

Меркулов Кирило Віталійович, судовий експерт Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, E-mail: [21\\_ATE@ukr.net](mailto:21_ATE@ukr.net), 0637561488.

## **ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНОЇ ОБСТАНОВКИ В АВТОТЕХНІЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗИ**

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.

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 безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [1].

Однак в Правилах дорожнього руху України взагалі відсутнє поняття «момент виникнення небезпечної обстановки». Внаслідок цього, для встановлення моменту, коли водій повинен був прийняти міри для уникнення пригоди, експерту доводиться вирішувати питання про те, як та коли в даній дорожній обстановці водію слід було оцінити дії учасників дорожнього руху, створивших небезпечну обстановку. Це питання експерт вирішує виходячи із свого особистого досвіду; деяких загальних положень, що вказані в методичних рекомендаціях по проведенню автотехнічних експертиз; вихідних даних про дорожню обстановку, що була при скоєнні ДТП.

Однак досвід експертів не однаковий, а прийняті в експертній практиці загальні положення не завжди відповідають об'єктивним обставинам пригоди, тому і при вирішенні питання про момент виникнення небезпечної обстановки в певних випадках інколи відсутній єдиний підхід.

В якості прикладу впливу вибору моменту виникнення небезпеки для руху водію розглянемо наступну ситуацію:

В ухвалі про призначення автотехнічної експертизи вказано: водій автомобіля «ВАЗ-2110» Петренко П.П., рухаючись по пр. Гагаріна в м. Харкові, здійснив наїзд на пішохода Іванова І.І., який перетинав проїзну частину по пішохідному переходу зліва направо відносно напрямку руху автомобіля. Проїзна частина пр. Гагаріна шириною 20 м, призначена для руху транспортних засобів в двох напрямках. Ширина проїзної частини по напрямку руху автомобіля складає 10 м. Дорожнє покриття асфальтобетонне, горизонтальне, сухе. Місце наїзду на пішохода розташоване на відстані 4,2 м від правого краю проїзної частини по напрямку руху автомобіля. Перед ДТП водій автомобіля Петренко П.П. не гальмував. Перед наїздом автомобіль рухався на відстані 4 м від правого краю проїзної частини до правої бічної сторони автомобіля. Видимість елементів проїзної частини та пішохода необмежена (більше 300 м).

Пішохід перетинав проїзну частину під прямим кутом відносно її границь, при цьому при русі по пішохідному переходу пішохід Іванов І.І. пройшовши відстань 19 м за час 12 с зліва направо відносно напрямку руху автомобіля, розвернувся та пішов у зворотньому напрямку, подолавши при цьому відстань 3,2 м за час 1,2 с. На момент ДТП автомобіль «ВАЗ-2110» був в технічно справному стані. Автомобіль «ВАЗ-2110», під керуванням водія Петренка П.П., рухався зі швидкістю 50 км/год. Момент небезпеки прийняти з експертної практики.

Віддалення автомобіля «ВАЗ-2110» від місця наїзду в момент виходу пішохода на пішохідний перехід складає 183,3 м, а віддалення автомобіля «ВАЗ-2110» від місця наїзду в момент зміни напрямку руху пішохода складає 16,7 м, що слідує із розрахунку:

$$S_{a1} = t_{П1} \times \frac{V_a}{3,6} = 13,2 \times \frac{50}{3,6} = 183,3 \text{ м}, \quad (1)$$

де  $t_{П1}$  – час, який пройшов з моменту виходу пішохода на пішохідний перехід до моменту наїзду – 13,2 с;

$V_a$  – швидкість руху автомобіля «ВАЗ-2110» – 50 км/год.

Віддалення автомобіля «ВАЗ-2110» від місця наїзду в момент зміни напрямку руху пішохода складає 16,7 м, що слідує із розрахунку:

$$S_{a2} = t_{П2} \times \frac{V_a}{3,6} = 1,2 \times \frac{50}{3,6} = 16,7 \text{ м}, \quad (2)$$

де  $t_{П2}$  – час, який пройшов з моменту зміни напрямку руху пішохода до моменту наїзду – 1,2 с.

Зупиночний шлях автомобіля «ВАЗ-2110» в умовах місця пригоди, складає  $S_o = 28,5 \dots 29,6$  м, що слідує з розрахунку наведеного нижче:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{25,92 \times j} = (0,8 + 0,2 + 0,5 \times 0,25) \times \frac{50}{3,6} + \frac{50^2}{25,92 \times 6,9 \dots 7,5} = 28,5 \dots 29,6 \text{ м}, \quad (3)$$

де  $t_1$  – ситуаційний час реакції водія автомобіля «ВАЗ-2110» – 0,8 с [5];

$t_2$  – час запізнювання спрацьовування гальмівного приводу автомобіля «ВАЗ-2110» – 0,2 с [3];

$t_3$  – час наростання сповільнення автомобіля «ВАЗ-2110» при гальмуванні на сухій асфальтобетонній ділянці проїжджої частини горизонтального профілю – 0,25 с [7];

$j$  – найменше сповільнення технічно справного автомобіля «ВАЗ-2110» при гальмуванні на сухій асфальтобетонній ділянці проїжджої частини горизонтального профілю – 6,9...7,5 м/с<sup>2</sup> [7].

Якщо прийняти момент виникнення небезпеки для руху з моменту виходу пішохода на пішохідний перехід, то слід прийти до висновку, що віддалення автомобіля «ВАЗ-2110» в умовах місця пригоди від місця наїзду ( $S_{a1}=183,3$  м) більше ніж зупиночний шлях вказаного транспортного засобу ( $S_o=28,5...29,6$  м) і водій Петренко П.П. мав технічну можливість уникнути ДТП шляхом своєчасного застосування гальмування та зупинки керованого ним транспортного засобу до місця наїзду.

Однак, якщо прийняти момент виникнення небезпеки для руху з моменту зміни напрямку пішохода, слід дійти до висновку, що зупиночний шлях автомобіля «ВАЗ-2110» ( $S_o=28,5...29,6$  м) більше ніж віддалення цього транспортного засобу від місця наїзду ( $S_{a2}=16,7$  м) і, відповідно, водій Петренко П.П. не мав технічної можливості уникнути наїзду на пішохода шляхом зупинки керованого ним транспортного засобу до місця наїзду.

Резюмуючи вищенаведене вбачається, що вибір моменту виникнення небезпеки для руху має вирішальне 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 водію 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 (як у прикладі, наведеному вище) можна навести об'єктивні аргументи на користь вибору виникнення моменту небезпеки для руху як при першому варіанті, так і при другому.

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. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М., 1971.
2. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП. Х., Шевцов С.О., 2005.

3. Определение и применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств. ВНИИСЭ. М.: 1986.
4. Правила дорожного руху України, Київ, «Арій», 2018.
5. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. ВНИИСЭ. М.: 1987.
6. Судебная автотехническая экспертиза, ч. 2 под ред. В.А. Иларионова, ВНИИСЭ, М., 1980.
7. Экспертная практика и новые методы исследования. Выпуск 3. Результаты систематизации экспериментально-расчетных значений параметров торможения автотранспортных средств. М.: 1990.

Москалюк Анатолий Валериевич, к.ф-м.н., доцент, старший судебный эксперт, Черновицкий научно-исследовательский экспертно криминалистический центр

### **ЗНАЧЕНИЕ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ВЫВОДОВ ЭКСПЕРТА**

Одним из наиболее важных в доказательственном аспекте первоначальных следственных действий по дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) является осмотр места происшествия. Неквалифицированное и небрежное проведение этого следственного действия обычно приводит к невозможным утратам следов и вещественных доказательств, поскольку компенсировать пробелы, допущенные при первоначальном осмотре, путем повторного осмотра, как правило, не удается.

От качества производства осмотра места ДТП напрямую зависит успех расследования. Уровень полноты и детализации при фиксации материальной обстановки места ДТП определяет возможность дальнейшего производства необходимых экспертных исследований и вероятность получения категорического вывода на поставленный вопрос.

Осмотр места ДТП характеризуется высокой сложностью: во-первых, ввиду необходимости его проведения в сжатые сроки (т.к. осмотр мест ДТП нередко проходит в условиях интенсивного автомобильного движения, где при быстро меняющейся обстановке сложно сохранить в неизменном виде картину происшествия), во-вторых, ввиду наличия достаточно большого количества следов на месте ДТП. Успех в решении задачи всестороннего, полного, объективного и быстрого исследования обстоятельств каждого ДТП во многом зависит от того, насколько правильно и своевременно произведен осмотр места происшествия а также выбора технических средств для проведения осмотра.

В рассматриваемом аспекте весьма перспективно внедрение технических средств, позволяющих автоматизировать некоторые процессы осмотра места происшествия при расследовании ДТП. Автоматизация процесса составления схемы ДТП, иных составляемых в результате события ДТП документов позволит в достаточной степени разгрузить эксперта, а также снизить роль человеческого фактора при осмотре.