УДК 343.98
ББК 67.52:67.53
DOI 10.24411/2414-3995-2020-10250

© В.Ф. Гольчевский, К.И. Бузина, 2020

Научная специальность 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

О НЕОБХОДИМОСТИ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБЗОРНОСТИ С МЕСТА ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Виталий Феликсович Гольчевский,
начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки
Восточно-Сибирский институт МВД России (664074, Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110)
E-mail: gvf.65@mail.ru;
Кристина Ивановна Бузина,
слушатель 5 курса факультета подготовки следователей и судебных экспертов
Восточно-Сибирский институт МВД России (664074, Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110)
E-mail: kristina-buzina@mail.ru

Аннотация. Проведен анализ дорожно-транспортных происшествий в Российской федерации и в одном из ее субъектов. Выявлены причины ДТП, связанные с наездом на пешехода. По результатам проведенных исследований установлено, что одной из причин наездов на пешеходов являются конструктивные особенности современных транспортных средств. Обоснована необходимость проведения экспертного эксперимента при расследовании уголовных дел, связанных с наездом транспортного средства на пешехода с целью установления степени вины водителя.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, обзорность, пешеход, транспортное средство, водитель, пешеходный переход, техническая неисправность.

ON THE NEED FOR EXPERT STUDY OF VISIBILITY FROM THE DRIVER'S SEAT IN ROAD ACCIDENTS

Vitaliy F. Gol'chevskiy,
Head of the Department of Automotive Expertise and Auto-Training
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (664074, Irkutsk, ul. Lermontova, d. 110);
Christina I. Buzina,
5th year student of the Faculty of Training Investigators and Forensic Experts
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (664074, Irkutsk, ul. Lermontova, d. 110)

Abstract. Analyzed traffic accidents in the Russian Federation and in one of its subjects. The causes of accidents associated with hitting a pedestrian. According to the results of the research it was established that one of the reasons for pedestrian visits is the design features of modern vehicles. The necessity of carrying out an expert experiment in the investigation of criminal cases involving the hitting of a vehicle on a pedestrian in order to establish the degree of guilt of the driver is substantiated.

Keywords: traffic accident, visibility, pedestrian, vehicle, driver, pedestrian crossing, technical malfunction.

Citation-индекс в электронной библиотеке НИИОН

Для цитирования: Гольчевский В.Ф., Бузина К.И. О необходимости экспертного исследования обзорности с места водителя при дорожно-транспортных происшествиях. Вестник экономической безопасности. 2020;(4):153-7.

За последнее десятилетие проблема аварийности на автотранспорте существенно снизилась. Правительством уделяется достаточно много внимания улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры и разработке мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Ужесточение ответственности за ряд нарушений требований Правил дорожного движения позволили в целом повысить дисциплину участников дорожного движения.

Тем не менее, на сегодняшний день на дорогах общего пользования Российской Федерации по сравнению с развитыми западными странами происходит довольно большое количество аварий и несчастных случаев. Немалый процент дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) приходится на ДТП – «наезд на пешехода» по различным причинам, в том числе, из-за неисправности транспортного средства (табл. 1) [5].

Больше половины ДТП с пострадавшими пешеходами, без участия других лиц, происходят на нерегулируемых пешеходных переходах и по вине водителей (табл. 2) [5].

Картина аварийности на региональном уровне на примере Забайкальского края аналогична федеральной (табл. 3, 4).

Таблица 1

Дорожно-транспортные происшествия в Российской Федерации

Показатели	Период	
	2018 г.	январь 2019 г.
Общее количество ДТП	168 099	11 635
из них: «наезд на пешехода»	48 834 (29,1%)	3 739 (31,6%)
из них: наличие технических неисправностей или условий, при которых запрещена эксплуатация ТС	6 221 (3,7%)	403 (3,6%)

Таблица 2

Количество ДТП с пострадавшими пешеходами в Российской Федерации

Показатели	Период	
	2018 г.	январь 2019 г.
По вине водителей	32 966 (67,5%)	2 470 (67,6%)
На пешеходных переходах	18 844 (11,2%)	1 485 (13,3%)
из них: на нерегулируемых пешеходных переходах	13 641 (72,4%)	1 135 (74,3%)
из них: на регулируемых пешеходных переходах	5 203 (27,6%)	350 (25,7%)

Таблица 3

Дорожно-транспортные происшествия в Забайкальском крае

Показатели	Период	
	2018 г.	январь 2019 г.
Общее количество ДТП	1 365	91
из них: «наезд на пешехода»	347 (25,4%)	22 (24,2%)
из них: на пешеходных переходах	72 (20,3%)	4 (18,2%)
из них: из-за технически неисправных транспортных средств	67 (4,9%)	4 (4,4%)

Таблица 4

Количество ДТП с пострадавшими пешеходами в Забайкальском крае

Показатели	Период	
	2018 г.	январь 2019 г.
По вине водителей	190 (54,8%)	8 (36,4%)
На пешеходных переходах	83 (6,1%)	4 (4,4%)
из них: на нерегулируемых пешеходных переходах	77 (92,8%)	4 (100%)
из них: на регулируемых пешеходных переходах	6 (7,2%)	0 (0%)

Рассмотрев статистические показатели аварийности на федеральном и региональном уровнях на примере Забайкальского края, можно сделать вывод, что четверть всех ДТП «наезд на пешехода» происходят в зоне действия пешеходного перехода и около 5% ДТП случаются из-за технической неисправности транспортных средств.

Если с виной водителей и пешеходов в происходящих ДТП все понятно – это грубые нарушения ПДД и невнимательность, то техническая неисправ-

Таблица 5

Технические неисправности ТС, повлекшие ДТП с пострадавшими пешеходами в Забайкальском крае в 2018 г.

№ п/п	Дата	Время	Место	Погибло	Ранено	Технические неисправности
1	31.01.2018	19:00	Забайкальский край, Чита, Железнодорожный	0	2	Иные неисправности
2	06.03.2018	16:10	Забайкальский край, Борзинский район, Борзя	0	1	Износ рисунка протектора
3	31.03.2018	11:00	Забайкальский край, Хилокский район, Могзон	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
4	07.04.2018	23:20	Забайкальский край, Чита, Черновский	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
5	15.04.2018	12:45	Забайкальский край, Чита, Железнодорожный	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
6	11.05.2018	10:30	Забайкальский край, Агинский район, Агинское	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
7	15.06.2018	7:55	Забайкальский край, Краснокаменский район, Краснокаменск	1	0	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
8	22.06.2018	15:50	Забайкальский край, Чита, Железнодорожный	0	1	Иные неисправности
9	24.06.2018	1:05	Забайкальский край, Чернышевский район, с. Гаур	0	2	Внешних световых приборов
10	24.07.2018	15:30	Забайкальский край, Чита, Черновский	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
11	22.08.2018	8:10	Забайкальский край, Чита, Железнодорожный	0	1	Неисправность внешних световых приборов
12	31.08.2018	20:00	Забайкальский край, Читинский район, Новокручининский	0	1	Износ рисунка протектора
13	29.09.2018	13:10	Забайкальский край, Агинский район, Агинское	1	0	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции
14	04.10.2018	10:30	Забайкальский край, Чита, Центральный	0	2	На одну ось ТС установлены шины различных размеров (ошипованные и неошипованные)
15	23.12.2018	20:00	Забайкальский край, Борзинский район, Борзя	0	1	В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции

ность ТС, послужившая причиной ДТП, вызывает определенные вопросы.

Основные технические неисправности ТС при ДТП «наезд на пешехода» выявлены в результате проведенного анализа и приведены в табл. 5.

Наряду с основными техническими неисправностями ТС, по которым случаются наезды на пешеходов (неисправности тормозной системы ходовой части, нарушение конструкции ТС), имеют место быть такие как, нарушение требований обзорности с места водителя, а именно коэффициент светопропускания стекол менее нормативного, установление дополнительных предметов или нанесение покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя.

К основным неисправностям автомобиля относятся: неисправности рулевого управления, тормозной системы и ходовой части. Требования, которым должны удовлетворять системы автомобиля, изложены в ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуата-

ции и методы проверки» [1]. Чаще всего, водители обеспечивают основные требования к эксплуатации автомобиля, в то же время, игнорируя требования по обеспечению обзорности с места водителя.

В ПДД РФ определение обзорности не приводится хотя совершенно напрасно, потому что она может изменяться владельцем транспортного средства. В то же время в правилах дорожного движения дано понятие «Ограниченная видимость» – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе ТС [3]. Обратите внимание, в направлении движения, и ни слова не сказано о боковых составляющих, именно тех местах, откуда может появиться пешеход.

Обзорность автомобиля определяется как конструктивное свойство, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортного средства. Различают так же переднюю обзорность – обзорность через переднее и боковые окна кабины, ограниченную полем зрения водителя, равным 180°, в горизонтальной плоскости при направлении линии взора с места водителя параллельно средней продольной плоскости транспортного средства [2].

Большой интерес представляют не просматриваемые зоны, к которым относятся невидимые зоны, создаваемые непрозрачными элементами конструкции кабины (кузова), внутренним или наружным оборудованием.

Именно в такие зоны чаще всего и попадает стоящий на тротуаре пешеход. Водитель, не увидев, что пешеход собирается начать движение по пешеходному переходу, продолжает движение вперед и, как следствие, возникает дорожно-транспортное происшествие. Причина, по которой водитель не увидел пешехода одна – это несоблюдение требований к обеспечению обзорности. Причины недостаточной обзорности с места водителя могут быть как объективные, так и субъективные. К объективным можно отнести конструктивные особенности автомобиля, о чем поговорим чуть позже, и рост водителя. Водителям небольшого роста хорошо видно все, что находится выше капота и плохо – то, что расположено ниже его уровня. Рослым, наоборот, лучше видно то, что внизу [6]. Говоря о субъективных причинах, следует обратить внимание не только на наличие различных посторонних предметов в салоне автомобиля и затемненные стекла, но и на манеру вождения, точнее – регулировку водительского кресла. У одних оно находится в крайнем переднем положении, у других в крайнем заднем, и спинка кресла отрегулирована таким образом, что водитель находится в полулежащем положении. Поэтому водители с одинаковым ростом, но при разном расположении водительского кресла воспринимают и оценивают одну и ту же ситуацию по-разному. Изменить культуру вождения весьма проблематично, но над этим тоже следует работать.

Теперь о конструктивных особенностях транспортных средств.

С 2011 года в России вступил в силу Технический регламент Таможенного Союза о безопасности колесных транспортных средств. Этот нормативный документ содержит требования, предъявляемые к техническому состоянию автомобилей, в том числе, и к обзорности с места водителя. Все транспортные средства, производимые и ввозимые на территорию Таможенного Союза, должны соответствовать предъявляемым требования, изложенным в данном документе.

Что же происходит в реальности. Существует ряд методик, которыми конструкторы пользуются при проектировании новых автомобилей. Но дизайнеры в погоне за красотой и эстетичностью, а производители – за снижением себестоимости, забывают об обзорности. Практически у всех новых моделей автомобилей по причине широких передних стоек, наличия подголовников и т.д. занижена обзорность внутри салона. В качестве доказательства выше сказанного, приведем некоторые результаты исследований обзорности с места водителя столь популярной в нашей стране модели Toyota Land Cruiser, начиная с 6 поколения. У автомобилей Toyota Land Cruiser 70, Toyota Land Cruiser 80 и Toyota Land Cruiser 100 при угле наклона передней стойки в приделах 50° ширина варьирует от 88 до 96 мм. У Toyota Land Cruiser 200 при том же угле наклона передней стойки ее ширина составляет 120 мм, что больше, чем у предыдущих моделей практически на 30%. Данные параметры отчетливо свидетельствуют об ухудшении обзорности с места водителя.



Рис. 1. Обзорности пешехода на расстоянии 8 м при росте водителя 185 см



Рис. 2. Обзорности пешехода на расстоянии 8 м при росте водителя 170 см

По статистическим данным примерно 75% наездов на пешеходов происходит на первой полосе движения и, это не удивительно, ведь именно край обочины и первая полоса движения являются наиболее закрытыми для обзора водителем. На рис. 1, 2 отчетливо показано насколько ограничивается обзорность с места водителя конструктивными элементами кузова автомобиля. Существенное влияние на обзорность, как уже говорилось ранее, оказывает рост водителя. Исследования проводились при правильной регулировке кресла водителя.

Исследования показали, что на вероятность наезда транспортного средства на пешехода существенное влияние оказывает скорость движения обоих участников происшествия. Дело в том, что при невысокой скорости движения транспортного средства, например, в пробке она практически равна скорости движения пешехода. Пешеход сближаясь с автомобилем постоянно находится в непросматреваемой зоне вплоть до момента наезда. Здесь немаловажную роль играет и психология пешехода – если автомобиль движется медленно, то водитель меня видит и вовремя остановится, или я успею проскочить, но как показывает практика, все происходит кардинально наоборот.

В ряде случаев методика по определению технической возможности предотвращения наезда транспортного средства на пешехода позволяет решить вопрос о наличии либо отсутствии у водителя ТС технической возможности предотвратить наезд на пешехода при его выходе за пределы опасной зоны (за пределы динамического коридора ТС) при своевременном принятии водителем мер к торможению [4].

Проведенные исследования в очередной раз подчеркивают значимость и необходимость проведения экспертного эксперимента по оценке обзорности в кабине (салоне) автомобиля при расследовании уголовных дел, связанных с наездом транспортного средства на пешехода, именно это позволит установить полноту вины водителя.

Литература

1. ГОСТ 33997-2016 Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки. Принят Росстандартом 18 июля 2017 г. Официальное издание. М.: Стандартинформ, 2018.

2. ГОСТ 33988-2016 Автомобильные транспортные средства. Обзорность с места водителя. Технические требования и методы испытаний. Принят Росстандартом 20 июня 2017 г. Официальное издание. М.: Стандартинформ, 2017.

3. Правила дорожного движения (с изм. на 04.12.2018). Постановление Совмина РСФСР от 23.10.1993 № 1090 // Российские вести, № 227, 23.11.1992.

4. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. В 2 ч. Ч. 1 / Под ред. Ю.М. Дильдина. Общая редакция В.В. Мартынова. М.: ИНТЕРКРИМ-ПРЕЕС, 2010. 568 с.

5. ГИБДД опубликовала годовую статистику ДТП за 2018 год // 1GAI.RU. URL: http://www.1gai.ru/publ/522047-gibdd-godovaya-statistika-dtp-rossii-za-2018-goda.html (дата обращения 11.03.2019).

6. От чего зависит обзорность с водительского места // АвтоЦентр. URL: https://www.autocentre.ua/opyt/tehnologii/ot-chego-zavisit-obzornost-s-voditelskogo-mesta-khorosho-sizhu-daleko-glyazhu-292444.html (дата обращения 11.03.2019).