

із дотриманням дозволеної швидкості руху в населеному пункті (50 км/год.), слід зробити висновок про те, що якби в момент початку гальмування автомобіль «ВАЗ-2107» рухався із дозволеною в населеному пункті швидкістю, то водій мав би технічну можливість зупинити керований автомобіль ВАЗ-2107 до місця наїзду на відстані не менше 11,5 м (див. зображення 1 – поз. 3), що виключало наїзд.

Зображення 1.



Література

1. Информационный сборник №3 «Экспертная практика и новые методы исследования». М., 1990.
2. 5. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. Н.М.Кристи, ЦНИИСЭ, 1971.
3. ПДР України 2018 з коментарями та ілюстраціями (українською мовою)[Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://monolith.in.ua/pdd/onlaun-pdr-ukrayini-ukrayinskoju-movoju/> - Назва з екрану.
4. Судебная автотехническая экспертиза под ред. В.А. Илларионова. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – ч. 2.

Меркулов Кирило Віталійович, старший судовий експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, kirillkirill7@ukr.net

ПРОБЛЕМАТИКА ВИБОРУ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ ПРИ НАЇЗДІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ПІШОХОДІВ В СУДОВІЙ АВТОТЕХНІЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗІ

Вирішуючи поставлені перед автотехнічною експертизою питання, експерт-автотехнік піддає всебічному аналізу подію автодорожньої пригоди, дії її учасників. Найважливішою ланкою цього аналізу є дослідження конкретної обстановки, що склалась, оскільки неможливо з'ясувати та дослідити дії учасників окремо від умов, в яких ці дії створювались. Аналіз механізму дорожньо-транспортної пригоди здійснюється на основі визначених оціночних

критеріїв, в визначеній послідовності. Особливо важливе значення це має при вирішенні експертом-автотехніком питання відносно наявності технічної можливості уникнути ДТП.

Питання відносно наявності або відсутності технічної можливості уникнути наїзду водієм транспортного засобу на пішоходів в автотехнічній експертизі – є одним із основних, які ставляться експерту при проведенні експертизи дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод.

При вирішенні питання про наявність у водія технічної можливості уникнути дорожньо-транспортної пригоди першочергово необхідно визначити, в який момент виникла небезпечна обстановка, тобто в який момент водій повинен був прийняти необхідні міри для уникнення пригоди.

Практика свідчить про те, що як водіями, так і спеціалістами (слідчий, суддя, прокурор, адвокат і т.д.) момент виникнення небезпеки визначається виходячи із власного досвіду та загальновідомих понять. В такому випадку важливе значення для визначення моменту виникнення небезпеки має суб'єктивне сприйняття обставин ДТП. Становище водія, який за дуже малий проміжок часу у складній дорожньо-транспортній ситуації повинен прийняти правильне рішення, яке відповідає вимогам Правил дорожнього руху і спрямоване на відвернення ДТП чи зменшення його негативних наслідків досить важке. Ситуація ускладнюється тим, що багато водіїв не розуміють, або не знають суті існуючих положень, на підставі яких судово-слідчі органи визначають момент виникнення небезпеки, оцінюють дії учасників ДТП і вирішують питання вини.

Визначення моменту виникнення небезпечної обстановки для водія в умовах, що передували ДТП, нерідко пов'язане з певними труднощами. Згідно п. 12.3 Правил дорожнього руху України «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечною для інших учасників руху об'їзду перешкоди». Однак разом з тим слід зауважити, що в Правилах дорожнього руху взагалі відсутнє поняття «момент виникнення небезпечної обстановки».

Вибір моменту виникнення небезпеки для руху має суттєве значення при проведенні досліджень відносно технічної можливості уникнути ДТП для водія при проведенні автотехнічних досліджень. Однак в Правилах дорожнього руху України та в коментарях до них відсутні рекомендації про те, як і в який момент він повинен оцінити ситуацію як небезпечну. Згідно методичних рекомендацій, які використовуються експертами при проведенні автотехнічних досліджень, в певних ситуаціях можна навести об'єктивні аргументи на користь вибору виникнення моменту виникнення небезпеки для руху в одній ситуації по різному.

Таким чином в наказах, інструкціях, методичних рекомендаціях, які використовуються при проведенні автотехнічних досліджень необхідно розробити єдиний підхід до вибору моменту виникнення небезпеки для руху (з урахуванням різноманіття дорожньо-транспортних ситуацій) та прийняти за основу всіма експертними установами України з метою проведення повного,

об'єктивного та всебічного дослідження при проведенні автотехнічних експертиз.

Література

1. Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод. Галаса П.В. та ін., Київ: 1995.
2. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. Н.М. Кристи, ЦНИИСЭ, 1971.
3. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП. Х., Шевцов С.О., 2005.
4. Леонтьев Д.М. Правила дорожнього руху України 2017 з коментарями та ілюстраціями. Дніпро: Моноліт, 2017.
5. Проблеми судової автотехнічної експертизи. ВНИИСЭ. М.: 1990.

Ніколенко Тетяна Василівна, магістрант, Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
Семченко Наталія Олександрівна, к.т.н., доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, nat-semchenko@ukr.net, тел. (057)707-37-06

БЕЗПЕКА АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому у країнах - членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 загиблих у ДТП, на 100 тис. транспортних засобів - 8 загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 13,7 і 42,2 осіб відповідно. Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок ДТП зазначені показники можуть не відображати реальні цифри. Велика кількість ДТП та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням б