

УДК 343.983.25

Сергій Олександрович ШЕВЦОВ,

кандидат педагогічних наук, заступник директора
Харківського науково-дослідного
експертно-криміналістичного центру МВС України

ЕКСПЕРТНИЙ АНАЛІЗ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД: ПИТАННЯ ПЕРЕДБАЧЕННЯ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

В Україні, як і в усьому світі, зберігається високий рівень смертності з причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Перше місце у рейтингу основних причин ДТП посягає найчисленніша група – причини, пов'язані з діями учасників дорожнього руху, що не відповідають Правилам дорожнього руху (далі – ПДР, Правила) і дорожній обстановці (понад 90% ДТП від їх загальної кількості), друге місце – причини, пов'язані з несправністю транспортних засобів (далі – ТЗ), третє – причини, пов'язані з незадовільними дорожніми умовами [1, с. 14–15].

Безумовно недотримання вимог ПДР учасниками руху потребує постійного аналізу виявлених причин та пошуку шляхів з усунення проблеми. Особливо це стосується дій водія ТЗ, як оператора джерела підвищеної небезпеки. У більшості випадків водій взаємодіє з ТЗ у мінливому середовищі, де вірогідність виникнення нештатної ситуації достатньо висока, тому від практичних навичок водія, від вміння виявляти ознаки та *передбачати* (прогнозувати) можливість виникнення небезпеки для руху, залежить загальна безпека на дорозі.

На наш погляд, саме функції «*передбачення*» в діях водія ТЗ слід приділити особливу увагу. «*Передбачення*» в науці – футурологічний метод визначення, опису об'єктів, явищ фізичної реальності, які ще не існують але можуть з'явитися і бути виявленими, де *футурологія* (від лат. *futurum* – майбутнє та грец. *λόγος* – вчення) – це наука прогнозування майбутнього [2].

Щодо терміну «*передбачення*», то вперше його було застосовано у міжнародній Конвенції про дорожній рух від 8 листопаду 1968 року (далі – Конвенції) у статті 13: «Скорость и дистанция. 1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством... Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии *предвидеть*...» [3].

Пізніше, у 1973 році в СРСР були введені в дію Правила дорожнього руху, які, в частині вибору водієм швидкості руху та вжиття заходів із запобігання ДТП, повністю відповідали основним вимогам Конвенції, а саме: «п.73. Водитель должен выбрать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза, быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством. Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он *должен был и мог предвидеть*» [4].

В подальшому Правила були перероблені, доповнені та введені в дію у 1980 році. Але вже у новій редакції, в положеннях про вибір водієм швидкості руху, термін «*передбачення*» був відсутній: «п. 9.6. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей и состояния транспортного средства и груза. В случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства» [5].

У 2002 році були введені в дію Правила дорожнього руху України, в яких термін «передбачати» також не вживається, а вводиться термін «виявляти»: «п.12.3. 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» [6].

Таким чином, починаючи з 1980 року зміст окремих положень ПДР, стосовно вибору швидкості руху та заходів запобігання ДТП, почав відрізнятися від концептуальних положень Конвенції. Безумовно, цей процес супроводжувався і змінами методичних підходів в експертній практиці до оцінки дій водія – учасника ДТП. Розглянемо приклад негативного впливу переходу ПДР від терміну «передбачити» до терміну «виявити».

Приклад. Водій ТЗ рухається по дорозі (швидкість 50 км/год) та наближається до позначеного знаками та дорожньою розміткою пішохідного переходу. Оглядовість в зоні переходу обмежена ТЗ, припаркованими вздовж правої межі проїзної частини.

Якщо «передбачати», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; попереджувальних – плавно знижує швидкість та збільшує боковий інтервал з ТЗ, обмежуючими оглядовість; екстрених – з моменту появи пішохода на переході зупиняє ТЗ до полоси його руху. Якщо ж «виявляти», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; екстрених – з моменту появи пішохода застосовує гальмування до повної зупинки ТЗ. В розглянутому випадку, за відсутності елементу «передбачення» (який враховує необхідність попереджувальних дій), ризик наїзду на пішохода різко зростає.

На питаннях, споріднених з «передбаченням», пов'язаних з виявленням ознак можливого виникнення небезпеки для руху, оцінюванням різноманітних дорожньо-транспортних ситуацій (далі – ДТС), «факультативними» основами прийняття рішення про вжиття попереджувальних заходів та самими заходами, у 2003 році акцентували увагу судові експерти-автотехніки С. О. Шевцов та К. В. Дубонос [7, с. 34–81; 88–106]. Однак запропоновані ними підходи були реалізовані частково та лише в судово-експертній діяльності.

Питаннями підвищення якості й ефективності професійної підготовки водіїв взагалі займалося не так багато науковців. Найбільш вагомими з них виступають автори низки друкованих видань З. Д. Дерех та Ю. Є. Заворицький, які приділили особливу увагу розробці методів формування у водіїв навичок та вмінь щодо прийняття вірних та своєчасних рішень у відповідності з типовими ДТС та урахуванням їх можливого розвитку [8, 9, 10]. Однак у великому об'ємі корисних напрацювань і вдалих прикладів жодних натяків на можливість відпрацювання у водіїв навичок «передбачення».

Якщо розглянути вимоги Державного стандарту України до підготовки водіїв автотранспортних засобів, то за тематичним планом передбачено вивчення водієм теми «Дорожньо-транспортні пригоди» [11]. Але, враховуючи, що в положеннях ПДР відсутнє поняття «передбачення» водієм можливого виникнення небезпеки для руху, то відсутній такий елемент навчання і у самих програмах підготовки.

Отже, на нашу думку, однією з головних причин аварійності на автошляхах України може виступати комплексна проблема – невідповідність окремих положень ПДР (щодо вибору швидкості руху та заходів із запобігання ДТП) концептуальним положенням Конвенції та пов'язана з цим відсутність елементу «передбачення» небезпеки для руху в програмах підготовки водіїв ТЗ. Вирішення цієї комплексної проблеми без внесення змін до Правил неможливе. Та за умов внесення таких змін, водночас виникне необхідність у коригуванні не тільки програм підготовки водіїв всіх категорій, а й методики експертної оцінки дій водіїв, які могли *передбачити* можливість виникнення небезпеки для руху, вжити низку попереджувальних заходів та запобігти ДТП.

Список бібліографічних посилань: 1. Туренко А. М., Клименко В. І., Сараєв О. В., Данець С. В. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП : підручник. Харків : ХНАДУ, 2012. 320 с. 2. Передбачення // Вікіпедія : віл. енцикл. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Передбачення> (дата звернення: 12.10.2018). 3. Конвенція про дорожній рух : від 08.11.1968 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 12.10.2018). 4. Правила дорожнього движения (вводятся в действие 1 января 1973 года) //

За рулем : сайт. URL: <https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia> (дата звернення: 12.10.2018). 5. Правила дорожного движения (вводятся в действие 1 июня 1980 года) // За рулем : сайт. URL: <https://www.zr.ru/archive/zr/1979/12/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia> (дата звернення: 12.10.2018). 6. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2002 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 12.10.2018). 7. Шевцов С. О., Дубонос К. В. Дорожньо-транспортні пригоди. Критерії оцінювання дій водія : вироб.-практ. вид. Харків : Факт, 2003. 176 с. 8. Дерех З. Д., Заворицький Ю. Є. Ілюстровані Правила дорожнього руху України : навч. посіб. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ : Арії, 2017. 120 с. 9. Дерех З. Д., Заворицький Ю. Є. Небезпечні ситуації на дорозі. Як їх уникнути: практичні поради водіям. Київ : Арії, 2018. 72с. 10. Дерех З. Д., Заворицький Ю. Є. Вчимося керувати автомобілем. 33 уроки : навч. посіб. для автошкіл. Київ : Арії, 2014. 62с. 11. Професія – водій автотранспортних засобів // Державний стандарт професійно-технічної освіти. ДСПТО 8322.01.00.60.24-2012. URL: <http://elanets-palvimk.mk.sch.in.ua/Files/downloads/Водій.doc> (дата звернення: 12.10.2018).

Одержано 14.10.2018

УДК 343.985.4

Валерій Миколайович ШЕВЧЕНКО,

кандидат хімічних наук, завідувач сектору фізико-хімічних досліджень
відділу дослідження матеріалів, речовин і виробів

Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ОСОБЛИВОСТІ ВИЛУЧЕННЯ ЗРАЗКІВ ҐРУНТОВИХ ОБ'ЄКТІВ ДЛЯ ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Судово-ґрунтознавча експертиза, як показує практика, не є дуже поширеним видом експертиз, тому на даний момент слідчі зазвичай не мають чіткого уявлення, щодо правильного вилучення нашарувань ґрунту з об'єкту-носія, кількості, місць, маси і глибини відбору зразків ґрунту, не бачать суттєвої різниці між контрольними і порівняльними зразками ґрунту. Проте, неправильний відбір цих самих зразків може завадити експертові зробити найбільш повні і всеосяжні висновки.

Об'єктами судово-ґрунтознавчої експертизи є безпосередньо ґрунти, глини, піски, щебінь, вапняки, крейда і гіпс, вугілля, шлаки, будівельні матеріали на основі гідравлічних в'язучих (цемент, цегла, шлакоблоки) тощо [1; 2]. В судово-ґрунтознавчій експертизі вони можуть бути представлені у вигляді нашарувань на об'єктах-носіях і відшарувань, залишених на місці події, а також конкретних локальних ділянок місцевості, які представлені зразками.

За допомогою судово-ґрунтознавчої експертизи вирішуються ідентифікаційні, діагностичні та ситуалогічні задачі.

Перша задача – ідентифікація місця події, яка пов'язана з ототожненням нашарувань ґрунту на об'єкті-носії з ґрунтовим покривом конкретної ділянки місцевості. Стадіями вирішення ідентифікаційних задач (після встановлення наявності нашарувань ґрунту на об'єктах-носіях чи встановлення природи нашарувань) є: встановлення спільної родової та групової належності ґрунтів, що порівнюються; ідентифікація (ототожнення) ділянки місця події або встановлення факту контактної взаємодії об'єктів, на яких виявляються ґрунтові нашарування.

Другий клас задач – діагностичні. До цих задач відноситься встановлення наявності нашарувань ґрунту, їх природи (віднесення їх до ґрунтових або певних ґрунтово-мінеральних об'єктів), локалізації нашарувань тощо. Необхідність у вирішенні суто діагностичних задач виникає у випадках необхідності встановлення невідомої ділянки місця події за нашаруваннями ґрунту, що виявлені на об'єктах-носіях, наприклад, коли місце знайдення трупа не відповідає місцю скоєння злочину, тобто місце події є об'єктом, що