

Шевцов Сергій Олександрович, к.п.н., судовий експерт-автотехнік, заступник начальника Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при ГУМВС України в Харківській області, Sh.s.a@ukr.net, 095-484-00-76

ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ У РІЗНИХ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ СИТУАЦІЯХ

Анотація: обговорюється необхідність системного підходу до оцінки дорожньо-транспортної обстановки та визначення моменту виникнення небезпеки для руху водія транспортного засобу.

Ключові слова: правила дорожнього руху, дорожньо-транспортна ситуація, дорожньо-транспортна пригода, водій, транспортний засіб, небезпека для руху.

Кримінальні провадження за фактами злочинних порушень Правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів є одними із найскладніших. Практичний досвід судово-експертного супроводження кримінальних проваджень вказаної категорії вказує на необхідність подальшої розробки загальнотеоретичних, методологічних основ автотехнічної експертизи як основного засобу доказу.

Особливої уваги з цього приводу заслуговує відпрацювання принципового підходу до визначення моменту виникнення небезпеки для руху (далі – моменту небезпеки) водія транспортного засобу (далі – ТЗ). Обумовлено це тим, що від об'єктивності визначення моменту небезпеки залежить й об'єктивність та всебічність оцінки дій водія. Питання розробки єдиного підходу до визначення моменту небезпеки в ході розвитку судової автотехнічної експертизи довгий час не вирішувалося.

Одним із перших цю проблему пропонував вирішити Ейвін Г.П., який на симпозіумі із проблем автотехнічної експертизи (Баку, 1968) відзначав наступне: «...у зв'язку із тим, що в ст....«Правил руху...» відсутні критерії для визначення моменту виникнення небезпеки, в експертній практиці різних науково-дослідних експертних установ немає методичної одноманітності у встановленні цього моменту...». Саме Ейвін Г.П. пропонував рішення даного питання віднести до компетенції експерта-автотехніка і звертав увагу на те, що «...залежність висновків експертизи від встановлення моменту виникнення небезпеки визначає необхідність застосування єдиної методики у всіх науково-дослідних установах...» [8, С. 49-53].

Досліджуючи проблему в хронологічному порядку, слід зазначити, що надалі (у 1971) детальніше до рішення питання (про «момент виникнення небезпечної обстановки») підійшов Крісті М.М., який окрім загального підходу до визначення моменту, розглянув низку конкретних типових випадків виникнення небезпеки, що створюються як діями водіїв (при зіткненнях ТЗ), так і діями пішоходів (при наїзді ТЗ на пішохода). Проте, навіть у цих розглянутих випадках наводилася характеристика дорожньо-транспортної ситуації (далі – ДТС) із одного боку. Не враховувалися дані про місце події і

характері руху ТЗ (відносно якого вирішується питання) перед подією [2, С. 67-70].

Декілька з іншого боку (у 1975) підійшов до даного питання Романов М.С., яке вважав, що вирішення питання про момент виникнення небезпеки «...пов'язано зі встановленням в дорожньо-транспортній ситуації ознак, що вказують на джерело небезпеки...». Він же (Романов М.С.) вперше запропонував при оцінці ДТС враховувати тип (вигляд) небезпеки і її рівень.

При цьому оцінка характеру небезпеки (її джерела), на його думку, повинна бути підставою для вибору водієм попереджувальних заходів навіть тоді, коли небезпека ще не виявилася в яких-небудь діях. Аналізуючи різні типи небезпеки, розглядаючи питання передбачення водія і характер попереджувальних заходів, Романов М.С. стверджував, що: «...розроблення чітких критеріїв, за якими визначається джерело дорожньо-транспортної небезпеки, має першочергове значення...» [3, С. 97-98].

Пізніше (у 1980) в методичній роботі Василевського К.О. і Шаркової Т.Ф. було запропоновано декілька варіантів розвитку ДТС, пов'язаних із наїздом на пішохода, де розглядалися дії пішохода (біжить до проїжджої частини, йде по проїжджій частині, входить у небезпечну зону, діти дошкільного віку без нагляду дорослих поблизу небезпечної зони, поява предметів гри дітей на проїжджій частині), але знову ж таки у відриві від характеристики місця події (ділянка дороги або перехрестя, ширина проїжджої частини, організація руху і тому подібне) і характеру руху ТЗ (розміщення по ширині проїжджої частини, траєкторія руху і тому подібне) [1, С. 15-19].

Дійсно, наявність інформації тільки про дії пішохода і відсутність інших характеристик не дозволяють повною мірою оцінити ДТС, що склалася.

Що стосується зіткнень транспортних засобів, то загальним положенням при визначенні моменту виникнення небезпеки Василевський К.О. і Шаркова Т.Ф. пропонували вважати наступне: «...небезпека виникає в мить, коли для запобігання дорожньо-транспортній події водій повинен був прийняти необхідні заходи, якщо у нього була об'єктивна можливість виявити суперечливі вимогам Правил дії водія іншого транспортного засобу, які призвели до події». Дуже розпливчата характеристика визначального моменту.

У тому ж 1980 році Іларіоновим В.О. був запропонований також загальний підхід до визначення моменту виникнення небезпеки для зіткнень ТЗ, який полягав у наступному: «...водій, який користується переважним правом на рух, повинен прийняти заходи щодо запобігання ДТП із моменту, коли він має можливість виявити, що інший ТЗ до моменту зближення із ним опиниться на смузі руху керованого ним транспортного засобу...». При розгляді ДТС, пов'язаних із наїздами на пішоходів, Іларіонов В.О. був достатньо короткий: «...якщо на відстані, що не перевищує зупинний шлях ТЗ, дії пішохода такі, що він до моменту зближення може опинитися на полосі руху ТЗ, водієві слід негайно застосувати екстрене гальмування...» [4, С. 166, 176, 177].

Слід зазначити, що з 1980 до 2003 року ні в юридичній, ні в спеціальній літературі, ні в Правилах дорожнього руху України (далі – ПДР) більше не

розглядалися питання визначення ознак і критеріїв, що дозволяють об'єктивно встановити момент, коли водій повинен був оцінити ДТС як небезпечну для руху. Тобто в який момент водій зобов'язаний був приймати відповідні заходи для запобігання дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП). Рекомендації, що існували, не охоплювали усього діапазону найбільш поширених ДТП і не враховували характерних для кожної ДТС особливостей. Тому розробка основоположних критеріїв для визначення джерела небезпеки або ознак її виникнення, ставала гостро актуальною проблемою.

Саме тому у 2003 році фахівцями науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при ГУМВС України в Харківській області (далі – НДЕКЦ) були розроблені та впроваджені в експертну практику відповідні методичні рекомендації. Ці рекомендації були викладені у друкованому виданні «Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя». До теперішнього часу розроблені рекомендації дозволяють на основі єдиних загальноприйнятих принципів і підходів установити момент виникнення небезпеки для водія ТЗ в будь-якій ДТС.

Загальновідомо, що найбільш складним у слідчій і експертній практиці завжди було питання про те, до чийої компетенції входить визначення (вибір) моменту виникнення небезпеки для руху. Саме від правильно встановленого моменту виникнення небезпеки залежить і об'єктивність рішення основного питання «Чи була у водія ТЗ технічна можливість запобігти ДТП?», що відноситься до компетенції експерта-автотехніка.

Смислова спрямованість ПДР має подвійний характер:

1) вони регламентують виконання технічного процесу: управління ТЗ, його експлуатація, тобто – технічний аспект;

2) вони вказують, яка поведінка водія ТЗ (за наявності певних обставин, фактів) є належною поведінкою, тобто – правовий аспект.

У автотехнічній експертизі діяльність водія ТЗ повинна піддаватися аналізу й оцінці під кутом зору дій – технічних операцій, оскільки лише для дослідження цієї сторони діяльності водія необхідне використання спеціальних знань та технічних критеріїв.

У практиці експлуатації ТЗ під небезпекою розуміється сукупність обставин, що загрожують аварійними наслідками і вимагають від водія ухвалення заходів, спрямованих на попередження події. Вважається, що поняття небезпеки не відноситься до категорії складних, оскільки воно носить форму буденного знання водія. У той же час знання водіїв із практики не охоплюють належно всіх сторін цього складного і спірного чинника.

Виходячи з досвіду експертної діяльності, при визначенні моменту виникнення небезпеки, слід враховувати, що у процесі управління ТЗ перед водієм стоїть завдання постійного забезпечення безпеки руху. Тому оцінка ДТС вимагає від нього (водія) прийняття рішення із питань: [6, С. 27]

1) Чи є джерело виникнення небезпеки.

2) Які запобіжні заходи необхідно здійснити для виключення можливості виникнення небезпеки.

3) У який момент слід здійснити запобіжні засоби.

Діяльність експертів-автотехніків щодня пов'язана з аналізом механізму ДТП. Тому різноманіття ДТС дозволяє їм установити певні закономірності, що стосуються моменту виникнення небезпеки для руху, з якого водій повинен був прийняти заходи щодо зниження швидкості або зупинки ТЗ.

Запропонована експертами-автотехніками Харківського НДЕКЦ метода визначення моменту виникнення небезпеки поєднує в собі характерні ДТС та враховує низку різних критеріїв. Так до критеріїв, що дозволяють об'єктивно оцінювати дорожню обстановку і своєчасно виявляти ознаки виникнення небезпеки для руху віднесені [7]:

1) Ширина проїжджої частини і організація руху (одна або декілька смуг у кожному напрямі, односторонній рух і так далі).

2) Характер дій пішохода (стоїть, біжить, відновлює рух, змінює напрям руху, темп руху і т.ін.) або характер дій водія ТЗ (починав рух, маневрував, застосовував екстрене гальмування і т.ін.).

3) Дорожня обстановка (містила чи ні ознаки небезпеки).

4) Передбачений ПДР спосіб запобігання події.

5) Дії, що рекомендуються (технічно обґрунтовані), спрямовані на запобігання події.

В основі систематизованих експертами-автотехніками даних міститься ситуаційний підхід, який поєднує у собі вимоги ПДР і можливість розпізнавання ознак виникнення небезпеки.

Наявність у запропонованій методі певних критеріїв оцінки ДТС дозволяє:

а) правильно вирішувати завдання встановлення моменту виникнення небезпеки, а також рекомендувати конкретні заходи і дії (водієві ТЗ) із запобігання ДТП;

б) давати повну та об'єктивну оцінку діям водія в конкретній ДТС.

Слід зазначити, що видання «Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя» [6] у 2010 році було включено до списку літератури, рекомендованої для використання в експертній практиці (Наказ МЮ України від 30.07.2010 №1722/5 «Про затвердження переліків рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз»).

До наступного часу методичний підхід з визначення моменту небезпеки, запропонований Харківськими експертами-автотехніками, залишається актуальним та найбільш обґрунтованим для потреб органів слідства та експертних установ. Саме тому основні положення з визначення моменту виникнення небезпеки для руху були викладені у підручнику для вищих навчальних закладів «Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП», розробленому науковцями Харківського національного автомобільно-дорожнього університету [5, С. 95-98, 202-208] у співавторстві з фахівцями НДЕКЦ в Харківській області .

Однак залишається не виконаною основна функція, за для якої спеціалістами і проводилася така об'ємна аналітично-статистична робота з визначення низки критеріїв, що дозволяють водієві ТЗ адекватно реагувати на

зміни ДТС. На думку фахівців, реалізація такої функції полягає у внесенні змін до ПДД, які б дозволяли всім учасникам дорожнього руху вчитись правильно оцінювати обстановку, адекватно та своєчасно реагувати на її зміни, об'єктивно оцінювати дії учасників руху та ступінь відповідальності за порушення.

Якщо у ПДР або офіційних коментарях до них (можливо так буде зручніше) викласти концепцію оцінки ДТС (характеристика типових ДТС – вимога до водія ТЗ з визначення небезпеки – спосіб запобігання ДТП), то учасники дорожнього руху отримають більше можливостей для всебічного сприйняття зміни подій у дорожньому русі. Наявність таких положень у ПДД дозволить дійти більшої однозначності у висновках судових автотехнічних експертиз, призначених у кримінальних провадженнях за фактами ДТП.

Зазначену функцію слід віднести і до категорії таких, що мають достатньо ефективний профілактичний характер. Так, за умов дотримання певних вимог ПДД, водії ТЗ можуть розраховувати на відповідний рівень «захисту»: можливість обґрунтувати свою правоту, можливість добитися об'єктивного аналізу та унеможливлення незаконного покарання. У протилежному випадку відповідальність за порушення та вірогідність покарання стають більш реальними, оскільки їх наявність в діях водія ТЗ не складно довести.

Список використаної літератури

1. Василевский К.А., Шаркова Т.Ф. Пределы экспертного исследования дорожно-транспортного происшествия. Использование экспертных заключений следователем и судом: Метод. пособие. – 2-е изд., доп. – К.: РИО МВД УССР, 1980.
2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971.
3. Романов Н.С. Теоретические и доказательственные вопросы судебной автотехнической экспертизы. – К.: РИО МВД УССР, 1975.
4. Судебная автотехническая экспертиза (часть II). Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: Пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей; Под ред. Иларионова В.А. – М.: ВНИИСЭ, 1980.
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, 2013. – 320.
6. Шевцов С.А., Дубонос К.В. Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя. – Х.: Факт, 2003.
7. Шевцов С.А. Возможности использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. – Х.: СПД-ФО Чальцев О.В., 2005.
8. Эйвин Т.П. Вопросы судебной экспертизы. Определение момента возникновения опасности для движения при производстве автотехнической экспертизы. – Баку: Аз. НИИСЭ, 1968. – № 7.