Вплив переобладнання технічного стану транспортного засобу на технічну можливість уникнення дорожньо-транспортної пригоди

Артем Кошкаров

ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна,
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2906-0325, e-mail: art602@ukr.net

Олександр Свідерський

Канд. юрид. наук, ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна,
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2435-3823, e-mail: svidersky.oleksandr@nncise.org.ua

Проаналізовано причини дорожньо-транспортних пригод через переобладнання транспортних засобів із порушенням вимог правил безпеки дорожнього руху. Визначено ступінь та механізм впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

Ключові слова: транспортний засіб; несправність; порушення; вітрове скло; технічна можливість; дорожньо-транспортна пригода.

Influence of Transforming Technical Condition of the Vehicle on Technical Possibility of Avoiding Traffic Collision

Artem Koshkarov, Oleksandr Sviderskyi

Causes of traffic collisions due to conversion of vehicles in violation of requirements of road safety rules were analyzed. Degree and mechanism of malfunction influence on occurrence and development of the collision have been determined.

Keywords: vehicle; malfunction; violation; windshield; technical possibility; traffic collision.

Транспортний засіб слід вважати несправним, якщо його технічний стан не відповідає вимогам Правил дорожнього руху, а також якщо наявні інші дефекти, через які не можна забезпечити безпеку дорожнього руху [1].

Дії водія слід розглядати як такі, що не відповідають вимогам Правил руху, якщо він експлуатує транспортний засіб із несправностями, про які йому було відомо та які він мав виявити у процесі експлуатації транспортного засобу. Навіть невелике переобладнання водієм транспортного засобу може вплинути на виникнення дорожньо-транспортної пригоди [2].

Розглянемо розв'язання даного питання експертами-автотехніками на прикладі дорожньо-транспортної пригоди. Водій автомобіля ВАЗ-2110 експлуатував автомобіль із нанесеним на вітрове скло покриттям (тонуванням) та, рухаючись в темний час доби проїзною частиною населеного пункту без штучного освітлення, допустив наїзд на пішохода, який перетинав проїзну частину.

Під час проведення слідчого експерименту, на якому встановлювалась видимість пішохода та елементів проїзної частини з використання автомобіля ВАЗ-2110, який був учасником даної дорожньо-транспортної пригоди, була визначена конкретна видимість пішохода, згідно з якою водій автомобіля ВАЗ-2110 не міг бачити момент виходу пішохода на проїзну частину пішохода стає видно, коли він уже перебуває на проїзній частині, а автомобіль рухається на такій відстані до місця події, на якій вже немає технічної можливості уникнути наїзду.

На слідчому експерименті проведено заміри світлопропускання вітрового скла автомобіля ВАЗ-2110 за допомогою приладу вимірювання рівня світлопропускання скла «САР5600». Замірами встановлено рівень світлопропускання вітрового скла: 21,6 % (див. рис. 1—4). До того ж, відповідно до вимог ГОСТ 5727–88, світлопропускання має бути не нижче 75 %.

Тобто водій не повинен був експлуатувати автомобіль ВАЗ-2110 із нанесеним на вітрове скло покриттям із таким світло пропусканням. Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій повинен був вибирати швидкість руху керованого ним транспортного засобу відповідно до видимості дороги у напрямку свого руху, а з моменту виникнення небезпеки мав вжити заходів щодо зниження швидкості руху аж до зупинки керованого ним транспортного засобу.

© А. Кошкаров, О. Свідерський, 2024

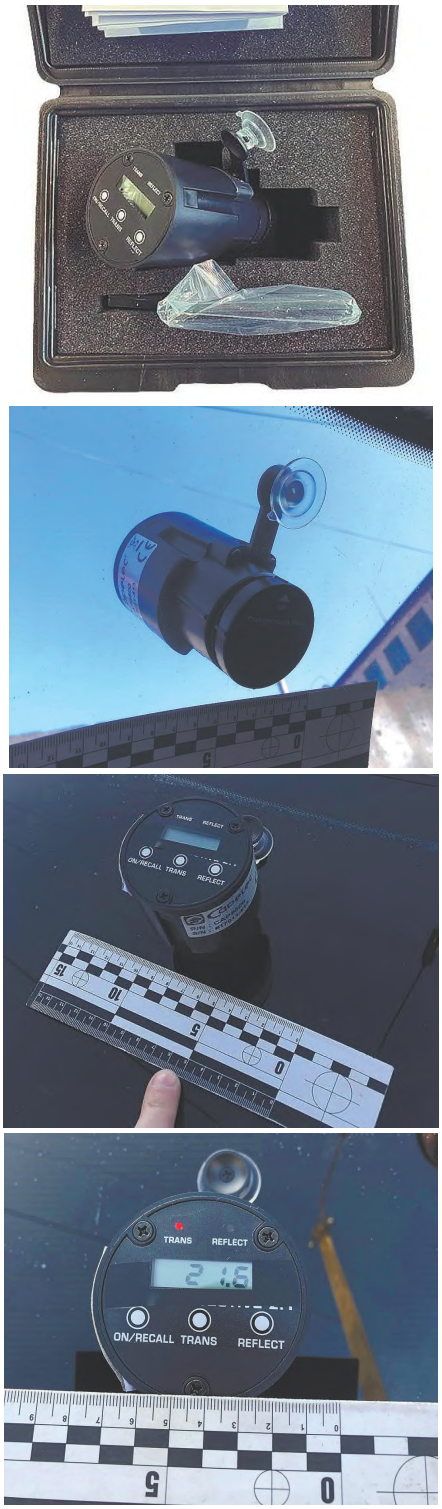

Рис. 1—4. Проведення вимірювання рівня світлопропускання скла приладом «CAP5600»

Інакше кажучи, у даній дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля ВАЗ-2110 повинен був діяти відповідно до вимог п. 12.2, 12.3, 31.4, 31.4.7 в) Правил дорожнього руху [2].

Після цього на слідчому експерименті був задіяний автомобіль-статист такої самої марки та моделі (ВАЗ-2110), а також освітлювальні прилади, як на автомобілі-учаснику ДТП, без тонування вітрового скла.

Під час продовження слідчого експерименту було повторно встановлено видимість пішохода та елементів проїзної частини з використанням автомобіля-статиста ВАЗ-2110. Експериментом була визначена конкретна видимість пішохода, згідно з якою водій автомобіля ВАЗ-2110 міг виявити момент виходу пішохода на проїзну частину, до того ж автомобіль був на такій відстані до місця наїзду, на якій водій мав технічну можливість уникнути наїзду, застосувавши заходи своєчасного екстреного гальмування.

Зважаючи на проведене дослідження, доходимо висновку, що тонування вітрового скла, яке є розповсюдженим переобладнанням транспортних засобів, може призвести до тяжких (летальних) наслідків на дорогах під час експлуатації транспортних засобів.

Перелік джерел посилання

1. Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств. Судебная автотехническая экспертиза. Часть III. Выпуск I / Сост. Г. В. Жилинский / под научн. ред. А. Б. Разумова. Киев, 1987.
2. Основные направления развития автотехнической экспертизы: информационный сборник. Методы экспертного исследования / сост. С. А. Шевцов, К В. Дубонос / под общ. ред. С. И. Перлина. Харьков, 2006. 316 с.
3. Правила дорожнього руху: затв. пост. Кабміну України від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text (дата звернення: 29.03.2024).