DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.1.2020.30>
УДК 343.98

В. С. Ольхов,

завідувач сектору лабораторії інженерно-транспортних досліджень

ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса,

м. Харків, Україна,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5982-4480>, e-mail: Olhov_81@ukr.net

ВИЗНАЧЕННЯ ПРИЧИНОВО-НАСЛІДКОВОГО ЗВ'ЯЗКУ МІЖ НЕНАЛЕЖНИМ ОБЛАШТУВАННЯМ ТЕХНІЧНИМИ ЗАСОБАМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА НАСТАННЯМ ДТП

Розглянуто проблемні питання, які виникають у експертів і судово-слідчих органів під час призначення та проведення комплексних судових дорожньо-технічних і автотехнічних експертиз (експертних досліджень). Запропоновано алгоритм проведення експертного дослідження під час визначення неналежного технічного стану та причиново-наслідкового зв'язку з виникненням ДТП. Визначено категорії фактичного й належного (нормативного) стану організації дорожнього руху. Наведено приклади визначення причинового зв'язку з ДТП за неналежного облаштування нерегульованих перехресть у межах призначеної комплексної судової дорожньо-технічної й автотехнічної експертизи за матеріалами кримінального провадження.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, нерегульоване перехрестя, технічні засоби, інженерне облаштування, зіткнення транспортних засобів.

Постановка наукової проблеми. Під час розслідування злочинів у сфері безпеки дорожнього руху судово-слідчі органи не приділяють належної уваги дорожнім умовам, які передували виникненню дорожньо-транспортної пригоди (далі — *ДТП*), а також не визначають причиново-наслідковий зв'язок між незадовільними дорожніми умовами та настанням ДТП. Відповідно до вимог ст. 288 Кримінального кодексу України ¹, особу, яка порушила правила, норми та стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, унаслідок чого потерпілий зазнав тілесних ушкоджень середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або помер, може бути притягнуто до кримінальної відповідальності. За аналогією, Кодексом про адміністративне правопорушення України також передбачена відповідальність за порушення правил, норм і стандартів під час

¹ Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III (зі змінами та доповненнями)//*Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 25—26. Ст. 131.

утримання автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Окремі питання теоретичних і методичних основ визначення причинового зв'язку під час розслідування злочинів, зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху, розглянуто в працях таких учених: Г. В. Жилінського, В. А. Іларіонова, В. А. Кирєєва, Н. М. Крісті ¹, М. С. Романова ², М. С. Корчана, М. Д. Шаргородського, Н. Б. Лягушина та ін.

Мета статті. Визначити критерії оцінки причиново-наслідкового зв'язку між неналежним облаштуванням технічними засобами організації дорожнього руху та настанням ДТП; визначити категорії фактичного й належного (нормативного) стану організації дорожнього руху.

Викладення основного матеріалу дослідження. Останнім часом ми спостерігаємо значне зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, спричинене збільшенням щільності й інтенсивності потоків транспортних засобів. При цьому вулична-дорожня мережа не змінюється на вимоги доби та перебуває практично на тому ж рівні, що й кілька десяти років назад. У деяких містах України розвинуто так звану автоматичну систему керування дорожнім рухом, проте, вона стосується лише роботи світлофорних об'єктів у режимі реального часу та не має змоги впливати на виникнення ситуацій, коли на перехрестях і пішохідних переходах відсутні технічні засоби організації дорожнього руху (такі, як дорожні знаки, дорожня розмітка та ін.).

Також на території України введено автоматичне фіксування порушень Правил дорожнього руху України (далі — *ПДР України*), при цьому система фіксування адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі на початковому етапі фіксує лише такий вид порушень ПДР України, як перевищення визначених обмежень швидкості руху транспортних засобів ³.

Аналіз ДТП за видами, яку наводить Управління патрульної поліції України, свідчить про те, що із 26052 ДТП з постраждалими 2019 року лише 199 ДТП з постраждалими визначили як скоєні за умов незадовільного стану дороги, а 327 ДТП з постраждалими — як скоєні за умов незадовільного стану вулиць населених пунктів ⁴. У цьому разі лише дещо

¹ Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы/под. ред. Б. М. Комаринца. Москва: ЦНИИСЭ, 1971. 112 с.

² Романов Н. С. Вопросы исследования причинной связи судебной автотехнической экспертизой. Киев: РИО МВД УССР, 1973. 60 с.

³ Інформація про встановлені технічні засоби (прилади контролю)/офіц. сайт Патрульної поліції. URL: http://patrol.police.gov.ua/automatic_fixation/informatsiya-pro-vstanovleni-kaf (дата звернення: 02.06.2020).

⁴ Статистика ДТП в Україні/офіц. сайт Патрульної поліції. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення: 02.06.2020).

більше 2 % ДТП, які сталися 2019 року на території України, у статистичній звітності Управління патрульної поліції України визначила як такі, що сталися внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг і вулиць населених пунктів. При цьому у звітності не розмежовано ДТП, що сталися внаслідок незадовільного стану елементів автомобільної дороги та вулиць населених пунктів безпосередньо, а які — внаслідок неналежного стану технічних засобів регулювання дорожнього руху на автомобільних дорогах і вулицях населених пунктів.

Усе частіше судово-слідчі органи звертаються до експертних установ, зокрема, і до ХНДІСЕ, з метою визначити, чи впливало неналежне облаштування вулично-дорожньої мережі на виникнення конкретного ДТП. Іншими словами, на дослідження ставляться питання не тільки про визначення неналежного облаштування ділянки шляху, де сталося ДТП, а й про наявність причиново-наслідкового зв'язку між визначеними невідповідностями та настанням ДТП. Дослідження зазначених вище питань належить до експертної спеціальності 10.16 «Дорожньо-технічні дослідження». Попит на експертні дослідження саме неналежного облаштування вулично-дорожньої мережі та причини виникнення ДТП постійно збільшується. При цьому практика проведення судових дорожньо-технічних досліджень, а саме аналіз наданих на дослідження матеріалів, свідчить про те, що більшість кримінальних проваджень розслідують як на досудовому слідстві, так і в суді за фактом порушення ПДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Тобто у статистичній звітності Управління патрульної поліції України дані ДТП не належать до таких, які виникли внаслідок неналежного стану автомобільних доріг і вулиць населених пунктів, а під час проведення дорожньо-технічних досліджень фахівці з'ясовують, що саме неналежне облаштування вулично-дорожньої мережі перебуває, з технічної точки зору, у причиновому зв'язку з виникненням ДТП.

Тому у звітності штучно створюється видимість, ніби дорожні умови жодним чином не впливають на розвиток та настання ДТП, і лише невідповідні дії учасників дорожнього руху (водіїв та інших) зумовлюють настання ДТП на території України.

Усебічний аналіз всіх видів ДТП неможливе без виявлення факторів і причин, які їх спричиняють. ДТП необхідно розглядати як пригоду, що виникла в системі «водій — автомобіль — дорога — навколишнє середовище», тобто не обмежуватися лише дослідженням дій водія.

Безпеку дорожнього руху на автомобільних дорогах і вулицях населених пунктів, зокрема, можна забезпечити своєчасним інформуванням учасників дорожнього руху, передусім, водіїв транспортних засобів, про зміну дорожньої обстановки, допустимі й безпечні режими руху.

Своечасне та належне інформування учасників дорожнього руху про зміну дорожньої обстановки, допустимі й безпечні режими руху передбаче-

но вимогами ПДР України шляхом застосування технічних засобів та інженерного облаштування¹.

Технічні засоби — спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огороження різних типів, світлофорне обладнання тощо).

Інженерне облаштування — спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних і зручних умов руху (освітлення, технологічного зв'язку, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху тощо).

Станом на сьогодні організації, які відповідають за розміщення, ремонт і своєчасне оновлення технічних засобів організації дорожнього руху, а саме дорожніх знаків, дорожньої розмітки та ін., техніко-експлуатаційний стан засобів організації дорожнього руху, не завжди вчасно це роблять, тому ми маємо подекуди їх зношування до 100 %. Ця обставина призводить до того, що учасники дорожнього руху не мають достатньої інформації або несвоєчасно поінформовані про особливості організації дорожнього руху.

Як приклад слід зазначити, що в експертній практиці відсутній єдиний підхід під час технічного аналізу дій водіїв транспортних засобів, які припустилися зіткнення за неналежного облаштування ділянки дороги технічними засобами організації дорожнього руху. Також це стосується і технічної оцінки дій учасників дорожнього руху, коли належним чином не визначено черговість проїзду перехрестя. Тому виникає ситуація, коли в тій самій дорожньо-транспортній ситуації кожен з учасників дорожнього руху має переважне право на проїзд перехрестя. Зазначену проблему не розв'язано належним чином як у теоретичному, так і практичному аспектах. Це створює умови для різного ставлення до технічної оцінки дій водіїв транспортних засобів під час аналізу обставин ДТП, у цьому разі виникає необхідність дослідити вплив невідповідного облаштування перехрестя на настання ДТП.

Узагалі в довідково-нормативній літературі з питань теорії і практики судової автотехнічної та дорожньо-технічної експертиз відсутні роботи, які б стосувалися проблематики такого роду, оскільки для цього необхідно проводити комплексні дорожньо-технічні й автотехнічні дослідження з метою визначити відповідність обладнання, розташування, експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування нерегульованих перехресть.

У Харківському НДІСЕ останнім часом виконано низку наукових праць, покликаних усунути проблеми, які виникають під час проведення технічної оцінки дій учасників ДТП за неналежного облаштування автомобільних доріг і вулиць населених пунктів технічними засобами організації

¹ Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV (зі змінами та доповненнями)//*Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2005. № 51. Ст. 556.

дорожнього руху. Наприклад, розроблено методику «Експертне дослідження дій водія під час ДТП при неналежному облаштуванні технічними засобами пішохідних переходів та перехресть»¹. У цій методиці запропоновано алгоритм експертного дослідження з оцінки дій водіїв і визначення впливу неналежного обладнання, застосування, розташування, експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування наземних нерегульованих перехресть на виникнення ДТП.

Алгоритм експертного дослідження ґрунтується на категоріях фактичного й належного (нормативного), що досліджують шляхом:

- визначення обов'язкових дій водіїв, які передбачені вимогами ПДР України, за фактичного розташування й експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування;
- визначення обов'язкових дій водіїв, які передбачені вимогами ПДР України, за передбаченого та визначеного нормативними вимогами розташування й експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування;
- з'ясування того, чи передбачено проектом (схемою організації дорожнього руху) визначити відповідні технічні засоби, які враховують фактичний технічний рівень ділянки автомобільної дороги, де мало місце вчинення ДТП;
- визначення необхідного переліку технічних засобів, зокрема додаткових технічних засобів, необхідних для своєчасного попередження водіїв про зміни дорожніх умов, а саме наявності попереду перехрестя;
- визначення причиново-наслідкового зв'язку між настанням ДТП і невідповідності нормативно-технічним вимогам застосування, розташування, експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування.

Якщо під час проведення дослідження буде визначено, що, за наявності технічних засобів, водій транспортного засобу не може своєчасно визначити, чи є місце перетину проїжджої частини пішоходом пішохідним переходом (перехрестям), а пішохід (водій), зі свого боку, визначає, що він перетинає проїжджу частину по пішохідному переходу (перебуває в зоні перехрестя), то, незалежно від оцінки дій водія, невідповідність застосування (розташування, експлуатаційного стану) технічних засобів організації дорожнього руху нормативно-технічним вимогам перебуває у причиновому зв'язку з настанням цієї ДТП.

Розглянемо приклад дослідження зіткнення транспортних засобів на нерегульованому перехресті, який не мав належного технічного облаштування.

¹ Методика експертного дослідження дій водія під час ДТП при неналежному облаштуванні технічними засобами пішохідних переходів та перехресть. Харків: ХНДІСЕ Мін'юсту України, 2014.

До Харківського НДІСЕ для проведення комплексної судової автотехнічної та дорожньо-технічної експертизи надійшли матеріали кримінального провадження щодо факту зіткнення автомобіля Audi та мотоцикла. Під час вивчення матеріалів кримінального провадження експерти визначили: зіткнення сталося у світлий час доби на нерегульованому перехресті в межах населеного пункту, який позначено дорожнім знаком 5.47 «Початок населеного пункту» (найменування і початок забудови населеного пункту, у якому на цій дорозі не діють вимоги ПДР України, що визначають порядок руху в населених пунктах). Водій автомобіля Audi наближався до перехрестя зліва щодо напрямку руху водія мотоцикла. По ходу руху автомобіля Audi на попередньому перехресті було встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога», а безпосередньо перед перехрестям — дорожній знак 2.1 «Дати дорогу», видимість якого була обмежена гіллям, що нависало навіть на проїжджу частину. Дорожній знак 2.4 «Кінець головної дороги» у напрямку руху автомобіля Audi не було встановлено. По ходу руху мотоцикла на попередньому перехресті було встановлено дорожній знак 2.3 «Головна дорога» з табличкою 7.8 «Напрямок головної дороги», і в цій дорожньо-транспортній ситуації водій мотоцикла на попередньому перехресті з'їжджав з головної дороги на другорядну та у напрямку його руху до перехрестя, на якому сталася ДТП, не було встановлено жодних дорожніх знаків.

На розв'язання експертизи поставлено питання: «Чи забезпечила організація дорожнього руху на дослідній ділянці дороги безпеку дорожнього руху?».

Технічні засоби організації дорожнього руху (дорожні знаки) застосовують для визначення напрямків, черговості проїзду тощо кожної ділянки транспортної мережі; вони слугують для того, щоб кожний учасник дорожнього руху чітко виконував вимоги з убезпечення дорожнього руху. Перехрестя є найбільш небезпечним місцем дорожньої мережі, оскільки на перехресті перетинаються напрямки руху та виникають так звані конфліктні точки, що зумовлює надання учасникам дорожнього руху своєчасну й доступну інформацію про черговість проїзду перехрестя. Кожний з учасників дорожнього руху завчасно повинен мати інформацію про черговість перетину перехрестя. Неналежне інформування учасників дорожнього руху про черговість проїзду перехрестя може спровокувати конфліктну ситуацію, як може спричинити виникнення аварійної ситуації та, відповідно, виникнення ДТП.

Під час дослідження було визначено, що водіїв автомобіля Audi та мотоцикла не було належно попереджено про черговість проїзду перехрестя, тому вони не мали достатньої інформації про черговість проїзду перехрестя і виникла конфліктна ситуація, за якої водія мотоцикла не було належно попереджено, що він рухається по головній дорозі, а водія автомобіля Audi не було належно попереджено про те, що дорога, по якій він рухається, на перехресті є другорядною.

Тому експерти дійшли висновку, що застосована схема організації дорожнього руху на перехресті, де мало місце ДТП, не відповідає загальним вимогам розд. 3 та п/п. 3.3.1, 3.4.2, 3.4.3, 4.1.1 ДСТУ 3587-97 та вимогам п/п. 10.4.3 та 10.4.7 ДСТУ 4100:2014 і, з технічної точки зору, ці невідповідності перебували у причинному зв'язку з виникненням цієї ДТП.

Висновки. Наведене вище свідчить про те, що під час проведення досліджень зіткнень транспортних засобів на нерегульованих перехрестях, та й узагалі під час проведення розслідування ДТП, експерти й судово-слідчі органи мають проводити оцінювання (давати оцінку) технічного облаштування автомобільних доріг і вулиць населених пунктів технічними засобами організації дорожнього руху, техніко-експлуатаційних показників їх облаштування, а експерти також мають зазначати у своїх висновках про виявлення фактів неналежного облаштування і те, який вплив це має на визначення всіх обставин, що могли спричинити цей вид ДТП.

References

- Kryminalnyi kodeks Ukrainy. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*. (2001) № 25-26, st.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (data zvernennia 02.06.2020) [in Ukrainian].
- Pravila dorozhnogo ruhu. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*, 10.10.2001 № 1306. Kyiv. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (data zvernennia 02.06.2020) [in Ukrainian].
- Metodyka ekspertnoho doslidzhennia dii vodiia pid chas DTP pry nenalezhnomu oblash-tuvanni tekhnichnymi zasobamy pishokhidnykh perekhodiv ta perekhrest* (2014). Kharkivskiy NDISE Miniustu Ukrainy [in Ukrainian].
- DSTU 4100:2014 *Znaki dorozhni. Zagalni tekhnichni umovi. Pravila zastosuvannya*. In-formatsiyna dovidnikova sistema «Budstandart». URL: <http://budstandart.com/> versiia 3.1.0. - 11.05.2020 (data zvernennia 02.06.2020) [in Ukrainian].
- DSTU 3587-97 *Avtomobilni dorogi. Vulitsi ta zaliznichni pereizdi. Bezpeka dorozhnogo rukhu. Vimogi do ekspluatatsiynogo stanu*. Informatsiyna dovidnikova sistema «Budstandart». URL: <http://budstandart.com/> versiia 3.1.0. - 11.05.2020 (data zvernennia 02.06.2020) [in Ukrainian].
- Kristi, N.M. (1971). *Metodicheskie rekomendacii po proizvodstvu avtotekhnicheskoy ekspertizy*. Moscow: VNIIE [in Russian].
- Romanov, N.S. (1973). *Voprosy issledvaniya prichinnoy svyazy sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy*. Kyiv. RIO MVD USSR [in Russian].
- Zakon Ukrainy *Pro avtomobilni dorohy* vid 08.09.2005 № 2862-IV (iz zmin. ta dop. stan-om na 01.01.2018). VVR Ukrainy. 2005. № 51 [in Ukrainian].

В. С. Ольхов

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ НЕНАДЛЕЖАЩИМ ОБУСТРОЙСТВОМ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И НАСТУПЛЕНИЕМ ДТП

Рассмотрены проблемные вопросы, возникающие у экспертов и судебно-следственных органов при назначении и проведении комплексных

судебных дорожно-технических и автотехнических экспертиз (экспертных исследований). Проанализированы виды дорожно-транспортных происшествий, статистику по которым приводит Управление патрульной полиции Украины. Определено количество ДТП с пострадавшими, совершённых в условиях неудовлетворительного состояния дорог и улиц населённых пунктов. Всё чаще судебные следственные органы обращаются в экспертные учреждения, в частности, в ХНИИСЭ, для определения того, повлияло ли ненадлежащее обустройство улично-дорожной сети на возникновение того или иного ДТП. Иными словами, для исследования ставятся вопросы не только об установлении ненадлежащего обустройства участка пути, где произошло ДТП, но и о наличии причинно-следственной связи между установленными несоответствиями и наступлением ДТП. Исследование вышеуказанных вопросов относится к экспертной специальности 10.16 «Дорожно-технические исследования». Спрос на экспертное исследование ненадлежащего обустройства улично-дорожной сети и причин возникновения ДТП постоянно растёт. При этом практика проведения судебных дорожно-технических исследований, а именно исследование предоставленных материалов, свидетельствует о том, что большую часть уголовных дел расследуют как в досудебном следствии так и в суде по факту нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. В статистической отчётности Управления патрульной полиции Украины данные ДТП не отнесены к возникшим вследствие ненадлежащего состояния автомобильных дорог и улиц населённых пунктов, а при проведении дорожно-технических исследований установлено, что именно ненадлежащее обустройство улично-дорожной сети, с технической точки зрения, пребывает в причинной связи с возникновением ДТП.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, нерегулируемый перекрёсток, технические средства, инженерное обустройство, столкновения транспортных средств.

V. Olkhov

**ESTABLISHMENT OF CAUSE AND EFFECT RELATIONSHIP
BETWEEN IMPROPER ARRANGEMENT
OF TRAFFIC MANAGEMENT FACILITIES
AND TRAFFIC ACCIDENTS OCCURRENCE**

The daunting issues arising at experts and forensic bodies when appointing and conducting comprehensive road and pavement forensic investigation and road accident analysis (forensic expert examination) are considered. Types of traffic accidents provided by the statistics of the Department of Patrol Police of Ukraine are analyzed. A number of road accidents with victims committed in conditions of the road and settlements streets unsatisfactory state is defined.

More and more judicial and investigative bodies turn to forensic science institutes, in particular to KhRIFE, in order to determine whether the improper design of the road network affected the occurrence of an accident. In other words, the questions not only on the establishment of improper design of the road section where the accident occurred, but also on the existence of cause and effect relationship between the identified discrepancies and the accident are advanced for examination. The study of the above issues belongs to the forensic specialty 10.16 Road and Pavement Forensic Investigation. The demand for forensic research of improper design of the road network and the causes of accidents are constantly growing. At the same time, the practice of conducting road and pavement forensic investigation, namely the analysis of the materials provided for the study, shows that most criminal proceedings are investigated both while pre-trial investigation and in court for violation of traffic safety rules or transport operation by persons who drive vehicles. In the statistical report of the Department of Patrol Police of Ukraine, the data of road accidents are not classified as those that arose due to improper condition of roads and streets of settlements, and when conducting road and pavement forensic investigation it is established that improper design of the road network is in cause and effect relationship with the occurrence of an accident from a technical point of view.

Keywords: traffic accident, uncontrolled intersection, technical means, engineering facilities, collision of vehicles.

Надійшла до редколегії 24.06.2020

Ольхов В. С. Визначення причиново-наслідкового зв'язку між неналежним облаштуванням технічними засобами організації дорожнього руху та настанням ДТП//*Теорія та практика судової експертизи і криміналістики: зб. наук. пр./редкол.: О. М. Ключев, В. Ю. Шепітько та ін. Харків: Право, 2020. Вип. 21. С. 432—440. DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.1.2020.30>.*