

Юридичні науки

УДК 629.017.001.4

Старіков Євгеній Львович

*старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень
Харківський науково-дослідний
експертно-криміналістичний центр МВС України*

Стариков Евгений Львович

*старший судебный эксперт сектора автотехнических исследований
Харьковский научно-исследовательский
экспертно-криминалистический центр МВД Украины*

Starikov Yevhenii

*Senior Expert of Automotive Engineering Research
Kharkiv State Research and Forensic Science Center of the
Ministry of Internal Affairs of Ukraine*

Данець Сергій Віталійович

*кандидат технічних наук,
завідувач сектору автотехнічних досліджень
Харківський науково-дослідний
експертно-криміналістичний центр МВС України*

Данец Сергей Витальевич

*кандидат технических наук,
заведующий сектора автотехнических исследований
Харьковский научно-исследовательский
экспертно-криминалистический центр МВД Украины*

Danets Serhii

*PhD, Head of Automotive Engineering Research
Kharkiv State Research and Forensic Science Center of the
Ministry of Internal Affairs of Ukraine*

**ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП, ЩО ВІДБУЛИСЯ В
ТЕМНИЙ ЧАС ДОБИ
ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП, КОТОРЫЕ
ПРОИЗОШЛИ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК
TECHNICAL ASPECTS OF ACCIDENT INVESTIGATION DURING
THE DARK TIME**

***Анотація.** Досліджено технічні аспекти встановлення вихідних даних для провадження автотехнічної експертизи у справах щодо ДТП, які відбулися у темний час доби або в умовах недостатньої видимості.*

***Ключові слова:** дорожньо-транспортна пригода, автотехнічна експертиза, видимість.*

***Аннотация.** Исследованы технические аспекты установления исходных данных для проведения автотехнической экспертизы в делах про ДТП, который произошли в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.*

***Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, автотехническая экспертиза, видимость.*

***Summary.** The technical aspects of establishing the initial data for carrying out an auto-technical examination in cases of an accident that occurred in the dark or in conditions of insufficient visibility are investigated.*

***Key words:** road accident, auto-technical expertise, visibility.*

За даними Національної поліції за період з 01.01.2021 по 31.08.2021 в Україні відбулося 2579 дорожньо-транспортних пригод з загиблими та/або травмованими [3].

Досудове розслідування таких випадків є досить специфічним, оскільки під час розслідування слідчому потрібно враховувати не лише

юридичні, а й технічні аспекти. В свою чергу технічні аспекти також мають свої особливості.

Однією з особливостей досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, які відбулися у темний час доби або в умовах недостатньої видимості, є встановлення об'єктивної видимості об'єкта, що під час дорожньо-транспортної пригоди створив небезпеку або перешкоду для руху, а також встановлення об'єктивної видимості дороги (видимості елементів проїзної частини) в умовах місця ДТП. Ці параметри вказуються в постанові або ухвалі про призначення автотехнічної експертизи у якості вихідних даних для проведення дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод.

Відразу ж слід зауважити, що об'єктивна видимість конкретного об'єкта та об'єктивна видимість дороги не завжди є однаковими по величині, це взагалі два різних параметри, які потрібні для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу різним вимогам Правил дорожнього руху.

Об'єктивна видимість дороги необхідна для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.2. Правил дорожнього руху, де вказано: «У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги» [1; 2; 4].

Об'єктивна видимість конкретного об'єкту, який під час дорожньо-транспортної пригоди створював небезпеку або перешкоду для руху, необхідна для оцінки відповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.3. Правил дорожнього руху, де вказано: «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; 2; 4].

З одного боку об'єктивна видимість об'єкта, що під час дорожньо-транспортної пригоди створював небезпеку або перешкоду для руху, та об'єктивна видимість дороги (видимість елементів проїзної частини) взаємопов'язані: чим яскравіше світло фар, тим більше об'єктивна видимість об'єкта та об'єктивна видимість дороги. Але з іншого боку ці параметри можуть мати й розбіжності, оскільки вони залежать не тільки від яскравості світла фар транспортного засобу, а й від розташування об'єкта або елемента проїзної частини, об'єктивна видимість якого визначається, відносно оптичних осей фар транспортного засобу: чим ближче об'єкт або елемент проїзної частини до оптичної осі фари, тим краще його видимість, та, навпаки, чим далі об'єкт або елемент проїзної частини від оптичної осі фари, тим менше його видимість (рис. 1).

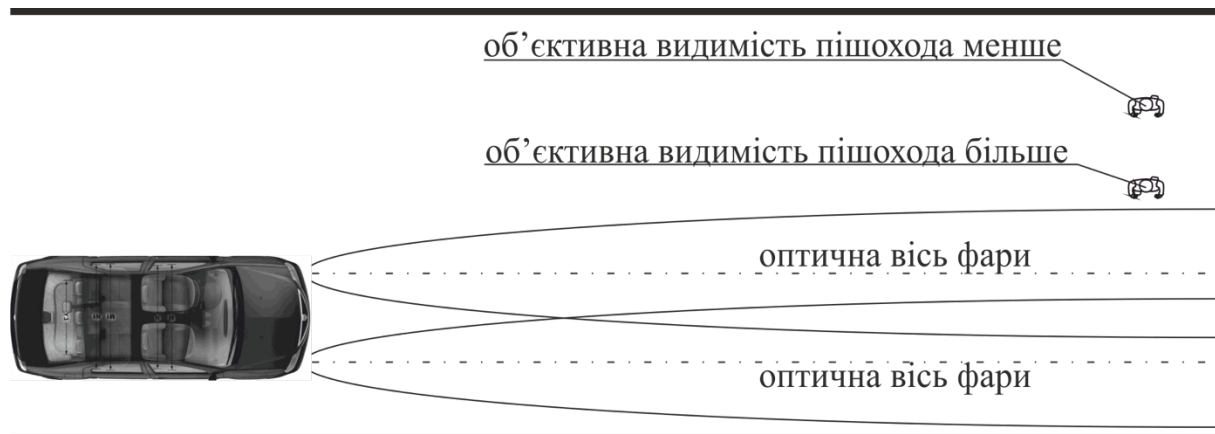


Рис. 1. Зміна об'єктивної видимості пішохода в залежності від його розташування відносно оптичної осі фар автомобіля

Таким чином, якщо під час зближення учасників дорожньо-транспортної пригоди об'єкт, що створив небезпеку або перешкоду для руху, зміщувався у поперечному напрямку відносно напрямку руху транспортного засобу, то об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, під час зближення учасників дорожньо-транспортної пригоди постійно змінюється.

Крім того, об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, залежить від контрастності цього об'єкта та фону за ним. Наприклад, перешкода білого кольору на чорному фоні або перешкода чорного кольору на білому фоні видна краще, ніж перешкода білого кольору на білому фоні або перешкода чорного кольору на чорному фоні.

Оскільки при переміщенні об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, фон за ним може змінюватись (рис. 2), то об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, також може змінюватись.

При цьому колір навколишнього середовища, який створює фон позаду об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, ніяким чином не залежить ні від яскравості світла фар транспортного засобу, ні від розташування елементів навколишнього середовища відносно оптичної осі фар транспортного засобу. Звідси слідує, що будь-яка закономірність зміни контрастності об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, та фону позаду цього об'єкта відсутня. Особливо це справедливо для місцевості, де поряд з проїзною частиною розташовані різнокольорові елементи, що мають вертикальну поверхню (будівлі, паркани та ін.).

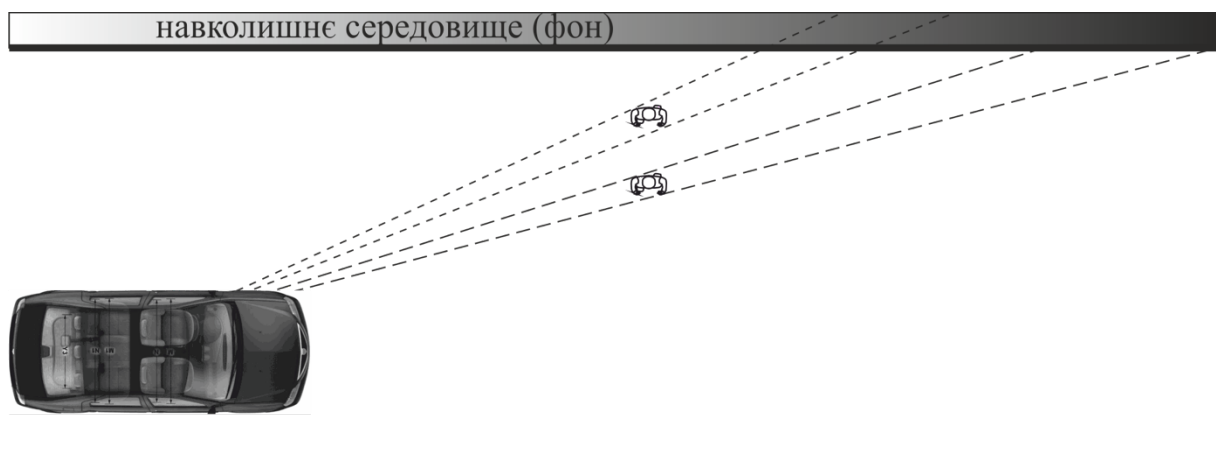


Рис. 2. Зміна фону позаду пішохода в залежності від його розташування відносно автомобіля

Таким чином, на відміну від яскравості світла фар та від розташування об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, відносно оптичної осі фар транспортного засобу, будь-які закономірності зміни об'єктивної видимості вказаного вище об'єкта від його розташування відносно транспортного засобу відсутні.

В зв'язку з обставинами, що вказані вище, найбільш точно об'єктивна видимість об'єкта, що створив небезпеку або перешкоду для руху, в світлі фар транспортного засобу може бути визначена лише експериментально на місці, де відбулася дорожньо-транспортна пригода, в умовах, що максимально наближені до тих, що були під час дорожньо-транспортної пригоди, з урахуванням напрямку характеру та швидкості переміщення всіх учасників дорожньо-транспортної пригоди.

Література

1. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы под ред. Н.М. Кристи. М., 1971.
2. Правила дорожнього руху. К., 2019.
3. Статистика ДТП з загиблими та/або травмованими. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> - назва з екрану.
4. Судебная автотехническая экспертиза, ч. 2 под ред. В.А. Иларионова, ВНИИСЭ. М., 1980.