

Саушкін О. В., ст. наук. співробітник Полтавського
відділення Харківського НДІСЕ,
e-mail: sav72filosof@gmail.com

Ханянци А. А., провідний судовий експерт Полтавського
відділення Харківського НДІСЕ,
e-mail: ar_han62@meta.ua

Бондарева А. Г., канд. мед. наук, завідувач відділу Обласного
бюро судово-медичної експертизи Департаменту охорони
здоров'я Полтавської ОДА e-mail: allabondarevaalla@gmail.com

РОЗШИРЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ КОМПЛЕКСНОЇ СУДОВО-МЕДИЧНОЇ, ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГІЧНОЇ ТА АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ШЛЯХОМ ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДУ НАТУРНОГО МОДЕЛЮВАННЯ НА РИКЛАДІ ВЕЛОТРАВМИ

На сучасному етапі розвитку суспільства, проблема дорожньо-транспортного травматизму та запобігання його негативним соціальним наслідкам – летальність та травматизм осіб учасників ДТП, є одним із важливих питань державної політики і вимагає комплексного міжвідомчого підходу, з використанням останніх досягнень науки і техніки.

Велосипедна травма з летальними наслідками складає 1,6 % серед загальної кількості загиблих осіб внаслідок ДТП. На даний час, у світовому масштабі, дорожній травматизм займає перше місце серед загального травматизму людей різного віку [1, с. 46]. Отже, проблема запобігання дорожньо-транспортного травматизму є нагальною і актуальною.

Інтеграція знань у судовій експертизі – це закономірний процес її розвитку, один із головних важелів впливу на формування основ судово-експертної діяльності, сьогодні набуває все більшого поглиблення і поширення [2, с. 34].

Завданнями комплексної судово-медичної та транспортно-трасологічної експертизи є встановлення механізму контактування транспортного засобу та пішохода (велосипедиста), визначення частин транспортного засобу, якими були заподіяні тілесні ушкодження на тілі пішохода (велосипедиста) і пошкодження на його одязі та взутті (пов'язані з ушкодженнями на тілі); встановлення положення, в якому знаходився пішохід (велосипедист) в момент контактування з транспортним засобом, встановлення конкретного транспортного засобу, яким було скоєно наїзд на пішохода (велосипедиста), його типу, моделі, марки, встановлення місця наїзду тощо. Вирішення цих завдань потребує роздільного, порівняльного дослідження, синтезу їх результатів [2, с. 455–456].

Дослідники з судової медицини, як і транспортні трасологи, ці проблемні завдання також відносять до компетенції комплексної судово-медичної та транспортно-трасологічної експертизи і рекомендують такий алгоритм роботи під час її проведення: 1. Сумісне ознайомлення комісією експертів з наданими матеріалами. 2. Дослідження тілесних ушкоджень у потерпілого (проводиться судово-медичним експертом). 3. Дослідження пошкоджень на одязі та взутті потерпілого (проводиться судово-медичним експертом медико-криміналістичного відділення). 4. Дослідження пошкоджень та слідів на велосипеді (проводиться експертом – транспортним трасологом). 5. Дослідження пошкоджень та слідів на автомобілі (проводиться експертом – транспортним трасологом). 6. Сумісний аналіз усіма експертами отриманих даних в їх взаємозв'язку та взаємозалежності; при цьому використовується метод співставлення. 7. При необхідності треба проводити моделювання взаєморозміщення автомобіля та велосипеда в момент входу в контакт, це, переважно, завдання експерта – транспортного трасолога. 8. Синтез проведених експертами досліджень. 9. Формулювання загальних висновків [3, с. 168–170].

На думку деяких зарубіжних авторів необхідність вирішення питань із встановлення механізму та локалізації тілесних ушкоджень, отриманих під час ДТП, спонукає експертів накопичувати емпіричний матеріал, який в більшості випадків є результатом натурних модельних експериментів (слідчий експеримент, експертний експеримент, краш-тест тощо). Наголошуючи на доцільності перевірки факторів, з яких складаються ці моделі, обґрунтовується необхідність співставлення емпіричного матеріалу з даними математичного моделювання [4].

Інші дослідники успішно використовують 3–D моделювання при вирішенні ситуаційних завдань по реконструкції умов та обставин дорожньо-транспортної події [5, с. 78–81].

Незважаючи на те, що упродовж останніх років науковці у галузі судової медицини все частіше звертаються до проблем велосипедної травми, в доступній літературі нам не зустрілися дані про переваги застосування натурального моделювання, що використовувалися в експертних дослідженнях.

Проведення комплексних судово-медичних, транспортно-трасологічних та автотехнічних експертиз на базі Полтавського відділення Харківського НДІСЕ та Обласного бюро судово-медичної експертизи Департаменту охорони здоров'я Полтавської ОДА традиційно тісно пов'язане із застосуванням методу натурального моделювання. Беззаперечними перевагами даного виду дослідження є такі: простота, доступність, економічність, одночасне безпосереднє особисте сприйняття інформації всіма експертами та слідчим, який забезпечує умови проведення експертного експерименту, отримання нових інтеграційних знань не у теоретичній (ймовірній), а в натурній формі, а ефект «мозкового штурму», який при цьому виникає, приводить до таких результатів, які в доказовій формі дають змогу встановити поетапний механізм ДТП.

Для підтвердження зазначеної тези наведемо стислий опис ситуацій, які можливо вирішити лише шляхом проведення натурального моделювання.

Приклад 1. У м. Карлівка, Полтавської області за участю велосипедистки В. та автомобіля «ВАЗ 21051» сталася ДТП, що призвела до травматичної ампутації лівої нижньої кінцівки потерпілої (велосипедистки) на рівні середньої третини стегна. Наявних деформацій на транспортних засобах було недостатньо для встановлення під час проведення транспортно-трасологічної експертизи кута між їхніми повздовжніми осями в момент первинного контактування. Саме тому слідчому було рекомендовано призначити комплексну судову транспортно-трасологічну та судово-медичну експертизу із застосуванням методу натурального моделювання. Шляхом проведення такої експертизи, при застосуванні методу натурального моделювання було встановлено, що при наїзді автомобілем «ВАЗ 21051» на велосипедистку, контактування відбулося елементами лівої передньої частини автомобіля «ВАЗ 21051» з передньо-зовнішньою поверхнею лівого стегна вище колінного суглобу велосипедистки, праворуч від якого в цей момент була обмежуюча поверхня у вигляді верхньої і нижньої труби рами велосипеда (що створило передумови для травматичної ампутації лівої нижньої кінцівки). У подальшому, враховуючи дану обставину, статист-велосипедистка була розташована на велосипеді, обернена до елементів лівої передньої частини автомобіля «ВАЗ 21051», з врахуванням умов отримання потерпілою вище зазначених тілесних ушкоджень, що дало можливість визначити кут між повздовжніми осями автомобіля і велосипеда в момент контактування між ними, а отже, в подальшому перевірити покази водія автомобіля і велосипедистки на технічну спроможність щодо механізму розвитку ДТП (див. рис. 1, 2).



Рис 1. Відтворення розташування передньої частини автомобіля «ВАЗ 21051» і велосипедистки в момент контактування між ними.

Рис 2. Визначення кута між повздовжніми осями автомобіля і велосипеда в момент контактування між ними, з врахуванням взаємного розташування передньої частини автомобіля «ВАЗ 21051» і велосипедистки.



Приклад 2. Учасники події велосипедист С. та вантажний автомобіль «VOLVO FH12». Виходячи з аналізу наявних пошкоджень на передній частині вантажного автомобіля та тілесних ушкоджень потерпілого, під час уявного моделювання експертами висунуто дві найбільш ймовірні експертні версії: 1) потерпілий рухався пішки в попутному напрямку з вантажним автомобілем і вів велосипед поруч з собою праворуч; 2) потерпілий рухався на велосипеді в попутному напрямку з вантажним автомобілем. При цьому рівень локалізації

тілесних ушкоджень в обох версіях відповідав рівню розташування деформацій і пошкоджень в передній частині вантажного автомобіля. На велосипеді контактних пошкоджень від вантажного автомобіля виявлено не було. Лише під час натурному моделювання вдалося визначити єдино можливий варіант перебігу подій, а саме: потерпілий знаходився в вертикальному положенні, рухався пішки в попутному напрямку з вантажним автомобілем і вів велосипед поруч з собою праворуч, утримуючи його руками за кермо, та був обернений задньою частиною тіла до передньої частини кабіни вантажного автомобіля «VOLVO FH12». Експертна версія щодо руху потерпілого на велосипеді під час ДТП, завдяки застосуванню методу натурного моделювання, була визнана експертами технічно неспроможною (див. рис. 3, 4).



Рис 3. Натурне моделювання технічно спроможної експертної версії щодо взаємного розташування в момент контактування передньої частини вантажного автомобіля «VOLVO FH12» та потерпілого, який пішки рухається в попутному напрямку з вантажним автомобілем і веде велосипед поруч з собою праворуч.



Рис 4. Натурне моделювання технічно неспроможної експертної версії щодо взаємного розташування в момент контактування передньої частини вантажного автомобіля «VOLVO FH12» та потерпілого, який рухається на велосипеді в попутному напрямку з вантажним автомобілем.

Приклад 3. Велосипедист Е. рухався правим краєм проїзної частини дороги на спортивному велосипеді, по обидва боки заднього багажника якого за допомогою металевих гачків та кріплень було міцно зафіксовано два рюкзаки з фруктами. У попутному напрямку з випередженням рухався автомобіль КРАЗ, в результаті чого був смертельно травмований велосипедист. Сліди контакту між автомобілем КРАЗ та велосипедом відсутні. За даними раніше проведеної судово-медичної експертизи велосипедист міг отримати тілесні ушкодження при самостійному падінні з велосипеда. У експертне завдання комплексної експертизи входило встановлення факту контактної взаємодії між велосипедистом і автомобілем. Лише після повної натурної реконструкції ситуації вдалося встановити контактні пари між рюкзаком, який розміщувався ліворуч від саморобного багажника велосипеда і, за даними медико-криміналістичного дослідження мав пошкодження по механізму перерозтягнення, та правим переднім крилом автомобіля. У результаті цієї контактної взаємодії під дією приданого автомобілем прискорення відбулося закидання велосипедиста на праву бокову частину кабіни автомобіля та контактування його лівою тім'яною ділянкою з ручкою дверей, розміри виступаючої частини якої відповідали параметрам вдавненого перелому черепа, та наступне відкидання тіла на дорожнє покриття, удар і ковзання по ньому.

Отже, наведені приклади ДТП з велосипедною травмою демонструють окремі результати застосування методу натурного моделювання під час проведення комплексних судово-медичних, транспортно-трасологічних та автотехнічних експертиз, а саме:

— метод натурного моделювання дає змогу підтвердити або спростувати експертні версії, висунуті під час уявного моделювання механізму ДТП, відтворити реальний перебіг подій;

— у деталях встановити факт контактної взаємодії між учасниками ДТП там, де за допомогою інших засобів це зробити не вдається;

— є незамінним у випадках, коли окремо взятих транспортно-трасологічних даних недостатньо для визначення кута між повздовжніми осями велосипеда та транспортного засобу при контактуванні;

— дає можливість визначити всі елементи та послідовність травматизації потерпілого під час наїзду транспортного засобу;

— дає змогу встановити обставини нетипових ДТП при незвичних позах велосипедистів (пішоходів) в момент первинного удару транспортним засобом;

— дозволяє з точністю диференціювати – рухалася особа на велосипеді чи пішки і вела велосипед поруч з собою;

— дає можливість перевірити експертні версії, висунуті при уявному моделюванні, а отже, запобігти в подальшому помилкових висновків.

Список використаних джерел:

1. Деркач Р. В. Аналіз причин смертності загиблих в дорожньо-транспортних пригодах у м. Києві. *Судово-медична експертиза*. Київ, 2014 № 2. С. 303.

2. Сімакова-Єфремян Е. Б. Теоретико-правові та методологічні засади комплексних судово-медичних досліджень : дис. ... докт. юрид. наук URL : http://nauka.nlu.edu.ua/download/diss/Simakova/d_Simakova.pdf (дата звернення: 19.01.2019).

3. Плевинский П. В. Судебно-медицинская и комплексная экспертиза современной автомобильной травмы. Одесса : Астропринт, 2017. С. 168–170.

4. Васильев В. Л. О перспективных вопросах комплексной судебно-медицинской и автотехнической экспертизы. *Избранные вопросы судебно-медицинской экспертизы*. Хабаровск, 2008 № 9. С. 15–18 URL : www.forens-med.ru/book.php?id=2205 (дата звернення: 19.01.2019).

5. Козлов С. В., В'юн В. В., Алексін Г. Б. Перспективи використання 3-D-моделювання при реконструкції умов та обставин дорожньо-транспортної події. *Судово-медична експертиза*. Київ, 2018 № 1. С. 78–81.

УДК 343.98

*Глуценко С. І., старший судовий експерт Сумського відділення Харківського НДІСЕ,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7230-7413>,
e-mail: glsvetlana@ukr.net*

МЕЖИ КОМПЕТЕНЦІЇ ЕКСПЕРТІВ ПРИ ПРОВЕДЕННІ КОМПЛЕКСНИХ БУДІВЕЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПИТАННЯ ДОКУМЕНТАЛЬНОГО ПІДТВЕРДЖЕННЯ РОЗРАХУНКІВ РОЗМІРУ ПАЙОВОЇ УЧАСТІ ЗАБУДОВНИКА У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ

На сьогодні ринок будівництва в Україні є одним з найбільш активно зростаючих. Масштабне будівництво дає не лише прибуток забудовникам, але й забезпечує житлом чималу кількість населення. Водночас не варто нехтувати тим, що зростання ринку будівництва позитивно впливає на розвиток регіонів. Насамперед, це досягається тим, що норми Закону України від 17.02.2011 № 3038 «Про регулювання містобудівної діяльності» [1] покладають обов'язок на забудовника сплачувати кошти у вигляді пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту, в якому здійснюється будівництво.

Однак мають місце непоодинокі випадки, коли забудовники нехтують своїми обов'язками щодо сплати пайової участі, внаслідок чого порушуються кримінальні провадження. Також часто між забудовником та органом місцевого самоврядування, на який покладено обов'язки щодо визначення розміру пайової участі та укладання договору, виникають спори, які вирішуються у Господарських судах. Отже, до експертних установ надходять звернення щодо проведення судових експертиз та експертних досліджень з питань, які виникають внаслідок реалізації норм Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо сплати забудовниками пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту.

На вирішення судової експертизи або експертного дослідження виносяться такі питання:

1. Чи підтверджується документально та відповідає вимогам Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» розрахунок величини пайової участі по об'єкта будівництва на суму _____ грн, наведений у додатку до договору № ____ від _____ про залучення, розрахунок розміру і використання коштів пайової участі замовників будівництва у розвитку інфраструктури населеного пункту?