

«Common Rail» дизельных двигателей при её завоздушивании. Вестник Брянского государственного технического университета. 2019. № 4 (77). С. 52-59. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-iznashvaniya-detaley-toplivnoy-sistemy-common-rail-dizelnyh-dvigatelay-pri-eyo-zavozdushivanii>.

diesel engines during its airing. Retrieved from: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-iznashvaniya-detaley-toplivnoy-sistemy-common-rail-dizelnyh-dvigatelay-pri-eyo-zavozdushivanii> (in Russian).

FEATURES OF A COMPREHENSIVE FIRE-TECHNICAL STUDY OF THE CIRCUMSTANCES OF FIRES ON MOTOR-TRACTOR EQUIPMENT EQUIPPED WITH DIESEL INTERNAL COMBUSTION ENGINES WITH A COMMON RAIL INJECTION SYSTEM

I. Stelmashov

In the expert practice of fire research there is an increasing need for forensic complex fire-technical and mechanical engineering examinations. This need is especially relevant against the background of growing fires in Ukraine on modern foreign-made vehicles. In particular, those equipped with internal combustion diesel engines with Common Rail injection system.

Key words: forensic fire-technical and mechanical-engineering examination, diesel internal combustion engine, fuel system, Common Rail injection system.

DOI: <https://doi.org/10.33994/kndise.2022.67.53>
УДК 343.98

Віталій Євгенійович Вовк
головний судовий експерт
Черкаського відділення

E-mail: vitalii.vovk@kndise.gov.ua

*Київський науково-дослідний інститут судових експертиз
Міністерства юстиції України*

НЕОБХІДНІСТЬ ЗМІНИ ПОНЯТТЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ У ПРАВИЛАХ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

Проаналізовано підходи до вирішення питання про встановлення моменту виникнення небезпеки для руху при виконанні автотехнічних експертиз. Обґрунтовано необхідність зміни поняття моменту виникнення небезпеки у Правилах дорожнього руху України.

Ключові слова: правила дорожнього руху, безпека для руху, автотехнічна експертиза, момент виникнення небезпеки.

Постановка проблеми. При проведенні судових автотехнічних експертиз обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) однією із основних складових є дослідження технічної можливості уникнути дорожньо-транспортної пригоди з моменту виникнення небезпеки для руху, що безпосередньо впливає на оцінювання відповідності дій учасників пригоди вимогам Правил дорожнього руху та встановлення причинно-наслідкових зв'язків між їх діями та виникненням пригоди.

На даний час не вироблено єдиних загальноприйнятих та загальнозрозумілих підходів визначення моменту виникнення небезпеки для руху, що породжує труднощі при призначенні та проведенні автотехнічних експертиз. Неоднозначність встановлення моменту виникнення небезпеки для руху залишається актуальною і в експертному середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Застосування різних підходів до встановлення моменту виникнення небезпеки для руху має не однозначний характер та є притаманним для різних експертних шкіл.

У першу чергу це стосується випадків, коли момент виникнення небезпеки для руху пов'язують із величиною гальмівного чи зупинного шляху транспортного засобу. Такий підхід був наведений ще у «Методичних рекомендаціях з проведення автотехнічних експертиз» де зазначалось: «... опасная обстановка для водителя, пользующегося преимущественным правом проезда перекрестка, возникает с момента пересечения какой-либо линии или границы другим транспортным средством, движущимся в поперечном направлении, если и до момента пересечения этой линии очевидно, что остановит это транспортное средство, чтобы предотвратить столкновение, уже невозможно. Водитель в подобном случае должен применять меры раньше, чем это транспортное средство достигнет границ. Опасная обстановка в этих случаях возникает в момент, когда ... оно приблизилось к этой полосе на расстояние, равное сумме тормозного пути и безопасного интервала» [4, с. 16].

Застосування величини гальмового шляху та зупинного шляху, при визначення моменту виникнення небезпеки для руху, наведений і в роботах С. О. Шевцова та К. В. Дубоноса, у яких автори опосередковано пропонують виходити з прогнозування небезпечної ситуації, і водночас стверджують, що «...на водителя не может быть возложена обязанность предвидения опасных действий со стороны окружающих лиц. На водителя возлагается определенная обязанность лишь с того момента, когда возникла опасная ситуация. Следовательно, здесь речь идет не о предвидении водителем возможных поступков других участников движения, а о моменте, когда опасное поведение другого участника движения приобрело характер конкретного действия, стало объективной реальностью» [5, с. 7].

Мета дослідження. Метою наукової статті є вироблення єдиного підходу по визначенню моменту виникнення небезпеки для руху при призначенні та проведенні судових автотехнічних експертиз, а також ліквідація розбіжностей та різних методичних підходів при визначенні моменту виникнення небезпеки шляхом внесення необхідних змін у Правила дорожнього руху.

Викладення основного матеріалу. Вимоги п. 12.3 Правил дорожнього руху передбачають, що:

«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].

Термін «небезпека для руху», визначений у п. 1.10 Правил дорожнього руху України, має наступний зміст:

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.

Відповідно до Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень момент виникнення небезпеки для руху визначається слідчим (судом) у постанові (ухвалі) про призначення експертизи. У разі відсутності моменту виникнення небезпеки для руху, експерт може визначити його самостійно та провести дослідження. Якщо експерт вважає, що заданий ініціатором проведення експертизи момент виникнення небезпеки для руху задано невірно, то він може обґрунтувати необхідний момент виникнення небезпеки для руху та провести дослідження у двох варіантах [2].

На даний час не вироблено єдиних загальноприйнятих підходів визначення моменту виникнення небезпеки для руху, щовикликає труднощі при призначенні та проведенні автотехнічних експертиз.

Різне тлумачення моменту виникнення небезпеки для руху призводить до отримання протилежних висновків експертів, що затягує та ускладнює прийняття рішень у справах по ДТП.

Так, при перехресних зіткненнях, момент виникнення небезпеки для руху водія, який рухається головною дорогою, можуть пов'язувати із величиною гальмового шляху іншого транспортного засобу, що наближається до головної дороги.

У даному випадку, водій який рухається головною дорогою, об'єктивно не спроможний встановити величину гальмівного шляху іншого транспортного засобу. Або, коли небезпека для руху виникає на відстані зупинного шляху транспортного засобу.

Даний підхід до визначення моменту виникнення небезпеки для руху зобов'язує водія завчасно передбачати можливе місце виникнення пригоди, або, що інший учасник дорожнього руху не буде дотримуватись вимог Правил дорожнього руху, що суперечить положенням, закріпленим у п. 1.4, яким передбачено, що:

Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують їх.

Огляд та аналіз існуючих методичних рекомендацій із встановлення моменту виникнення небезпеки для руху свідчить про те, що в основі розбіжностей лежить складний характер ДТП, яка є результатом об'єктивних і суб'єктивних причин, які взаємопов'язані між собою.

Так, з одного боку, розвиток механізму ДТП залежить від дій водія на основі його особистих, суб'єктивних якостей, з другого боку – за об'єктивними законами руху фізичних об'єктів, які від водія не залежать.

Отже, можливість уникнути ДТП визначається дослідженням дій водія у дорожній обстановці, що склалася на час пригоди. Якщо оцінювання особистих якостей водія не входить до компетенції автотехнічної експертизи, то дослідження розвитку механізму ДТП на основі фізичних законів становить її основу. Експерт досліджує об'єктивні, незалежні від особистих якостей водія обставини ДТП.

Таким чином, використання фізичних величин руху, при встановленні моменту виникнення небезпеки (далі – МВН), вимагає від учасника дорожнього руху передбачення та візуальної оцінки параметрів руху технічного засобу (далі – ТЗ), його віддаленості, гальмівних властивостей, що, з огляду на положення п. 1.4 ПДР є неправомірним.

Уникнути неоднозначностей та суперечностей, при встановленні моменту виникнення небезпеки для руху, можливо лише чітким розмежуванням технічного й правового аспектів експертних досліджень.

Досвід проведення автотехнічних експертиз свідчить, що розмежування технічного та правового аспектів досліджень повинно бути не тільки на рівні методологічних вимог проведення експертиз, а й логічним, загальнозрозумілим підходом до визначення небезпеки для руху у Правилах дорожнього руху.

Із наведеного у Правилах дорожнього руху терміну «небезпека для руху» логічно слідує, що поява об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її, є лише однією з необхідних умов виникнення небезпеки. Іншою умовою виступає наявність загрози безпеці дорожнього руху.

Таким чином, за визначенням терміна «небезпека для руху», наведеного у Правилах дорожнього руху, необхідною й достатньою умовою виникнення небезпеки для руху слід вважати 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 у діяч учасників дорожнього руху невідповідностей вимогам Правил.

Критерії, які б однозначно свідчили про наявність (чи відсутність) загрози безпеці дорожнього руху, у Правилах дорожнього руху не сформульовані, що спонукає до індивідуального, побудованого на особистому досвіді, оцінюванні дорожньої ситуації ініціатором проведення експертизи чи самим експертом, що носить суб'єктивний характер і може не відповідати об'єктивному розвитку механізму ДТП.

Виходячи із того, що Правила дорожнього руху призначені для забезпечення безпеки дорожнього руху і дотримання їх вимог є необхідною умовою, тому об'єктивним критерієм виникнення небезпечної ситуації

необхідно вважати невідповідність дій учасника дорожнього руху вимогам зазначених Правил. Такий підхід дозволяє виключити суб'єктивний момент при встановленні моменту виникнення небезпечної ситуації, яка загрожує безпеці руху, з одного боку, а з другого – забезпечує об'єктивне оцінювання дій учасників дорожнього руху.

Наприклад, якщо у момент, коли водій об'єктивно був спроможний виявити пішохода, який лише наближався до проїзної частини, то відсутні підстави вважати про виникнення для водія небезпеки для руху, оскільки сам факт наближення пішохода до проїзної частини ще не містить невідповідностей вимогам Правил, які б вказували на виникнення загрози безпеці дорожнього руху.

Також, у визначенні небезпеки для руху йдеться про «рухомий об'єкт», яким може бути не тільки транспортний засіб чи пішохід (велосипедист), а й некерований об'єкт, наприклад: колесо, гужовий віз, речовий візок, інвалідний візок, дитячий візок, причеп, напівпричіп, санчата, тощо.

Вимоги п. 1.7 Правил дорожнього руху звертають особливу увагу водіїв до категорії учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку й особи з ознаками інвалідності.

Висновки. Підбиваючи підсумки викладеному необхідно зазначити, що чітко та загально зрозуміле формулювання поняття небезпеки для руху у Правилах дорожнього руху упорядкує різні методичні підходи по визначенню моменту виникнення небезпеки для руху, спростить сприйняття учасниками дорожнього руху, органами розслідування, судами та експертами моменту виникнення небезпеки для руху, скоротить терміни розслідування чи розгляду справ, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами.

Нижче наведено приклад формулювання поняття небезпеки для руху: небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки, створена діями учасників дорожнього руху або технічним станом транспортного засобу, що не відповідають вимогам цих Правил і загрожують безпеці дорожнього руху.

Окремими випадками небезпеки для руху є наближення до смуги руху транспортного засобу дітей, людей із зовнішніми ознаками інвалідності, сп'яніння чи неадекватної поведінки, тварин та некерованих об'єктів, а також рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку.

Перелік посилань

1. Про Правила дорожнього руху: постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.
2. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень: наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998

References

1. On the Rules of the Road: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 10.10.2001 № 1306. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1306-2001-%D0%BF> (in Ukrainian).
2. On approval of the Instruction on appointment and conduct of forensic examinations and expert research and Scientific and methodological recommendations on preparation and appointment of forensic examinations and expert research: order of the Ministry of Justice of Ukraine of 08.10.1998 № 53/5.

№ 53/5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>.

3. Методика експертного дослідження моменту виникнення небезпеки для руху при проведенні судово-автотехнічних експертиз / Дніпропетровський НДІСЕ. Дніпропетровськ, 2015. (Реєстр. код 10.1.19).

4. Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы / ЦНИИСЭ. Москва, 1971. 112 с.

5. Шевцов С. О., Дубонос К. В. Дорожно-транспортные происшествия: критерии оценки действий водителя. Харьков, 2003. 176 с.

Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>. (in Ukrainian).

3. Methods of expert research the moment of danger to movement when conducting forensic engineering expertise. Dnipropetrovsk Scientific Research Institute of Forensic Expertise. Dnipropetrovsk. 2015. (Registration No. 10.1.19.). (in Ukrainian).

4. Christi, N. M. (1971). Methodical recommendations on the production of auto technical examination. Moscow. 112 p. (in Russian).

5. Shevtsov, S. O., Dubonos, K. V. (2003). Road traffic accidents: criteria for assessing driver actions. Kharkov. 176 p. (in Russian).

THE NEED TO CHANGE THE CONCEPT OF THE MOMENT OF DANGER OF TRAFFIC IN THE RULES OF THE TRAFFIC IN UKRAINE

V. Vovk

Approaches to the decision of a question of the establishment of the moment of occurrence of danger to movement at a performance of auto technical examinations are analyzed. The necessity to change the concept of the moment of danger in the Rules of the Road of Ukraine is substantiated.

When conducting forensic autotechnical examinations of the circumstances and mechanism of traffic accidents, one of the main components is the study of the technical feasibility of preventing a traffic accident from the moment a danger arises for traffic, which directly affects the assessment of compliance with the Rules of the Road on the roads of Ukraine. causal relationships between their actions and the occurrence of an accident.

At present, there are no common and generally accepted approaches to determining the moment of danger to traffic, which causes difficulties in the appointment and conduct of technical examinations.

Key words: rules of the road, danger to traffic, auto technical examination, moment of danger.