погибших и не ошиблись.

Сотрудникам «Авто-Юриста» изучившим материалы уголовного дела стало ясно, что оно всецело сфабриковано и при этом сделано это было открыто, без боязни быть пойманными.

Начался следующий этап нашей истории.

По инициативе юристов ЧП «Авто-Юрист» постановление о прекращении уголовного дела было отменено, а по делу назначены и проведены ряд экспертиз и иных следственных действий, которые изменили ход досудебного расследования по данному ДТП.

На этапе досудебного следствия было доказано, что именно водитель автобуса «Скания» виновен в трагедии и поэтому уголовное дело с обвинительным заключением по ч. 3 ст. 286 УК Украины было направлено в суд на рассмотрение.

Рассматривая уголовное дело в Приморском суде. Суд изучил все доказательства виновности Лизогуба В.В., однако он не признавал своей вины и считал себя потерпевшим в сложившейся обстановке. Никакого сочувствия к родственникам погибших не проявлял и не высказывал, - это только усугубляло отношения к нему со стороны родственников погибших.

В судебных заседаниях водитель автобуса и его адвокат пытались доказать не виновность Лизогуба, предоставляя нелепые «доказательства не виновности» и «подставных свидетелей», однако, на удивление стороны потерпевших, которые перестали верить в справедливость Украинской судебной системы, Приморский суд вынес приговор водителю автобуса Лизогуб в виде 5-ти лет лишения свободы.

Хоть срок лишения свободы и не большой, однако это была победа. Да, да именно победа. Преступник наказан.

И опять, маленькое «НО».

Сторона обвиняемого, а именно его защитник, подал апелляцию в Запорожский апелляционный суд и суд в этот раз стал на сторону осужденного, отменив приговор суда первой инстанции.

Какие обстоятельства апелляционный суд усмотрел в деле по обвинению Лизогуб В.В., которые позволили ему принять решение о том, чтобы Лизогуб В.В. отбывал наказание условно, а не реально? Естественно такое решение суда возмутило потерпевших. Адвокаты ЧП «Авто-Юрист» подали жалобу в Верховный Суд.

После рассмотрения кассационной жалобы решение Апелляционного суда было отменено и уголовное дело было направлено на новое рассмотрение в Апелляционный суд Запорожской области.

И только после повторного рассмотрение в областном Запорожском суде водитель автобуса Лизогуб В.В., так и не признав своей вины, был приговорён к 5 годам лишения свободы и после вступления решения суда в законную силу, он был помещён в места лишения свободы.

С момента ДТП до вступления приговора в законную силу прошло более трёх с половиной лет. Именно столько времени понадобилось, чтобы виновный в преступлении был признан таковым и начал отбывать наказание. За это время многое поменялось. Дети погибших подросли, родители поседели и потеряли здоровье в борьбе за справедливость, а виновник ДТП так и не понял, что он натворил…

На этом закончилась наша история о преступлении и наказании, которую можно было рассказывать до бесконечности. Его величество «Случай» свёл при ужасных обстоятельствах чужих людей и не принёс им ни капли радости. Смерть, потери, угнетение, смятение…

Эдуард Хохлов

ОБЪЯВЛЕНИЕ

В г. Красный Луч и г. Ровеньки осуществляет прием граждан **АвтоАдвокат,** директор ЮФ «Авто-Юрист», судебный эксперт по специальности - «Исследование обстоятельств ДТП», Председатель общественной организации «Защита прав водителей», главный редактор газеты «Автоюрист» **Виктор Иванович ДАНЧЕНКО**, по следующему графику:

- **вторник с 10.00 час до 12.00 час:** г. Красный Луч ул. Крупской 2-г, СТО «ЛУЧ».
- **четверг с 10.00 час до 12.00 час:** г. Ровеньки ул. К. Маркса 103 офис №9 (здание РТВ).

Справки по тел. 099-358-33-60, 050-592-97-22.

В центральном офисе **«Авто-Юрист»** в г. Антрацит по адресу ул.Кирова 1 /31 прием ведется ежедневно понедельник - пятница с 09.00 час. до 18.00 час, суббота с 09 час до 11.00 час (предварительно согласовав о времени. тел. **099-358-33-60**). **http://pravvo.org.ua/-Авто-Юрист**

ВСЕ УСТНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ
АвтоАдвокат ДАНЧЕНКО В.И. ПРЕДОСТАВЛЯЕТ БЕСПЛАТНО

НА ЗЛОБУ ДНЯ

Что может и должен авто-адвокат?

Сейчас развелось очень много СУПЕР-автоюристов. Они везде в рекламе указывают: «Выезд на место ДТП. Консультации по ДТП». А кто-нибудь из них хоть раз в жизни составлял протокол осмотра места происшествия и рисовал схему ДТП? - В лучшем случае, они просто постоят вместе с клиентом с умным лицом, затем возьмут гонорар - и все!

Ладно, если юрист ранее работал инспектором ДПС или следователем по расследованию ДТП. Они точно могут указать на нарушение в составлении схемы ДТП. Но таких автоюристов единицы! А тех, которые только начинают работать и пишут такие вот объявления - хоть пруд пруди.

Одно дело проверить правильность составления документов. А второе - это определить, чьи действия с технической точки зрения находились в причинной связи с наступившим ДТП. Вот здесь уже и бывшие инспектора ДПС не помогут, ни даже опытные следователи по расследованию ДТП. Так как здесь уже нужны специальные технические познания. А чтобы их получить, нужно быть судебным экспертом. т.е закончить еще один институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» и пройти курс обучения в Научно-исследовательском институте. После чего сдать экзамены в Министерстве юстиции Украины. Вот таких частных экспертов в Украине единицы.

Что касается Луганской области, то он один и работает в Юридической фирме «Авто-Юрист». Вот почему все следователи пытаются отговорить потенциальных клиентов, чтобы они не обращались в ЮФ «Авто-Юрист». Потому что у них не получится так укрыть дела как в Приморске. Да и много таких дел.

Кстати. По вышеописанному делу Виктор Данченко обратился с заявлением в прокуратуру Запорожской области о привлечении к уголовной ответственности следователя, который ранее прекращал уголовное дело. В настоящее время сведения внесены в Единый реестр досудебных расследований и адвоката Виктора Данченко и отца погибшего водителя вызывают в прокуратуру для дачи показаний по фальсификации действий следователя.

Одним словом, чтобы читатели понимали, как работает авто-адвокат, опишем ситуацию в Приморске.

Прибывшего в Следственное управление УМВД Украины в Запорожской области, адвоката Виктора Данченко из ЧП «Авто-Юрист», следователь первый раз встретил с насмешкой: «Вот мол, еще один защитник явился». Но Виктор Данченко в беседе указал на ряд существенных нарушений, которые были допущены следователем при расследовании данного уголовного дела. Сразу же стало понятно, что теперь придется работать с профессионалом, знающим свое дело. Поэтому после недолгого разговора, Виктор Данченко был приглашен к начальнику следственного отдела по ДТП – разрешать судьбу расследования уголовного дела.

Начальник следственного отдела вместе со следователем, узнав, что Виктор Данченко ранее работал следователем по расследованию ДТП и является судебным экспертом автотехником по специальности «исследование обстоятельств ДТП», сразу же согласились начать расследование как говориться с нуля - только чтобы никуда адвокат не жаловался.

Главное почти во всех ДТП - это следственный эксперимент. На данное следственное действие приехал лично начальник следственного отдела и его заместитель. Также присутствовали – как и положено, новый следователь, которому поручили расследование данного уголовного дела, и эксперт. Обычно, такое следственное действие, ранее называвшееся «воспроизведение обстановки и обстоятельств ДТП», длится 2-2,5 часа.

Однако в деле по Приморску, оно длилось около 7 часов, и проходило в напряженной обстановке. Порой даже переходило в словесные перепалки. Дело в том, что от этого следственного действия зависела судьба всех участников данного происшествия. Поэтому каждая сторона и участник следственного эксперимента, в зависимости от его интересов (или интересов защищаемых ими лиц), настаивают на определенных действиях – или стараются скрыть определенные моменты, не допустив их детального исследования. Поэтому было и такое, что адвокат Виктор Данченко, становился посредине дороги и требовал: пока не выполнят определенное следственное действие, не сойдет с места, - и будет в протоколе настаивать на выполнении! Всех «нервов» словами не опишешь, - но именно это, то есть «железобетонное» обоснование своей позиции (понимание) и упорство в отстаивании интересов своего клиента, отличает хорошего адвоката.

Почему приморское дело ранее было «развалено», Виктор Данченко очень скоро понял. Просто какое-то совпадение: со слов потерпевшего по данному делу, его интересы представлял другой адвокат. Который после получения автотехнической экспертизы пояснил, что по ее заключению водитель автобуса не виновен, и ничего уже не сделаешь.

При указании фамилии этого адвоката, проработавшего уже более двадцати лет, Виктор Данченко вспомнил, что он обращался к нему за помощью: когда в 2009 году столкнулся с водителем очень дорогостоящего автомобиля. Тогда Виктор Данченко не был еще адвокатом, а работал юристом предпринимателем. Но имел большой опыт работы следователем по расследованию ДТП.

Тогда Виктор Данченко помог этому адвокату: выезжал на место ДТП, консультировал, подсказывал. В данном случае действия адвоката не находились в причинной связи с наступившим ДТП. Но следователи открыто стали на сторону другого водителя. Почему же в данном случае, тот адвокат взялся за дело? Почему не имея достаточных знаний, не пользовался услугами консультантов (экспертов)? Почему честно не признался перед клиентами, что не может «дожать» виновного водителя?

А вы уверены, что клюнув на рекламу многочисленных авто-юристов, Вы также не станете жертвой недостаточной компетенции своего представителя? Интересовались ли вы опытом работы вашего авто-юриста? Действительно ли он вам поможет? – это отнюдь не рядовые вопросы! – А наоборот, то, что спасет много времени, нервов и средств вам в будущем – если вовремя зададите эти вопросы!

Помните: неправильно составленная схема ДТП в очень многих случаях может просто «загубить» дело, - или даже «перевернуть», сделав потерпевшего виновным! И не всегда есть возможность в будущем устранить ошибки! Задумайтесь, кто защищает вас от ошибки или коррупции со стороны следователя, когда он рисует схему места ДТП!

Действительно ли ваш юрист – авто-юрист?

Осмотр места ДТП

С Вами произошло дорожно-транспортное происшествие. Опасность миновала. Стресс, шок проходят. Вы живы. Не пострадали. Ваши пассажиры также отделались испугом. А если кто-то пострадал, доставлен в больницу, переживания усилятся.

Что делать? Мысли об ущербе и причинённых телесных повреждениях не покидают вас, но именно сейчас необходимо собраться, так как от ваших действий на месте ДТП зависит ваше будущее, - иначе из пострадавшего при дорожно-транспортном происшествии, можно оказаться в рядах нарушителей Правил дорожного движения Украины - за что придётся нести ответственность в будущем. Какую? Проверка обстоятельств дорожно-транспортного происшествия уполномоченными на то лицами выявит признаки, то ли административного правонарушения, то ли уголовного преступления (при наличии у пострадавших средних или тяжких телесных повреждений).

Одним из условий объективного, всестороннего, полного исследования и разрешения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия является осмотр места происшествия, фиксация на материальные носители – протокол осмотра ДТП, схема – следов образовавшихся после ДТП и окончательного расположения транспортных средств, а также фото и видео съёмки. Но самое главное, конечно, протокол осмотра и схема к нему, в котором указываются конкретные расстояния фиксируемых объектов, и который будет играть ключевую роль в ходе дальнейшей проверки.

Дорожно-транспортное происшествие – это неожиданный, скоротечный (события происходят менее чем за 0.15-0.20 секунды), шокирующий момент для всех участников и очевидцев ДТП, а для участников ДТП также и болезненный и не редко опасный для жизни. Поэтому с учётом психических особенностей каждого человека, все участники и очевидцы рассказывают о событии ДТП несколько поразному, а иногда совершенно противоречивые факты. И это не потому, что кто-то хочет, кого оболгать, а потому, что стресс каждый человек переживает по-разному. Поэтому, осмотр места ДТП и схема к нему имеют приоритетное значение, как для исследования обстоятельств ДТП, так и как основное доказательство. К составлению схемы ДТП и протокола осмотра места необходимо относится самым серьёзным и тщательным образом.

Чтобы определиться, что необходимо фиксировать на месте осмотра дорожно-транспортного происшествия, прежде всего, необходимо определить какой вид дорожно-транспортного происшествия имел место. Помните, что при разных видах ДТП, необходимо заострять внимание на разные важные обстоятельства, которые характерны для этой разновидности.

Различают несколько видов ДТП: Столкновение – случай, когда движущееся транспортное средство (далее по тексту – ТС) столкнулись друг с другом или с движущимся железнодорожным составом.

Опрокидывание – случай, при котором движущееся ТС потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому типу ДТП не относится опрокидывание вследствие столкновения механических транспортных средств или наезда на неподвижные объекты.

Наезд на стоящее ТС – случай, когда движущееся ТС наехало на стоящее ТС или прицеп (полуприцеп).

Наезд на неподвижное препятствие – случай, при котором ТС наехало или ударилось о неподвижный предмет, находящийся в пределах полосы движения (опору моста, столб, дерево, мачту, строительные материалы, ограду и т.д.).

Наезд на пешехода – случай, когда ТС наехало на человека, или он сам ударился о движущееся ТС. К этому виду относятся также случаи, при которых пешеходы пострадали от груза, перевозимого ТС, или предмета (досок, брёвен, тросов, канатов и пр.).

Наезд на велосипедиста – случай, при котором ТС наехало на велосипедиста, или он сам попал под движущееся ТС.

Наезд на гужевой транспорт – случай, при котором ТС наехало на упряжных, вьючных или верховых животных, или на телеги, транспортируемые этими животными.

Наезд на животных – случай, при котором ТС наехало на птиц, диких или домашних животных, или сами животные или птицы ударились о движущееся ТС, вследствие чего пострадали люди.

Также может произойти падение груза, который перевозится ТС, и которое причинило потерпевшим вред здоровью или повлекло смерть потерпевшего; выпадение пассажиров из движущегося ТС в результате резкой смены скорость движения и т.д.

Кроме того, ДТП классифицируются по разным признакам: тяжести последствий, характеру (механизму), месту возникновения и пр.

Осмотр места ДТП необходимо производить с учётом вида дорожно-транспортного происшествия, тяжести его последствий.

К примеру, произошло дорожно-транспортное происшествие, при котором никто не пострадал, в таких случаях в народе говорят «железо». Однако ущерб причинён - необходимо разрешать вопрос о возмещении ущерба, выплате страховки, но, обращаю Ваше внимание, при этом не нанесён материальный ущерб третьим лицам. Приезда работников ГАИ или представителей страховой организации необходимо ожидать достаточно долгое время, а затем, после приезда работников ГАИ, медицинское освидетельствование на предмет употребления алкоголя. Время ограничено и Вы торопитесь, к примеру, на работу или на важную встречу. В подобном случае в соответствии с п. 2.11 Правил дорожного движения Украины «водители (при наличии взаимного согласия) могут прибыть на ближайший пост Госавтоинспекции для оформления соответствующих материалов, предварительно составив схему происшествия и поставив подписи под ней». И теперь, когда Вы пришли к единому мнению с другим водителем, необходимо составить схему места ДТП, а для этого необходимо визуально осмотреть место и зафиксировать на бумаге все следы, образовавшиеся в результате ДТП.

Чтобы составить схему ДТП необходимо иметь лист бумаги формата А-4, если такового не имеется, то хотя бы тетрадный лист, ручку, рулетку. Перед началом составления схемы необходимо определить координаты места происшествия, чтобы в будущем, если возникнут какие-либо вопросы в суде, возможно, было приехать по этим координатам на место и с точностью, хотя бы, до 1 или 0.5 м определить место ДТП. Координаты определяются по сторонам света, по расположению относительно населённых пунктов, а на дороге – относительно неподвижных объектов, вероятность смещения которых крайне мала: относительно километрового знака или других неподвижных объектов, которые имеют название постоянных ориентиров. С помощью постоянных ориентиров, в будущем без затруднений можно восстановить первоначальное расположение автомобилей. На схеме отображаются: проезжая часть автодороги, обочина, объекты, расположенные за обочиной (например, кювет); измеряются ширина автодороги, каждой полосы движения, разделительных линий, обочин. Расстояния на схеме обозначаются стрелками, над которыми указываются цифрами значения этих расстояний в метрах. Измерения желательно производить с точность до 5 см. После нанесения на схему автодороги, обочины, на схему наносятся дорожные знаки, зона которых распространяется на место дорожно-транспортного происшествия. Затем на схему наносится расположение транспортных средств, которые обозначаются в виде прямоугольников с двумя перпендикулярными линиями, обозначающими оси автомобиля. Передняя часть автомобиля обозначается треугольником, вершина которого упирается в боковую линию прямоугольника, а основание этого треугольника является вертикальная линия обозначающая ось автомобиля.

Автомобили обозначать на схеме необходимо так же, как они расположены на месте происшествия относительно автодороги. Привязка автомобилей осуществляется к базовой линии или друг к другу, если базовая линия не обозначается. Привязки обозначаются стрелками под прямым углом к краю дороги. Чтобы не было погрешностей, то все объекты необходимо привязывать к одной стороне автодороги, автомобили – только с одной стороны и по центру каждой оси.

Тормозной след автомобиля также фиксируется на схеме в соответствии с его расположением на автодороге, важно разобраться, чтобы тормозной след был нанесён именно того, автомобиля, который тормозил перед столкновением. Это можно определить по ширине следа, который будет соответствовать ширине колеса и только в том случае, если во время торможения не было заноса, кроме этого следы должны быть параллельны друг другу и опять же в том случае, если не было заноса автомобиля при торможении. На схеме обязательно обозначить сноски тормозных следов и указать общую длину по кривой каждого тормозного следа, а в условных обозначениях указать, какому автомобилю принадлежат следы торможения.

Каждый зафиксированный объект на схеме обозначается числом. Под схемой обозначается графа – условные обозначения, где напротив каждого числа указывается наименование объекта.

Все в настоящее время имеют мобильные телефоны, и редко какой телефон без функции фотосъёмки. Поэтому при составлении схемы целесообразно и важно произвести фотосъёмку места ДТП с различных сторон. Осуществить ориентирующую фотосъёмку, то есть при фотографировании привязать место ДТП к какому-либо неподвижному объекту

После составления схемы, водители выполняют на ней свои подписи и вместе приезжают в ближайший пост ГАИ.

Если же обстоятельств ДТП имеют более сложный характер, к примеру, дорожно-транспортное происшествие произошло на перекрёстке, то целесообразней вызвать работников ГАИ.

Если же кому-то из водителей или пассажиров причинены телесные повреждения, то выезд работников ГАИ, следователя обязателен, и Вам в это случае необходимо, ожидая приезда следственно-оперативной группы, проследить за тем, чтобы объекты на месте происшествия не перемещались – это очень важно. А те объекты, которые необходимо переместить с целью беспрепятственного движения других транспортных средств или подъезда машины скорой помощи, то предварительно сфотографировав с помощью фотоаппарата, имеющегося практически у каждого в телефоне, обозначив чем-либо расположение этого объекта на автодороге, убрать его в сторону, а по приезду следственно-оперативной группы изложить этот факт следователю.

По приезду следственно-оперативной группы будет разрешаться вопрос о прохождении медицинского освидетельствования на предмет употребления алкоголя или наркотических средств, которое необходимо пройти в течение двух часов после ДТП. В данном случае необходимо осуществить осмотр места происшествия до медицинского освидетельствования или в случае, если осмотр затянется, что вполне вероятно, оставить своего представителя на месте ДТП для проведения осмотра и составления схемы, которым может выступить Ваш родственник или специалист в области права, к которому Вы пожелаете обратиться. При проведении осмотра необходимо присутствие не менее двух понятых, если осмотр будет производиться без присутствия понятых, то он будет незаконным и никакой суд

Продолжение на стр.3

Начало на стр. 2

принимать во внимание его не будет. Ни при каких обстоятельств не подписывать схему и протокол осмотра места ДТП, если Вы частично или полностью не участвовали в осмотре, или при производстве осмотра не присутствовал Ваш представитель, в то время когда Вы проходили медицинское освидетельствование. Только после того, когда Вы убедитесь в правильности и полноте составленного протокола осмотра и схемы к нему, можно проставить свою подпись, при этом в протоколе осмотра места ДТП Вы имеете право сделать свои замечания, которые посчитаете необходимыми, и которые относятся к составлению протокола. С разрешения следователя сфотографируйте составленную схему, или в процессе составления схемы самостоятельно на отдельном листе заносите те числовые и схематические данные, которые записываются в схему.

В протоколе необходимо убедиться в правильности записей относительно даты и времени его составления, погодных условий, видимость с рабочего места водителя, если она ограничена, измерять видимость только рулеткой; в ночное время суток отразить наличие или отсутствие лунного освещения. Обратить внимание на царапины и выбоины в асфальте, образовавшиеся в результате ДТП. Если же одной из причин дорожно-транспортного происшествия являются выбоины или ямки в дорожном покрытии, то обязательно указать их размеры и глубину. Обратите внимание на радиус разлётов осколков стекла, расположение отделившихся частей транспорта на месте ДТП, которые также должны быть отражёны в схеме и протоколе. При ДТП с наружной части днища автомобиля осыпается грунт (наложения грязи), который также необходимо обнаружить и зафиксировать, поскольку он является одним из признаков установления места столкновения.

По окончании осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователь изымает с места происшествия какие-либо объекты и автотранспорт. Обратите внимание на упаковку изымаемых объектов. При помещении этих объектов в пакеты или картонные коробки они перевязываются нитью и опечатываются бумажной биркой с подписями понятых или печатью «Для пакетов» органа, сотрудники которого осуществляют осмотр. Из автомобиля, изымаемого следователем, личные вещи необходимо забрать. Автомобиль изымается для того, чтобы в дальнейшем провести ряд экспертиз, поэтому даже если Вы будете возражать, то во внимание Ваши возражения следователь принимать не будет. Целесообразней проследить, чтобы автомобиль в дальнейшем хранился в надлежащих условиях.

Вкратце изложив необходимые знания для водителя при осмотре места дорожно-транспортного происшествия, надеемся, что вам будет сопутствовать удача и неприятности на дороги обойдут вас стороной.

Данченко В.И., Директор ЧП «Авто-Юрист»

Понятие и роль судебной автотехнической экспертизы в доказывании обстоятельств ДТП

Научной основой судебной автотехнической экспертизы – является своеобразная интегрированная, инженерно-техническая, правовая отрасль знаний, которую можно назвать судебной автотехникой.

Судебная автотехника - это наука, система теорий, методов, исследований, для установления обстоятельств, входящих в предмет автотехнической экспертизы, имеющая сугубо прикладное значение.

Прежде всего, это экспериментальная проверка величин, параметров, служащих основаниям для решения вопроса, о технической возможности предотвращения водителем столкновения путем торможения. Сюда же относится и определение момента . когда данный водитель должен и может начать принимать меры к предотвращению ДТП.

Эксперты-автотехники **не вправе** устанавливать общие /уголовно- правовые/ причинную связь между нарушением Правил безопасности движения и наступившими уголовно-правовыми последствиями, поскольку это предполагает правовую оценку действий участников ДТП, - что не входит в компетенцию эксперта.

Определение причинно- следственных и иных форм связи на основе **технических данных** об обстоятельствах ДТП относится к компетенции эксперта-автотехника.

Эксперт-автотехник в своем заключении на основании специальных познаний указывает: какие действия водителя не соответствуют техническим требованиям и как надлежало ему действовать, чтобы предотвратить ДТП; при этом он приводит технические требования ПДД (указывает пункты), которые предписывают определенные действия как должные, независимо от того, выполнимы или невыполнимы они водителем и какова причина невыполнения (субъективные или объективные).

При расследовании и рассмотрении судом уголовного дела вопрос о необходимости проведения экспертизы решается следователем и судом исходя из совокупности собранных по делу доказательств. Оценку поведения водителя по выполнению требований ПДД технического характера **осуществляют** в конечном итоге **следователь и суд**, на основе доказательств, - одним из которых может быть заключение эксперта-автотехника.

Независимо от того, как сформулировано постановление о назначении экспертизы вопросы: о соответствии конкретных действий участников ДТП, требований ПДД, **эксперт-автотехник исследует обстоятельства с технической точки зрения**, и отмечает в чем, конкретно состоит несоответствие действий водителя, и какие действия ему надлежало предпринять во избежание ДТП. Ему следует провести экспертные исследования действий, участников ДТП, определить как они должны были действовать в сложившейся ситуации, чтобы избежать ДТП, и какими требованиями, изложенными в Правилах , должен быть руководствоваться.

Дело в том, что в законе нет требований чтобы, водитель начал принимать меры предотвращению происшествия в момент, когда возникла опасность. Он обязан принять меры к предотвращению ДТП в тот момент, когда он **должен был и мог предвидеть наступление этого события,** а такие условия выясняются и определяются следователем и судом.

Водитель несет уголовную ответственность за последствия своего деяния, совершенного им по неосторожности, с момента, когда он должен бы и мог предвидеть обстоятельства, которые увязывают уголовно- правовые последствия. Установление именно этого момента по большинству уголовных дел при ДТП, дает возможность следователю и суду оценить действие или бездействие водителя, ибо только с данного момента возникает установленная законом обязанность водителя принять меры к снижению скорости, остановке транспортного средства.

Основным документом, в который заносятся результаты осмотра места ДТП, является «Протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия и приложенная к нему схема ДТП». В них отображаются состояние и размеры участка дороги, на котором было совершено дорожно-транспортное происшествие, перечисляются объекты и следы, находящиеся на этом участке и вблизи него, и фиксируется их положение.

Самый главный совет водителю - **никогда не покидай место ДТП, пока следователь или инспектор ГАИ не составит протокол осмотра места происшествия и схему.** Сначала протокол, схема, а потом уже освидетельствование и дача показаний. От этого зависит очень многое. Например, основная часть ДТП, в которых исследуется пункт 12.3 ПДД.

п.12.3 «*В случае возникновения опасности для движения или препятствия, которые водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры к уменьшению скорости вплоть до остановки транспортного средства либо безопасного для других участников движения объезда препятствия».*

Вопрос о технической возможности предотвращения водителем наезда или столкновения в ДТП, решается путем сопоставления расстояния, которое необходимо для остановки автомобиля в данной дорожно-транспортной ситуации/остановочный путь-S0/, с расстоянием, на котором автомобиль находился от места столкновения в момент возникновения опасности для движения/удаление – Sa /.

В случае если:

S o > S a – не располагал технической возможностью,

S o < S a - располагал технической возможностью.

Остановочный путь автомобиля (S0) в условиях места происшествия:

$$S_0 = (t_1 + t_2 + 0{,}5 \times t_3) \times \frac{V_A}{3{,}6} + \frac{V_A^2}{26{,}0 \times j}$$

Где: j – установившееся замедление технически исправного автомобиля при торможении на горизонтальном участке дороги. Данный коэффициент зависит не только какой угол дороги в продольном и поперечном направлении, а от покрытия дороги,/ асфальтобетон, грунтовое, щебеночное/, сухое или мокрое, гололед. Также зависит от загрузки транспортного средства.

t1- время реакции водителя в зависимости от дорожно-транспортной ситуации.

t2- время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля, зависит от конструкции автомобиля.

t3- время нарастания замедления автомобиля,

Va- скорость автомобиля.

Как видно из вышеназванного, многое зависит от того как точно будет составлен протокол осмотра места ДТП и схема к нему, и в этом многое зависит от самих водителей,

В результате дорожно-транспортных происшествий, при наездах и столкновениях возникает тормозной путь, который можно вычислить по следующей формуле:

Расчет скорости движения транспортного средства по длине следа торможения;

$$V_a = 1{,}8 \times t_3 \times j + \sqrt{25{,}92 \times j \times S_ю}$$

где Sю- длина следа торможения.

Немаловажная роль в ДТП является и пункт 12.2 ПДД.

п.12.2. «В темное время суток и в условиях недостаточной видимости скорость движения должна быть таковой, чтобы водитель имел возможность остановить транспортное средство в пределах видимости дороги».

Расчет скорости движения транспортного средства по условиям видимости, определяется по следующей формуле;

$$V_a = 3.6 \times T \times j \times \left(\sqrt{\frac{2 \times S_Д}{T^2 \times j} + 1} - 1 \right)$$

$$T = T_{min} + t_2 + 0{,}5 \times t_3$$

где Sд – видимость границ проезжей части при включенном свете фар в темное время суток, еще можно назвать общей видимостью

Общая видимость- максимальное расстояние от передней части транспортного средства , на котором с места водителя четко различаются элементы дороги на пути движения, ориентирование на которые позволяют вести транспортное средство в полосе, рекомендуемой Правилами дорожного движения.

В данном приведенном конкретном случае в ДТП **решают законы физики и математики**, а не следователи, эксперты и адвокаты.

И на простом наглядном примере, водители должны знать, что первое наперво – качественный осмотр места ДТП, и каждый водитель как участник ДТП имеет право на копию схемы ДТП и это не является тайной следствия, пока сам водитель находится на месте. Когда уже следователь возбудит уголовное дело, тогда он может сказать, что «тайна следствия», и может не предоставить схему.

На схеме должно быть обозначено следующее:

- постоянный ориентир - привязка к которому объектов дорожной обстановки позволила бы и через значительное время без затруднений восстановить первоначальное их расположение.
- длина тормозного пути, привязка его к элементам проезжей части,.
- место столкновения, осыпавшийся грунт, россыпь стекла и др.
- замеры от автомобиля. должны проводиться от оси данного транспортного средства, и привязка его к элементам проезжей части.
- каждая деталь или фрагмент от ДТП, должны находится на месте пока следователь или инспектор ГАИ не зафиксируют это на схеме .

Согласно «**ИНСТРУКЦИИ о назначении и проведении судебных экспертиз,** утвержденной Приказом Министерства юстиции Украины 08.10.1998 г. № 53/5 , зарегистрированной в Министерстве юстиции Украины 03 ноября 1998 р. за № 707/3145, основными видами экспертиз, которые проводятся в экспертных учреждениях являются:

2.4. Инженерно-техническая: а**втотехническая,** транспортно-трасологическая, пожарно-техническая, строительно-техническая.

Любой участник дорожно-транспортного происшествия может с ходатайством обратиться к эксперту о проведении автотехнического исследования и получить ответ в письменной форме.

По всем интересующим Вас вопросам о назначении и проведении автотехнических экспертиз можете обращаться за консультацией в Юридическую фирму «Авто-Юрист».

Позитивная практика
ЮФ «Авто-Юрист»

Одной из наиболее обременительных статей КУоАП для водителей по последствиям, остается ст. 124, - устанавливающая ответственность за ДТП. А именно, за нарушение правил дорожного движения, которое привело к повреждению транспортных средств, груза, автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, дорожных сооружений или другого имущества, - и карается штрафом от 340 грн до 425 грн. или лишением водительских прав на срок от 6 мес. до 1 года. Последняя мера ответственности как раз и является наиболее обременительной для водителей – для тех, кто ездит каждый день.

В теории, это хорошая статья – призвана пресекать грубые нарушения ПДД, которые приводят к опасным последствиям. Проблема в том, что не всегда степень ответственности соответствует содеянному, - и тем более, не всегда дается правильная оценка действиям водителя (виновность // невиновность в ДТП). Проиллюстрируем: можно ли лишать водительских прав того, кто в темноте сельских дорог не заметил препятствие и оцарапал бок машины – вызвав для страховой компании ГАИ? - Помочь водителю или заработать на нем: убедив договариваться «на месте» или потом в суде под угрозой лишения водительских прав? Те, кто сталкивался в наших судах с практикой рассмотрения дел о лишении водительских прав без надлежащей юридической поддержки, понимают, о чем идет речь…

Тем не менее, не все потеряно! Проиллюстрируем на нескольких примерах из практики Юридической фирмы «Авто-Юрист»: как обвиненного по ст. 124

КУоАП водителя вывести «из-под удара» наших правоохранительных органов.

Небольшое отступление – об экспертизе. Многие водители соглашаются с оценкой их действий «на глазок» инспектором или судьей, - а не подают ходатайства о назначении автотехнических экспертиз. Специально для вас, в этом номере газеты, мы размещаем памятку о бесплатности таких экспертиз – это опровергает распространенный довод

Продолжение на стр.4

ВНИМАНИЕ !!! ВАЖНО !!!

Часто сотрудники ГАИ, следователи и даже судьи, пугают водителей и других участников административных или уголовных производств (разбирательств), затратами на проведение экспертиз. Это делается для того, чтобы стороны сразу признавали свою вину «не глядя» - не мешали должностным лицам добиваться поставленных целей. В одном случае, сотрудники ГАИ, следователи и даже судьи просто не хотят тратить время, в другом – признавать некомпетентность коллег (например, судья не хочет признавать ошибку инспектора ГАИ), в третьем случае – из-за коррупционной заинтересованности другой стороны.

НИКАКИХ «БОЛЬШИХ ДЕНЕГ» ПЛАТИТЬ ЗА ЭКСПЕРТИЗУ НЕ ПРИДЕТСЯ! – не поддавайтесь на манипуляции должностных лиц, - отстаивайте свои права!

Цитируем норму законодательства для водителей:

З А К О Н У К Р А Ї Н И «Про судову експертизу»

Стаття 15. Фінансування судово-експертної діяльності

Проведення науково-дослідними установами судових експертиз наукових розробок з питань організації та проведення судових експертиз фінансується за рахунок Державного бюджету України.

Проведення судових експертиз** державними спеціалізованими установами **у кримінальних провадженнях** за дорученням слідчого, прокурора, суду **та у справах про адміністративні правопорушення здійснюється за рахунок коштів, які цільовим призначенням виділяються цим експертним установам з Державного бюджету України.

Проведення судових експертиз, обстежень і досліджень судово-медичними та судово-психіатричними установами здійснюється за рахунок коштів, які безпосередньо і цільовим призначенням виділяються цим експертним установам з державного чи місцевого бюджету, за винятком випадків, передбачених частиною четвертою цієї статті.

Проведення судових експертиз, обстежень і досліджень у кримінальному провадженні державними спеціалізованими установами, судово-медичними та судово-психіатричними установами на замовлення підозрюваного, обвинуваченого, засудженого, виправданого, їх захисників, законного представника, потерпілого, його представника здійснюється за рахунок замовника.

Витрати на проведення судових експертиз науково-дослідними установами Міністерства юстиції України та судово-медичними і судово-психіатричними установами Міністерства охорони здоров'я України у цивільних і господарських справах відшкодовуються в порядку, передбаченому чинним законодавством.

Проведення інших експертних досліджень і обстежень державними спеціалізованими установами здійснюється за рахунок замовника.

Державні спеціалізовані установи, а також фахівці, що не є працівниками цих установ, зазначені у статті 7 цього Закону, виконують інші роботи на договірних засадах.

Юридическая фирма “Авто-Юрист”
Адвокатское бюро “Данченко и Партнеры”
Общественная организация “Защита прав водителей”
Дорожный контроль Луганск

г. Красный Луч, ул. Крупская 2-г (СТО «ЛУЧ»)

Владимир Владимирович Кузнецов	Юлия Владимировна Трезубова	Виктор Иванович Данченко
095-496-91-83	066-513-57-98	099-358-33-60
http://rc-press.lg.ua	http://pravvo.org.ua	http://avtourist.at.ua/

Юридическая фирма «Авто-Юрист» оказывает водителям круглосуточную правовую помощь после составления договора по двум типам .
По первому типу – из расчета 10 гривен за месяц (оплата производится до конца года), куда входят следующие услуги:
- изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер» который устанавливается на лобовое стекло автомобиля,
- предоставляет в неограниченном количестве (круглосуточно по мобильной связи и лично) консультации по вопросам связанным с ДТП, по наложенным штрафам ГАИ, со страховыми компаниями.
По второму типу договора -из расчета 30 гривен за месяц (оплата производится до конца года), куда входят следующие услуги:
- изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер» который устанавливается на лобовое стекло автомобиля,
- предоставляет в неограниченном количестве (круглосуточно по мобильной связи и лично) консультации по вопросам связанным с ДТП, по наложенным штрафам ГАИ, со страховыми компаниями,
-составляет иски по обжалованию штрафов ГАИ,
-жалобы на неправомерные действия сотрудников ГАИ,
-составляет претензионные жалобы на страховую компанию.
По всем вопросам обращаться по тел. 050-59-29-722, 066-956-16-70.

АВТО-ЮРИСТ
громадська організація
захист прав водіїв
2014
Директор ПП «Авто-Юрист»
_____ м/п _____ В. И. Данченко

ДИСПЕТЧЕР-ЮРИСТ КРУГЛОСУТОЧНО
095-555-05-99
097-166-44-68
Штатные юристы Авто-Юриста
_____; _____;
_____; _____;
Региональный юрист
_____

Адвокатское бюро «Данченко и партнеры»
Наше бюро – это Ваш представитель, который отстаивает Ваши интересы и права, поэтому его выбор так важен. Здесь важно все: опыт сотрудников, отрасли права, в которых специализируется бюро, его подход к клиенту.

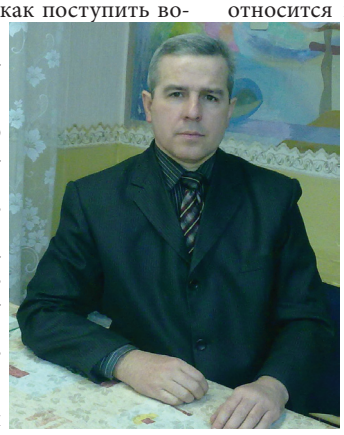
Мы предоставляем следующие виды юридических услуг:
- все что касается хозяйственных споров;
- трудовые споры;
- гражданские споры;
-административные споры;
-защита по уголовным делам;
- составление исковых заявлений, жалоб.
- представительство в судах по хозяйственным, гражданским и административным делам;
Обращаться:
г. Ровеньки, ул. К.Маркса, 103 (здание РТР) тел. 066-719-14-89
г.Красный Луч,ул.Крупской 2г, СТО «ЛУЧ» тел.066-513-57-98
г.Антрацит ,ул.Кирова ,1/31 тел.050-592-97-22, 066-956-16-70

Мы гарантируем:
- Финансовые гарантии. Полный возврат средств, в случае, если услуга была не выполнена нами по нашей же вине.
- Качество работы
- Узкопрофильная специализация каждого сотрудника. Наши профессионалы не распыляются на все направления подряд. Каждый из нас берет на себя ту часть задач, в которых является отменным практиком.
- Полную конфиденциальность полученной от Вас информации.

Ямы

Нынешнее состояние дорог в Украине оставляет желать лучшего, особенно с приходом весны, когда с первыми лучами солнца, на дороге как грибы растут ямы. Попадание в такие ямы грозит заменой узлов подвески у автомобиля, порванным кордом, оторванными колесами, а зачастую и более тяжкими последствиями. В такой ситуации заявления чиновников о том, что покрытие большинства дорог уже отслужило свой срок, а зима уничтожает даже самый свежий асфальт, выглядят лишь как отговорки за бездействие и неумение работать, как следует.

Я хочу дать совет о том, как поступить водителю, если машина получила повреждения из-за неудовлетворительного состояния дорожного полотна.



Прежде всего, водителю необходимо оставаться на месте происшествия, огородить место происшествия, вызвать сотрудников милиции. После того как на место выедет наряд ГАИ, составит протокол осмотра места ДТП, водитель должен обязательно настоять, чтобы на место аварии вызвали представителя дорожной или коммунальной организации, которая обслуживает данный участок дороги. Как правило, сотрудник ГАИ знает, кто именно и за какой участок отвечает. Представитель такого ДЭУ вместе с сотрудником ГАИ должны составить акт дорожных условий в месте ДТП. В акте фиксируется фактическое состояние дороги: ровность дорожного покрытия, наличие ям, дорожные знаки, разметка, освещение и т.д. Если это случай с ямой, тогда измеряется ее глубина, определяется, не превышает ли она предельно допустимые нормы. Глубина отдельных ям на дорогах общего пользования не должна превышать 4 см, на местных дорогах - 6 см. (стандарт - «Безопасность дорожного движения. Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию». В этом стандарте четко изложены требования к элементам улично-дорожной сети). На основании всех этих факторов делается предварительный вывод о том, повлияло ли и как именно неудовлетворительное состояние дороги на совершения ДТП. Если есть основания для вывода, что яма действительно послужила причиной аварии или она повлияла на тяжесть последствий, то на должностное лицо дорожной организации составляется административный протокол по ст. 140, ч. 4 КУоАП (нарушение правил, норм и стандартов при содержании автомобильных дорог, что стало причиной ДТП). Компетенция вынесения решений по этой статье относится к судебным инстанциям. Таким образом, материалы комплектуются и направляются в суд.

На основании решения суда, если он решит, что дорожная организация действительно виновата, мастер или руководитель будет привлечен к административной ответственности. А владелец повреждённого автомобиля на основании этого решения может подать иск в суд общей инстанции на возмещение материального и морального ущерба. Оптимальный вариант - когда автомобиль застрахован по договору КАСКО, и всеми вопросами занимается страховая организация.

Повреждённый автомобиль с момента происшествия и до проведения оценки причинённого ущерба необходимо сохранить в том состоянии, в котором он находился после происшествия. Для оценки вреда рекомендую нанять судебного эксперта товароведа, а в дорожную или коммунальную службу заказной телеграммой отправить уведомление о дате, времени и месте проведения осмотра повреждённого автомобиля. При этом сохраните квитанции об оплате за телеграмму и проведённое исследование, эти затраты так же должна компенсировать виновная сторона.

Такие дела в суде могут рассматриваться месяцами и даже годами. Но выиграть подобное дело в суде шансы есть, и довольно неплохие.

А.В. Миллионный

Начало на стр. 3

милиционеров и судей о больших затратах на их проведение. В одном из дел, которые мы опишем ниже, автотехническая экспертиза спасла водителя от незаслуженной ответственности!

Возвращаемся к юридической практике Юридической фирмы «Авто-Юрист». Расскажем о двух делах о привлечении к административной ответственности, в двух городах Луганской области: Свердловске и Ровеньках.

Свердловск

Итак, 19.12.2013 года в городе Углегорске Донецкой области на жителя Свердловска был составлен протокол по ст. 124 КУоАП и передан в суд по месту жительства. Водителя «Opel Cadett» обвинили в том, что он не выбрал безопасный интервал движения в данной дорожной обтановке – в результате чего столкнулся с ехавшим по соседней полосе в попутном направлении грузовиком «МАЗ». В суде водитель «Opel» пояснил, что почувствовал удар в левую сторону после того, как проехал 5-7 м. – тронувшись на зеленый свет светофора, увидев колесо «МАЗ» и получив толчок в заднюю левую часть, - после чего автомобиль развернуло, и он оказался под бампером грузовика.

Сотрудники ГАИ составили протоколы на обоих водителей: их обвинили в нарушении п. 13.1 ПДД – нарушении безопасного интервала.

Адвокат Виктор Данченко проанализировал схему ДТП и дорожную обстановку, которая известна по показаниям водителей и свидетелей. В результате, будучи сам аттестованным экспертом, без автотехнической экспертизы изложил суду свои доводы невиновности водителя в ходатайстве на 7(!) иллюстрированных схемами страницах.

В частности, адвокат Виктор Данченко аргументировано доказал, что показания водителя «МАЗ» о столкновении в 5,8 м от правого края обочины – то есть на 2-й полосе (ширина полосы 4,25 м – при общей ширине дороги в 17 м), технически несостоятельные – ошибочные или ложные. А вот показания водителя «Opel» технически состоятельные: если учесть, что перед началом торможения автомобиль «МАЗ» проехал некоторое расстояние под углом соответствующим траектории следа юза торможения, то можно считать местом столкновения ТС на расстоянии 3,5 м от правого края обочины – то есть на полосе водителя «Opel».

А раз место столкновения было на полосе водителя «Opel», то ПДД нарушил водитель «МАЗ» - не убедившись в безопасности своего маневра, решил перестроиться в правую полосу движения, тем самым нарушив п. 10.3 ПДД.

Суд согласился с доводами адвоката Виктора Данченко: постановлением Свердловского городского суда Луганской области от 24.01.2014, производство в отношении водителя по ст. 124 КУоАП было закрыто в связи с отсутствием в его действиях состава административного правонарушения.

Ровеньки

30.08.2013 водитель автомобиля «Dacia Logan» не занял крайне право положение на проезжей части для поворота перед началом выполнения маневра (поворот направо) – не убедился в безопасности, а также в том, что не создаст препятствий для других участников дорожного движения. Вследствие этого, произошло столкновение с автомобилем «ЗАЗ», двигавшимся сзади в попутном направлении. Водителя «Dacia Logan» обвинили в нарушении п. 10.1 ПДД.

Ровеньковский городской суд назначил автотехническую экспертизу по ходатайству адвоката Виктора Данченко. По результатам заключения судебной автотехнической экспертизы суд закрыл производство по административному делу по ст. 124 КУоАП в отношении водителя.

Напомним читателям, согласно ст. 38 КУоАП, если дело об административном правонарушении подведомственно суду, то взыскание может быть наложено не позднее 3-х месяцев со дня совершения правонарушения, а при длящихся правонарушениях – не позднее чем через 3 месяца с момента выявления. А согласно п. 7 ст. 247 КУоАП, к числу обстоятельств, исключающих производство в деле об административном правонарушении, - то есть производство не может быть начато – а начатое подлежит закрытию, относится истечение на момент рассмотрения дела об административном правонарушении сроков, предусмотренных ст. 38 КУоАП.

Да, в решении суда не анализировались действия, а также виновность/невиновность водителя, - а лишь на одной страничке постановили закрыть дело. Тем не менее, подзащитный Виктора Данченко сохранил свои водительские права!

Богдан Бондаренко

АВТО ЮРИСТ
Свидетельство о госрегистрации: КВ 20213-10013ПР от 06.08.2013 г. Издается с 03.03.2010 - перерегистрирована в общеукраинское издание 06.08.2013
Редакция: 94613 г. Антрацит, ул. Кирова, 1/31,
Тел./факс (06431) 3-60-60; 050-59-29-722
e-mail редакции: avtourist-dtp@mail.ru.
Учредитель ЧП «Авто-Юрист».
Р/с 26009320284, код ЕДРПОУ 36952400, Банк ОО «Райфайзен Банк АВАЛЬ», МФО 380805.
Территория распространения: Украина.
Редактор Богдан Бондаренко
Печать: офсетный способ на печатном комплексе ООО «Керамист-Максим».
91040 г. Луганск, ул. Славянская 2б, (0642) 33-16-03.
Заказ № _____ Тираж 10.000