

ДО ПРОБЛЕМ ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ ПРИ ПРОВЕДЕННІ АВТОТЕХНІЧНИХ ЕКСПЕРТИЗ

Момент виникнення небезпеки для руху є ключовим інформативним аспектом проведення судової автотехнічної експертизи, визначення якого потребує спеціальних знань і навичок. Практика експертної діяльності засвідчує неправильність визначення такого моменту деякими ініціаторами експертиз або взагалі відсутність цієї інформації у документах про їх призначення, що обґрунтовує актуальність досліджень в цьому напрямку.

У відповідності до інструкції про проведення судових автотехнічних експертиз фахівці, діяльність яких регламентована Міністерством юстиції, мають право визначати момент виникнення небезпеки для руху як при відсутності цієї інформації у документі про призначення експертизи, так і при їх незгоді з позицією особи, яка призначила експертизу. Особливо відзначимо останню позицію, оскільки понад 25 років слідчі та судді визначають цей момент зазвичай без належного обґрунтування, тільки інколи звертаючись до експертів за консультаціями або ж прямо посилаючись на розрізненні рекомендаційні розробки з даної проблематики.

За тривалу історію розвитку та вдосконалення судової автотехнічної експертизи накопичений значний фактичний матеріал, на базі якого доцільно розробити системну, комплексну методика (підхід) до вирішення цієї проблеми за участю фахівців в галузі автотехніки і юридичного профілю.

В розробці цієї методики необхідно враховувати аксіоматичне положення про те, що рух транспортних засобів на дорозі є складним процесом, що обумовлений взаємодією різних факторів в системі ВАДС (водій-автомобіль-дорога-середовище). Відмова, збій, відхилення від норми в будь-якій ланці цієї системи, які впливають на безпеку дорожнього руху, можуть призвести до ДТП, якщо водієм не будуть прийняті своєчасні і адекватні міри.

Принципові положення по кожній з перелічених ланок системи ВАДС наведено нижче.

1. *Ланка системи ВАДС – водій.* Різка і раптова для водія зміна в його психофізіологічному стані може призвести до втрати контролю за рухом ТЗ. Небезпечна ситуація для інших учасників руху в такому випадку виникає в момент, коли даний транспортний засіб (далі – ТЗ) змінює раптово для інших напрямок свого руху, при цьому оцінка дорожньої ситуації і визначення моменту виникнення небезпечної ситуації (небезпеки для руху) в такому випадку надзвичайно складна.

2. *Ланка системи ВАДС – автомобіль.* Джерелом виникнення небезпечної ситуації (небезпеки для руху) в цій ланці системи ВАДС може стати

несправність, наприклад в рульовому керуванні, гальмівній системі, в ходовій частині ТЗ, які впливають безпосередньо на безпеку руху. До виникнення небезпечної ситуації може призвести і відмова в системах життєзабезпечення роботи двигуна ТЗ (системі запалювання, змащування, паливній), що може викликати його раптову запинку. ТЗ в цьому випадку не встигає завершити маневр, проїзд перехрестя, залізничного переїзду, створюючи тим самим небезпеку для інших учасників руху. Виникнення відмови, збою, відхилення від норми в цій ланці системи ВАДС, як і в першій ланці, проявляється не тільки в раптовій зупинці ТЗ, це може бути і різка зміна напрямку його руху, а також, те, що ТЗ не зупиняється перед дорожнім знаком або на заборонний сигнал світлофора.

3. *Ланка системи ВДС – дорога.* Пошкодження дорожнього покриття, ремонтні роботи на дорозі (які не позначені дорожніми знаками і не освітлюються в темну пору доби), відрізки з різними коефіцієнтами щеплення дорожнього покриття (полій, обледеніння, бруд, замаслювання дорожнього покриття) можуть створювати небезпеку для руху ТЗ, якщо водієм не буде прийняті своєчасні міри до зниження швидкості аж до зупинки. Результатом прояву таких небезпек на дорозі буде втрата ТЗ поперечної стійкості, його занос і зміна напрямку руху з виїздом в небезпечному напрямку. Небезпека для руху за умови дії вищезазначених факторів виникає з моменту їх виявлення водієм на смузі свого руху.

4. *Ланка системи ВАДС – середовище.* До середовища, в якому здійснюється рух ТЗ, слід віднести, все, що рухається по дорозі в попутному і зустрічному напрямку, перетинає її, а також все те, що зупинилось, тобто перебуває у нерухомому стані, зокрема цейнші транспортні засоби, інші учасники дорожнього руху, будь-які об'єкти, тварини. Сюди ж слід віднести і природні явища, що раптово змінюють дорожній рух і створюють небезпеку для руху транспортних засобів (раптовий шквальний вітер, що налетів, злива, сильний снігопад, густий туман і т.п.). Основні категорії учасників дорожнього руху в цій ланці складають водій ТЗ і пішоходи. Перелік типових дорожніх ситуацій по виникненню небезпеки для руху, що створюються водіями або пішоходами наведено в довідковій літературі з виконання автотехнічних експертиз.

Загальні рекомендації до експертного вирішення питання про виникнення небезпечної дорожньої ситуації (небезпеки для руху) мають включати наступне.

1. Єдиним документом, який може слугувати підставою для вирішення цих питань, являються Правила дорожнього руху. Будь-яка інша література (рекомендації, посібники, коментарі до Правил і т.п.) може використовуватися лише в якості доповнення, яке обґрунтовує експерте рішення, але не замінює Правила.

2. Слідчий, суд надають експерту необхідні вихідні дані для вирішення поставлених питань. А це значить, що часто надають лише окремі відомості, які характеризують подію ДТП. Цілісна картина в динаміці про те, як розвивалась

подія, про взаємне розташування учасників ДТП на дорозі, про їх положення відносно місця наїзду, зіткнення в різні моменти часу може бути відтворена тільки експертним шляхом або шляхом математичного моделювання дорожньої ситуації на основі наданих експерту вихідних даних. І тільки після відтворення дорожньої ситуації (положення на дорозі ТЗ і об'єкту, який створював небезпеку для руху) можливо правильно визначити момент, коли водій повинен був приймати міри для попередження наїзду, зіткнення. Слідча практика в цій частині, коли момент задається без визначення положення ТЗ відносно місця наїзду, зіткнення у вказаний момент, ймовірно видається помилковою. Вона нерідко призводить до того, що по довільно заданому моменту видалення ТЗ від місця наїзду, зіткнення при певних умовах в декілька раз (навіть в десятки раз) перевищує величину його зупинного шляху. Непереконливість подібних досліджень очевидна.

3. Для експертного дослідження дорожніх ситуації, окрім відомого набору вихідних даних, доцільно було б зазначати:

а) при наїздах на нерухому перешкоду – відстань між ТЗ і перешкодою в момент коли, водій мав об'єктивну можливість виявити цю перешкоду (встановлюється шляхом проведення слідчого експерименту);

б) при попутних і зустрічних зіткнення – відстань між ТЗ в момент зміни одним з них напрямку руху або відстань, яку міг подолати даний ТЗ з початку зміни напрямку руху до моменту зіткнення (ці дані повинен встановити слідчий, суд і надати експерту);

в) при перехресних зіткненнях – відстань, яку долає до моменту зіткнення ТЗ по проїзній частині дороги, яку перетинає, і не має переваги на рух (встановлюється слідчим, судом, або транспортно-трасологічними дослідженнями);

г) при наїздах на пішоходів – характер поведінки і час з моменту появи пішохода на проїзній частині або ж з-за об'єкту, що обмежує оглядовість до моменту наїзду на них (також повинно бути встановлено слідчим, судом);

д) при наїздах на малолітніх дітей, які залишені без нагляду дорослих, – відстань, яка відділяє ТЗ від дітей (від місця наїзду), коли водій мав об'єктивну можливість бачити цих дітей на дорозі або поблизу неї (встановлюється слідчим експериментом);

е) при наїздах на тварин слідчий, суд повинні встановити момент виникнення небезпеки для руху, коли водію належало прийняти міри для попередження наїзду і відстань, яка відділяє ТЗ від місця наїзду в цей момент.

4. По вихідним даним, які зазначено у п.3 (за виключенням пунктів «д» та «е») експерт може змоделювати дорожню ситуацію, яка передувала ДТП, і визначити момент виникнення небезпеки для руху, а згодом – вирішити поставлені перед ним питання і кваліфіковано оцінити дії учасників ДТП з позиції вимог Правил дорожнього руху України.

Запропонована організація розмежування сфер компетенції експерта та слідчого, суду може виключити вплив на результат дослідження обставин ДТП, коли питання слідчого, суду формулюються з очевидною «підказкою»

(наприклад про відповідність дій водія вимогам ПДР, при заданому моменті виникнення небезпеки для руху). Таке формулювання актуально лише для постановки питання про те, чи мав водій технічну можливість попередити ДТП, при цьому його вирішення по заданим варіантам (моментам) може бути скільки завгодно і всі вони навіть ті, що взаємовиключні, будуть об'єктивно правильні. Щодо питання про відповідність дій водія вимогам Правил дорожнього руху України, то воно може мати лише одне вирішення: або водій порушив ПДР і повинен понести покарання, або порушення ПДР в його діях не було – і він має бути визнаний невинним.

В завершення відзначимо, що втручання слідчого або суду в вирішення питання визначення моменту виникнення небезпеки, експертну оцінку з позиції Правил дорожнього руху України дій учасників ДТП є незаконним, оскільки порушує принцип незалежності експерта. Для юристів, які приймають участь в справах про ДТП, у випадку незгоди з рішенням експерта по заданим питанням, в тому числі і по моменту виникнення небезпечної дорожньої ситуації (небезпеки для руху), є тільки один шлях в рамках кримінально-процесуального законодавства – призначення повторної експертизи. Також необхідно зазначити, що навіть, якщо під час виконання автотехнічної експертизи, експерт згідно ст.69 КПК (при проведенні її в рамках досудового розслідування) вказує на неправильний вибір слідчим моменту виникнення небезпеки для руху, після отримання висновку експерта та продовження досудового розслідування або в подальшому розгляді справи в суді на дану обставину слідчим або суддею увага не звертається.

Література

1. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Б.Е. Боровский. – Л.: Лениздат, 1984. – 304 с.
2. Інструкція «Про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень» затверджена Наказом Наказ Міністерства юстиції України №53/5 від 08.10.1998.
3. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы / Н.М. Кристи. – М.: ЦНДИСЭ, 1971.
4. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України №1306 від 10.01.2001.
5. Судебная автотехническая экспертиза. Часть II. Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: Пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. В.А. Иларионова. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – 392 с.