

**ПРО ВИЗНАЧЕННЯ ШВИДКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
ЗА СЛІДАМИ ГАЛЬМУВАННЯ, ДЕФОРМАЦІЯМИ ТА ПОКАЗАННЯМИ
ПРИСТРОЇВ, ЩО ЗАФІКСУВАЛИ ПАРАМЕТРИ РУХУ**

А. Ю. Криштон, В. О. Куценко, В. О. Степко, О. Ф. Дьяченко

Викладено проблеми, які виникають у судовій автотехнічній експертизі при визначенні швидкості транспортних засобів під час дорожньо-транспортної пригоди як за слідами гальмування й деформаціями, так і показаннями пристроїв, що зафіксували параметри руху.

**ON THE ESTABLISHMENT OF A MOTOR VEHICLE'S SPEED WITH THE
USE OF BRAKING TRACKS, DEFORMATIONS AND READING OF THE
DEVICES THAT HAVE REGISTERED THE MOVEMENT PARAMETERS**

A. Y. Krishpot, V. A. Kutsenko, V. A. Stepko, A. F. Dyachenko

The article deals with problems in forensic autotechnical examination in the establishment of a motor vehicle's speed during traffic accidents with both braking tracks and deformations as well as reading of the devices that have registered the movement parameters.

УДК 343.346.22

В. В. Сарафанов, заведуючий сектором Севастопольского отделения Харьковского НИИСЭ,

С. А. Марков, судебный эксперт Севастопольского отделения Харьковского НИИСЭ,

Е. С. Руденко, судебный эксперт Севастопольского отделения Харьковского НИИСЭ

**О ВЗАИМОСВЯЗИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ
ПРЕДОТВРАТИТЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ
ПРОИСШЕСТВИЕ И ВОДИТЕЛЬСКОГО СТАЖА**

Рассмотрена проблема отсутствия в первичных материалах оформления дорожно-транспортного происшествия данных относительно водительского стажа (даты выдачи водительского удостоверения) и влияния этого факта на выводы эксперта о наличии у водителя технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Одним из наиболее важных моментов судебного и досудебного следствия по делам о дорожно-транспортных происшествиях является установление истинных обстоятельств совершения дорожно-транспортного происшествия (ДТП), что является обязательным и основополагающим условием для принятия решения о виновности или невиновности лица, привлекаемого к ответственности, и, следовательно, решения вопроса о мере и виде наказания, соразмерного совершенному деянию и наступившим последствиям.

Именно это условие – установление истинных обстоятельств совершения ДТП возложено на судебных экспертов, которым в процессе проведения автотехнических экспертиз и экспертных исследований приходится решать вопросы по определению условий совершения ДТП и механизма его развития, в том числе по установлению условий и обстоятельств, предшествовавших ДТП, обстоятельств, способствовавших развитию механизма ДТП и объясняющих процесс его формирования, которые привели к ДТП в виде последствий, наступивших для сторон-участниц.

В 95 % постановлений (определений) о назначении и проведении экспертных исследований в делах о ДТП, инициаторами задается вопрос о наличии у водителя транспортного средства (ТС) технической возможности предотвратить происшествие и причинной связи между его действиями и наступившими последствиями.

Экспертная практика, основываясь на накопленном опыте, связывает наличие у водителя технической возможности предотвратить ДТП, кроме прочих условий технического характера, с такими факторами, как возможность и умение водителя ТС своевременно и в полном объеме (или хотя бы в достаточном для своевременного реагирования) оценить условия и параметры дорожной обстановки, предшествующей ДТП и наличествующей на начальном этапе механизма развития ДТП (а это прямо связано с технической возможностью предотвратить ДТП или хотя бы свести к минимуму ущерб и вредные последствия, которые могут возникнуть как результат ДТП).

Одним из качественных условий, существенно влияющих на формирование у водителя навыков технической возможности предотвратить ДТП в процессе эксплуатации ТС, является наличие достаточного стажа вождения. Но, помимо психофизиологического характера, стаж вождения как одно из условий и обстоятельств общей системы механизма развития ДТП имеет и практическое значение при производстве экспертных исследований и в дальнейшем наступлении тех или иных правовых последствий – для участников ДТП.

Таким образом, стаж вождения (управления ТС) как критерий развития механизма ДТП имеет практическое значение для расчетов, проводимых при выполнении судебных экспертиз и экспертных исследований по делам о ДТП. Использование данного критерия особенно важно для ответа на вопрос: предполагал ли водитель технической возможностью избежать ДТП или нет?

Анализ обстоятельств ДТП, по факту которых в Севастопольском отделе Харьковского НИИСЕ проводились судебные экспертизы и экспертные исследования, свидетельствует о том, что примерно 40 % ДТП имели место вне населенных пунктов, т. е. там, где Правилами дорожного движения Украины (далее – ПДД)¹ установлены скоростные ограничения, указанные в п. 12.6.

Так, п. 12.6 ПДД предусматривается, что вне населенных пунктов на всех дорогах и дорогах, проходящих через населенные пункты, обозначенные

¹ См.: Про Правила дорожного руху України : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 (із змінами) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>.

знаком 5.47 «Начало населенного пункта» Приложения № 1 к ПДД, скорость движения ТС зависит от их вида и находится в таких пределах:

— автобусам (микроавтобусам), перевозящим организованные группы детей, легковым автомобилям с прицепом и мотоциклам – не более 80 км/час;

— грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, – не более 60 км/час;

— автобусам (за исключением микроавтобусов) – не более 90 км/час;

— другим ТС: на автомобильной дороге, обозначенной дорожным знаком 5.1 «Автомост» – не более 130 км/час; на автомобильной дороге с отдельными проезжими частями, которые отделены одна от другой разделительной полосой, – не более 110 км/час; на других автомобильных дорогах – не более 90 км/час.

Эти максимальные ограничения скорости движения ТС являются исходными величинами для расчетов, которые учитываются и используются экспертом при проведении судебных экспертиз и экспертных исследований по фактам совершения ДТП.

Учет экспертом стажа вождения ТС как одной из величин, которая принимается во внимание при проведении экспертного исследования, прежде всего обусловлено тем, что законодатель поставил ограничение максимальной скорости в зависимости от водительского стажа.

Так, в п. 12.6 ПДД в разделе «б» указано, что вне населенных пунктов на всех дорогах и на дорогах, проходящих через населенные пункты, обозначенные знаком 5.47 «Начало населенного пункта» Приложения № 1 к ПДД, разрешается движение со скоростью: ТС, которыми управляют водители со стажем до двух лет, – не более 70 км/час.

Из анализа материалов о ДТП, поступивших в Севастопольское отделение Харьковского НИИСЭ для проведения судебных экспертиз и экспертных исследований, следует вывод о том, что в 80 % материалов не содержится каких-либо сведений о водительском стаже участников ДТП, пусть даже и в виде отражения в материалах даты получения участниками ДТП водительского удостоверения. Сотрудник ГАИ, дознаватель, следователь при составлении первичных документов по факту совершения ДТП ограничивались лишь формальной записью о номере водительского удостоверения.

Таким образом, для получения объективной и полной картины условий, которые предшествовали совершению ДТП, механизма развития ДТП в целом и технически правильного ответа на поставленные перед экспертом вопросы необходимо установить временную величину водительского стажа участников ДТП, поскольку этот факт прямо связан с применением требований п. 12.6(б) ПДД и дальнейших технических расчетов при производстве судебной экспертизы и экспертных исследований.

Данный факт, т. е. неполное указание данных водительского удостоверения, в процессе проведения экспертизы не позволяет эксперту установить срок стажа вождения – участника ДТП, что в свою очередь может влиять на выбор граничного значения скорости, с которой может осуществлять движение водитель вне населенного пункта. Другими словами, зачастую при проведении судебных экспертиз и экспертных исследований по факту ДТП, имеющему место вне населенного пункта, при проведении расчетов о технической воз-

можности предотвратить происшествие эксперт основывается на требованиях ПДД и принимает в качестве расчетной величины допустимое значение скорости движения автомобиля, равное 90 км/час. Соответствующим является и получаемый результат, влияющий на правовую оценку действий одного из участников ДТП, когда указание на то, что «водитель не имел технической возможности предотвратить ДТП», не совсем точно и верно отражает условия, приведшие к ДТП и вызвавшие развитие именно такого его механизма.

В то же время в случае установления водительского стажа на начальном этапе экспертного исследования на основании материалов, поступивших в экспертное учреждение, эксперт имеет возможность более верно оценивать обстоятельства и условия совершения ДТП, и при проведении расчетов по установлению наличия у участника ДТП технической возможности его предотвратить – уже оперировать более точными данными. Так, использование при расчетах величины разрешенной скорости ТС – участника ДТП, имеющего стаж до двух лет, позволяет по-иному установить обстоятельства, практически приведшие к ДТП: если бы участник ДТП, обязанный двигаться со скоростью, установленной для него как водителя со стажем менее двух лет, двигался с предусмотренной правилами скоростью, то в большинстве случаев он не совершил бы ДТП, поскольку соблюдение требований ПДД предоставляло ему техническую возможность его избежать. Нарушение же им скоростного режима становится одним из обстоятельств, повлекших возникновение условий, необратимо приведших к развитию механизма ДТП и лишивших водителя технической возможности его предотвратить. Определение этих обстоятельств прямо устанавливает факт несоответствия действий водителя – участника ДТП требованиям ПДД и влияет в ходе судебного разбирательства на общую правовую оценку его действий.

Так, в Севастопольское отделение Харьковского НИИСЭ поступили материалы уголовного дела по факту ДТП, из которых следует, что водитель А., управляя автомобилем ВАЗ и двигаясь вне населенного пункта со скоростью 90 км/час, произвел наезд на пешехода Б. При определении технической возможности предотвратить наезд на пешехода, а именно при установлении остановочного пути автомобиля ВАЗ эксперт принимал скорость движения автомобиля, равную 90 км/час. С учетом дорожных условий, сложившихся на момент ДТП, и скорости движения автомобиля ВАЗ, равной 90 км/час, эксперт пришел к выводу о том, что водитель А. не располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода Б. Однако после уточнения следователем факта о том, что на момент ДТП стаж вождения у водителя А. составлял восемь месяцев, эксперт при расчетах принял допустимое значение скорости, с которой мог осуществлять движение водитель А., равное 70 км/час. При уточнении данных, выводы эксперта изменились на противоположные, т. е. он пришел к выводу о том, что в случае движения автомобиля ВАЗ со скоростью 70 км/час, как это регламентируют требования п. 12.6(б) ПДД, водитель А., располагал бы технической возможностью предотвратить наезд на пешехода Б. При уточненных данных эксперт также отметил несоответствие действий водителя А. требованиям п. 12.9(б) ПДД.

Следовательно, своевременное установление стажа вождения у водителя при определенных экспертных исследованиях влияет на конечные выводы

ды експерта и, соответственно, дальнейшую правовую оценку действий участников ДТП.

ПРО ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ТЕХНІЧНОЇ МОЖЛИВОСТІ ЗАПОБІГТИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІЙ ПРИГОДІ ТА СТАЖУ ВОДІЯ

В. В. Сарафанов, С. О. Марков, О. С. Руденко

Розглянуто проблему відсутності в первинних матеріалах оформлення дорожньо-транспортної пригоди даних щодо стажу водіння (дати видачі посвідчення водія) і впливу цього факту на висновки експерта про наявність у водія технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

ON THE INTERCONNECTION BETWEEN THE CAPACITY TO AVOID A TRAFFIC ACCIDENT AND DRIVING EXPERIENCE

V. V. Sarafanov, S. A. Markov, Y. S. Rudenko

The article deals with the problem of no record of driving experience (the date of the driving license issuance) in primary paperwork on a traffic accident and its influence on the establishment of the driver's technical capacity of avoiding the accident.

УДК 343.346.4

В. Ю. Бражник, судовий експерт Сумського відділення Харківського НДІСЕ,
В. І. Войтенко, судовий експерт Сумського відділення Харківського НДІСЕ

ЕКСПЕРТНЕ ОЦІНЮВАННЯ ДІЙ ВОДІЇВ ПІД ЧАС РУХУ В ТЕМНИЙ ЧАС ДОБИ, В УМОВАХ НЕДОСТАТНЬОЇ ВИДИМОСТІ (ТУМАНУ)

Розглянуто деякі методичні рекомендації щодо експертного оцінювання дій водіїв при керуванні транспортним засобом у конкретних дорожніх умовах (рух у темний час доби, в умовах недостатньої видимості – туману) з метою запобігання дорожньо-транспортних пригод.

Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) у темний час доби – важлива проблема, розв'язання якої має бути спрямоване на захист суспільства від їх наслідків. У темний час відбувається 41–50 % ДТП. За даними статистики, кількість ДТП на 100 тис. транспортних одиниць становить: ранкові сутінки – 26; світлий час доби – 2; вечірні сутінки – 65; уночі – 4. На перехрестях неосвітлених доріг уночі відбувається 24–29 %, а в сутінках 6–7 % ДТП, на інших ділянках доріг у темну пору доби – 26 %. Уночі відбуваються найбільш тяжкі ДТП. У темний час доби на 30–40 % збільшується тяжкість наслідків ДТП¹. Основна причина підвищеного числа ДТП у темний час

¹ Див.: Водіння в темну пору доби і за різних погодних умов [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://ncpn.net.ua/keruvania_avto3.html.