

Шевцов Сергій Олександрович, к.п.н., заступник директора, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, sh.s.a@ukr.net, 095-484-00-76

ОЦІНЮВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ СИТУАЦІЙ - ПИТАННЯ ПЕРЕДБАЧЕННЯ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

В Україні, як і в усьому світі, зберігається високий рівень смертності з причин дорожньо-транспортних пригод (далі - ДТП). Існують різні точки зору науковців щодо шляхів зменшення аварійності, своє бачення мають і судові експерти, виходячи з досвіду практичної діяльності за напрямом автотехнічної експертизи.

Перше місце у рейтингу основних причин ДТП посягає найчисленніша група – причини, пов'язані з діями учасників дорожнього руху, що не відповідають ПДР і дорожній обстановці (понад 90% ДТП від їх загальної кількості), друге місце – причини, пов'язані з несправністю ТЗ, третє – причини, пов'язані з незадовільними дорожніми умовами [5, с.14-15].

Безумовно недотримання вимог ПДР учасниками дорожнього руху потребує постійного аналізу виявлених причин та пошуку шляхів з усунення проблеми. Особливо це стосується дій водія ТЗ, як оператора джерела підвищеної небезпеки. Оскільки у більшості випадків водій взаємодіє з ТЗ у мінливому середовищі, де вірогідність виникнення нештатної ситуації достатньо висока, то від практичних навичок водія, від вміння виявляти ознаки та *передбачати* (прогнозувати) можливість виникнення небезпеки для руху залежить безпека дорожнього руху. На наш погляд, саме функції *«передбачення»* в діях водія ТЗ слід приділити особливу увагу.

«Передбачення» в науці – футурологічний метод визначення, опису об'єктів, явищ фізичної реальності..., які ще не існують..., але можуть з'явитися і бути виявленими..., де *футурологія* (від лат. *futurum* - майбутнє та грец. *λόγος* - вчення) – наука прогнозування майбутнього... [11].

Щодо терміну *«передбачення»*, то вперше його було застосовано у міжнародній Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 року (далі – Конвенції) у статті 13: «Скорость и дистанция. 1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством... Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии *предвидеть...*» [7].

Пізніше, у 1973 році в СРСР були введені в дію Правила дорожнього руху, які, в частині вибору водієм швидкості руху та вжиття заходів із запобігання ДТП, повністю відповідали основним вимогам Конвенції, а саме:

«п.73. Водитель должен выбрать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза, быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством. Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он *должен был и мог предвидеть*» [12].

В подальшому Правила були перероблені, доповнені та введені в дію у 1980 році. Але вже у новій редакції, в положеннях про вибір водієм швидкості руху, термін «*передбачення*» був відсутній: «п. 9.6. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей и состояния транспортного средства и груза. В случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства» [8].

У 2002 році були введені в дію Правила дорожнього руху України, в яких термін «*передбачати*» також не вживається, а вводиться термін «*виявляти*»: «п.12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможній *виявити*, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [13].

Таким чином, починаючи з 1980 року зміст окремих положень ПДР, стосовно вибору швидкості руху та заходів запобігання ДТП, почав відрізнятися від концептуальних положень Конвенції. Безумовно, цей процес супроводжувався і змінами методичних підходів в експертній практиці до оцінки дій водія – учасника ДТП. Розглянемо приклад негативного впливу переходу ПДД від терміну «*передбачити*» до терміну «*виявити*» .

Приклад. Водій ТЗ рухається по дорозі (швидкість 50 км/год) та наближається до позначеного знаками та дорожньою розміткою пішохідного переходу. Оглядовість в зоні переходу обмежена ТЗ, припаркованими вздовж правої межі проїзної частини.

Якщо «*передбачати*», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; попереджувальних – плавно знижує швидкість та збільшує боковий інтервал з ТЗ, обмежуючими оглядовість; екстрених – з моменту появи пішохода на переході зупиняє ТЗ до полоси його руху.

Якщо «*виявляти*», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; екстрених – з моменту появи пішохода застосовує гальмування до повної зупинки ТЗ.

В розглянутому випадку, за відсутності елемента «*передбачення*», ризик наїзду на пішохода різко зростає.

На питаннях, споріднених з «*передбаченням*», пов'язаних з виявленням ознак можливого виникнення небезпеки для руху, оцінюванням різноманітних ДТС, «*факультативними*» основами прийняття рішення про вжиття

попереджувальних заходів та самими заходами, у 2003 році акцентували увагу судові експерти-автотехніки Шевцов С.О. та Дубонос К.В. [6, с.34-81; 88-106]. Однак запропоновані ними підходи були реалізовані частково та лише в судово-експертній діяльності.

Питаннями підвищення якості й ефективності професійної підготовки водіїв взагалі займалося не так багато науковців. Найбільш вагомими з них виступають: Дерех З.Д. та Заворицький Ю.Є. [1; 2; 3], а також Лях М.А., Дем'янюк О.С. та Бешун О.А. [4]. Активну діяльність з цього напрямку здійснює видавництво «Моноліт», на сайті якого викладено онлайн-посібник з водіння автомобіля [11].

На наш погляд, найбільш вдало розробкою методів формування у водіїв навичок та вмінь щодо прийняття вірних та своєчасних рішень у відповідності з ДТС займаються Дерех З.Д. та Заворицький Ю.Є. [2]. Здійснюють вони це шляхом розгляду різних типових ДТС з урахуванням їх можливого розвитку. Однак у великому об'ємі корисних напрацювань і вдалих прикладів жодних натяків на можливість відпрацювання у водіїв навичок «передбачення».

Якщо розглянути вимоги Державного стандарту України до підготовки водіїв автотранспортних засобів (ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012. Професія – водій автотранспортних засобів. Код-8322. Спеціалізація: водіння автотранспортних засобів категорії «В»...«DE»), то за тематичним планом передбачено вивчення водієм теми «Дорожньо-транспортні пригоди» [9]. Але, враховуючи, що в положеннях ПДД відсутнє поняття «передбачення» водієм можливого виникнення небезпеки для руху, то відсутній такий елемент навчання і у програмах підготовки водіїв.

Отже, на нашу думку, однією з головних причин аварійності на автошляхах України може виступати комплексна проблема – невідповідність окремих положень ПДР (щодо вибору швидкості руху та заходів із запобігання ДТП) концептуальним положенням Конвенції та пов'язана з цим відсутність елемента «передбачення» небезпеки для руху в програмах підготовки водіїв ТЗ. Вирішення цієї комплексної проблеми без внесення змін до ПДР не можливе. Та за умов внесення таких змін, виникне необхідність у коригуванні не тільки програм підготовки водіїв всіх категорій, а й методики експертної оцінки дій водіїв, які могли *передбачити* можливість виникнення небезпеки для руху, вжити низку попереджувальних заходів та запобігти ДТП.

Література:

1. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Ілюстровані Правила дорожнього руху України: навч. посібн., 2-ге вид., переробл. та доповн. – К.: Арій, 2017. – 120с. іл.
2. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Небезпечні ситуації на дорозі. Як їх уникнути: практ. поради водіям. – К.: Арій, 2018. – 72с.: іл.
3. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Вчимося керувати автомобілем. 33 уроки: навч. посібн. для автошкіл. – К.: Арій, 2014. – 62с.: іл.
4. Лях М.А., Дем'янюк О.С., Бешун О.А. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху : Навч. посібник: для ВНЗ – К.: ВІКНУ, 2011 – 368 с.

5. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП: підручник для вищих навчальних закладів / А.М. Туренко, В.І. Клименко, О.В. Сараєв, С.В. Данець. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 320 с.

6. Шевцов С.О., Дубонос К.В. Дорожньо-транспортні пригоди. Критерії оцінювання дій водія: вироб.-практ. вид. – Х.: Факт, 2003. – 176 с.: іл.

7. Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.

8. Правила дорожнього движения (вводятся в действие 1 июня 1980 года). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://www.zr.ru/archive/zr/1979/12/pravila-dorozhnogo-dvizheniia>.

9. Державний стандарт професійно-технічної освіти. ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012. Професія - водій автотранспортних засобів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: elanets-pal-vimk.mk.sch.in.ua/Files/downloads/Водій.doc.

10. Монолит. Онлайн-учебник по вождению автомобиля. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://monolith.in.ua/vozhdenie-avto/>.

11. Вікіпедія. Передбачення. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Передбачення>.

12. За рулем. Правила дорожнього движения (вводятся в действие 1 января 1973 года). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnogo-dvizheniia>.

13. Правила дорожнього руху (введення в дію 1 січня 2002 року). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001>.

Шминдюк Юрій Андрійович, судовий експерт, Тернопільський НДЕКЦ МВС України

Пришляк Микола Ростиславович, старший судовий експерт, Тернопільський НДЕКЦ МВС України

АНАЛІЗ ДТП ПО ТЕРНОПІЛЬСЬКІЙ ОБЛАСТІ

У Тернопільській області за період з 01.01.2017 року по 31.08.2017 року відбулось 1433 ДТП, що на 19,5 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року. З них ДТП з постраждалими: у період з 01.01.2017 року по 31.08.2017 року 365 пригод, що на 3,4 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року. При цьому у ДТП загинуло 38 осіб, що на 2,7 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року. Травмовано у ДТП 553 людини, що на 18,2 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року.

За видами ДТП у Тернопільській області за період з 01.01.2017 року по 31.08.2017 року відбулось: 158 зіткнень транспортних засобів, що складає 43,3 % від загальної кількості ДТП, та перевищує показник аналогічного періоду попереднього року на 3,9 %; 33 перекидання транспортних засобів, що складає 9 % від загальної кількості ДТП, та перевищує показник аналогічного періоду попереднього року на 50 %; 4 наїзди на транспортні засоби, які стоять, що складає 1,1 % від загальної кількості ДТП, та на 60 % менше за показник аналогічного періоду попереднього року; 42 наїзди на перешкоду, що складає