

Література

1. Аналіз ДТП за 2011 рік ДАІ уМВС.
2. Статистичний щорічник України за 2006 рік. — К.: „Техніка”, 2006 — 600с.
3. Кульбако П.С., Гаранський О.В., Солодуха М.В., Михайленко В.В.: „Статистичний збірник Відділу нормативно-методичного забезпечення УДАІ ГУМВС України в м. Києві.”, 2007 р.
4. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні / А.М. Редзюк // Автошляховик України. — 2006. — № 1. — С. 2–11.

УДК 656.13

МОМЕНТ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ НА ОСНОВІ ВИМОГ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Кандидат технічних наук Мельниченко О.І.,
Кішка С.П.

Проаналізовано існуючі підходи до вирішення питання про встановлення моменту виникнення небезпеки для руху. Обґрунтовано визначення моменту виникнення небезпеки на основі вимог Правил дорожнього руху.

The existing approaches to addressing the issue of the moment of danger to traffic. Proved definition of the moment of danger based on the requirements of traffic rules.

Актуальність. Під час експертного дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) потрібно встановити момент виникнення небезпеки для руху, оскільки саме він визначає початок механізму ДТП як предмета дослідження. Момент виникнення небезпеки (МВН) для руху виступає ключовим при експертному оцінюванні дій учасників ДТП стосовно їх відповідності вимогам Правил дорожнього руху України (ПДР), встановленні їх причинно-наслідкових зв'язків з фактом ДТП, дослідженні технічної причини ДТП тощо. Остаточні висновки експерта безпосередньо залежать від МВН, а тому його значущість важко переоцінити.

Основна частина. Встановлення моменту виникнення небезпеки характеризується значними труднощами, для вирішення яких на даний час так і не вироблено єдиних загальноприйнятих підходів. Різні тлумачення МВН призводять до різних і навіть протилежних висновків експертів та рішень судово-слідчих органів, що неприпустимо, оскільки це викликає недовіру до них.

Значущість МВН і неоднозначність його визначення зумовлюють постійну увагу до нього з боку як експертів, так і правоохоронних органів. Огляд та аналіз існуючих напрацювань з цього питання свідчить про те, що в основі розбіжностей лежить складний характер ДТП, котра є результатом як об'єктивних, так і суб'єктивних причин, що тісно взаємопов'язані. Так, з одного боку, механізм ДТП залежить від дій водія, рішення про які він приймає на основі своїх особистих, суб'єктивних якостей, з другого – він відбувається за об'єктивними законами взаємодії та руху матеріальних об'єктів, які від водія не залежать.

Можливість уникнути ДТП визначається як особистими якостями водія, так і дорожньою обстановкою, що склалася на даний момент. Якщо оцінювання особистих якостей водія виходить за межі компетенції авто-технічної експертизи, то дослідження на основі об'єктивних законів механіки механізму розвитку ДТП в умовах конкретної ситуації власне становить її предмет. Експерт досліджує не всі обставини справи, а тільки об'єктивні, незалежні від особистих якостей водія. При цьому останній розглядається лише як оператор, дії якого впливають на рух ТЗ, а суб'єктивне ставлення водія до своїх дій, зокрема питання про те, чому він застосував ті чи інші дії, експерт до уваги не приймає. У наслідок цього висновок експерта характеризує лише один бік явища – технічний, а тому в експертній практиці прийнято говорити власне про «технічну можливість».

Враховуючи набутий досвід, який свідчить, що чітке розмежування технічного та правового досліджень є не тільки важливою методологічною вимогою, а й запорукою уникнення можливих розбіжностей і неоднозначностей у справах про ДТП, видається логічним його поширення і на вироблення єдиних,

загальноприйнятих підходів до встановлення МВН. Відкидаючи аналіз особистих якостей водія при оцінюванні дорожньої ситуації, що склалась, і розглядаючи його тільки як оператора, який повинен діяти відповідно до вимог ПДР, за основу для встановлення МВН саме з технічної точки зору слід узяти вимоги чинних ПДР.

Значення терміна «небезпека для руху» встановлено у п. 1.10 ПДР і сформульовано у наступній редакції:

«1.10. Терміни, що наведені у цих Правилах, мають таке значення:

небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги руху транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку».

Якщо виключити варіанти, пов'язані із технічним станом ТЗ і рухом іншого ТЗ назустріч загальному потоку, то за даним визначенням основною ознакою небезпеки є така зміна дорожньої обстановки, яка пов'язана з появою об'єкта, що наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, та загрожує безпеці дорожнього руху. Дану ознаку не можна поділяти на частини й розглядати окремо зміну дорожньої обстановки, окремо наближення об'єкта до смуги руху ТЗ, окремо наявність загрози безпеці дорожнього руху. Під час руху ТЗ дорожня обстановка змінюється безперервно, а тому не можна вимагати від водія застосовувати гальмування при будь-якій зміні дорожньої обстановки. Поява об'єкта, який наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, сама по собі також не може розглядатись як достатня умова для виникнення небезпеки без наявності загрози безпеці дорожнього руху.

За наведеним у ПДР значення терміна «небезпека для руху» поява об'єкта, який наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, є лише однією з необхідних умов виникнення небезпеки. Іншою необхідною умовою виступає наявність загрози безпеці дорожнього руху.

Критерії, які б однозначно свідчили про наявність (чи відсутність) загрози безпеці дорожнього руху, у ПДР не сформульовано. Саме ця обставина спонукає до індивідуального, побудованого на особистому досвіді оцінюванні дорожньої ситуації експертом, яка через суб'єктивність може суттєво відрізнятись від думки іншого експерта.

Зважаючи на те, що основне призначення ПДР полягає власне в забезпеченні безпеки дорожнього руху і точне додержання їх вимог є необхідною умовою цього, то об'єктивним критерієм виникнення загрози безпеці логічно вважати невідповідність дій учасника дорожнього руху, який наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, вимогам ПДР. Такий підхід дозволяє виключити суб'єктивний момент при встановленні наявності загрози безпеці руху, з одного боку, а з другого – забезпечує однакове в міру однозначності вимог ПДР оцінювання дорожньої ситуації.

Знову ж таки сама по собі загроза безпеці, пов'язана із невиконанням вимог ПДР, не виступає достатньою умовою виникнення небезпеки для руху. Дійсно, невиконання вимог ПДР, наприклад, перехід пішоходом проїзної частини дороги в недозволеному місці, містить елемент загрози безпеці дорожнього руху. Однак за відсутності в цей час ТЗ небезпека для руху не виникне й пішохід подолає проїзну частину без пригод. Аналогічно перевищення водієм установленної на даній ділянці дороги швидкості підвищує загрозу безпеки. Однак у разі відсутності інших учасників руху небезпека для руху в тому значенні, у якому вона тлумачиться ПДР, може й не виникнути: водій може подолати дану ділянку дороги без пригод, не зменшуючи обраної швидкості.

Іноді за ознаку виникнення небезпеки для руху приймають окремо взяті вимоги зменшити швидкість або зупинитися, посилаючись на те, що «небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки ..., яка ... змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися». У зв'язку з цим зауважимо, що в цьому визначенні зменшення швидкості характеризує небезпеку для руху вже як наслідок її виникнення. Саме в разі виникнення небезпеки для руху вимоги п. 12.3 ПДР зобов'язують водія негайно вжити заходів щодо зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ. Такий вибірковий підхід до обрання ознак приводить до завідомо хибних тверджень, згідно з якими поява в полі зору водія дорожніх знаків, які обмежують швидкість руху чи зобов'язують зупинитися, приймається за небезпеку для руху. Навіть якщо опустити той момент, що дорожній знак – об'єкт нерухомий, а небезпеку може спричинити поява власне рухомого об'єкта, у таких ситуаціях зменшення швидкості зумовлене не виникненням небезпеки, а виконанням установлених ПДР обмежень і вимог щодо регулювання дорожнього руху, так само як не можна вважати

небезпекою для руху увімкнення сигналу світлофора, що забороняє рух. І вже недодержання зазначених вимог може створити небезпеку для інших учасників руху.

Таким чином, за визначенням терміна «небезпека для руху», наведеного в чинних ПДР, необхідною й достатньою умовою виникнення небезпеки для руху слід уважати присутність у дорожній ситуації одночасно обох ознак: появу рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, і наявність загрози безпеці дорожнього руху, яку у свою чергу характеризує наявність невідповідностей у діях інших учасників руху вимогам ПДР. Визначившись з технічної точки зору з ознаками небезпеки для руху, перейдемо до встановлення моменту, коли саме виникає небезпека в тій чи іншій дорожній ситуації. Знову ж таки виходитимемо з вимог ПДР, що дає змогу розглядати лише технічний бік питання, залишаючи поза увагою суб'єктивний чинник.

У цьому плані вирішальну роль відіграє п. 1.4 ПДР, де зазначено, що кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила. Отже, водій не тільки не зобов'язаний передбачати те, що інший учасник дорожнього руху під час наближення застосує такі дії, які не відповідають вимогам ПДР і загрожуватимуть безпеці, а й більше того, має право розраховувати на виконання ним вимог ПДР щодо забезпечення безпеки. Іншими словами, дорожня ситуація, безпека якої може бути забезпечена відповідними до вимог ПДР діями суб'єкта, що наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, не може розглядатись як небезпечна. Це дає підстави стверджувати з технічної точки зору, що за наявності обох ознак небезпеки, а саме при наближенні іншого учасника руху, яке загрожуватиме безпеці, небезпека для руху виникає в момент, коли його дії перестають відповідати вимогам ПДР.

Отже, за вимогами ПДР небезпека для руху виникає тоді, коли для водія з'являється об'єктивна можливість виявити, що дії іншого учасника дорожнього руху, який наближається до смуги руху його ТЗ чи перетинає її, не відповідають вимогам ПДР, і ці невідповідності за умови їх збереження загрожують безпеці руху.

Зміна дорожньої обстановки, зумовлена появою в полі зору водія пішохода, який наближається до смуги руху ТЗ, містить лише одну з умов, необхідних для виникнення небезпеки відповідно до вимог ПДР. Інша умова, яка в сукупності з першою є достатньою для констатації виникнення небезпеки, полягає в наявності невідповідностей у діях пішохода вимогам ПДР, що свідчило б про загрозу безпеці дорожнього руху. І тут можливі варіанти залежно від того, коли дії іншого учасника перестають відповідати вимогам ПДР.

Якщо в момент, коли водій об'єктивно був спроможний виявити пішохода, який лише наближався до проїзної частини, то немає підстав говорити про виникнення для водія в даний момент небезпеки для руху, оскільки сам по собі факт наближення пішохода до проїзної частини ще не містить невідповідностей вимогам ПДР, які свідчили б про загрозу безпеці. Згідно з п. 1.4 ПДР водій має право розраховувати на те, що пішохід, діючи відповідно до вимог ПДР, зупиниться перед проїзною частиною (за умови відсутності пішохідного переходу). За таких обставин небезпека для руху виникає в момент виходу пішохода на проїзну частину, коли об'єктивно можна констатувати невідповідність його дій вимогам ПДР.

Висновки. Таким чином, чітке розмежування правового та технічного аспектів є єдиним шляхом усунення неоднозначностей та суперечок при встановленні моменту виникнення небезпеки.

Література

1. *Шевцов С.А.* Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя/ С.А. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт – 2003. 176 с.
2. *Шевцов С.О.* Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод/ С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт – 2003. 191 с.
3. *Правила дорожнього руху: Офіційне видання. 2-ге видання, випр. і допов.* – К.: А.С.К., 2008. – 64 ст.