



Деякі перспективи розвитку автотехнічної експертизи

Ярослав Столяров

головний судовий експерт відділу інженерно-транспортних видів досліджень Київського відділення, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Київ, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3892-8408>, e-mail: eeexpert@gmail.com

Олександр Яценко

головний судовий експерт відділу інженерно-транспортних видів досліджень Київського відділення, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Київ, Україна, e-mail: yatsenkoa81@gmail.com

Із розвитком судової автотехнічної експертизи на порядку денному постають нові завдання методичного характеру: остаточне вирішення питання про межі компетенції експерта, створення єдиних методичних посібників на основі експертних досліджень з найбільш характерних дорожніх пригод, проведення глибоких експериментальних досліджень для визначення коефіцієнта зчеплення шин з дорогою сучасних транспортних засобів, часу реакції водіїв, часу приведення в дію окремих механізмів сучасних транспортних засобів, централізоване забезпечення лабораторій технічною літературою та сучасним обладнанням, нормативними документами та ін. Вирішення цих завдань потребує ухвалення низки організаційних заходів і створення шляхів розвитку судової автотехнічної експертизи з метою вдосконалення збору вихідних даних і розширення науково-дослідної та методичної роботи.

Ключові слова: автотехнічна експертиза; дорожньо-транспортна пригода; сповільнення; час реакції; технічний стан; гальмівна система; рульове керування; pre-trial investigation.

Some Prospects for the Development of Automotive Technical Expertise

Yaroslav Stoliarov, Oleksandr Yatsenko

With the development of forensic automotive expertise, new methodological tasks are coming to the fore: finalising the issue of the limits of expert competence, creating uniform methodological guidelines based on expert studies of the most common road accidents, conducting in-depth experimental research to determine the coefficient of tyre grip on the road for modern vehicles, driver reaction times, the time required to activate individual mechanisms of modern vehicles, centralised provision of technical literature and modern equipment, regulatory documents, etc. to laboratories. Solving these tasks will require the adoption of a number of organisational measures and the creation of ways to develop forensic automotive expertise in order to improve the collection of source data and expand scientific, research and methodological work.

Keywords: automotive technical expertise; road traffic accident (RTA); deceleration; reaction time; technical condition; braking system; steering; traffic rules.

Багаторічна практика у галузі автотехнічної експертизи показала, що з кожним роком органи досудового слідства значно поліпшили якість розслідування дорожньо-транспортних пригод.

Більшість слідчих ставить перед експертами при призначенні автотехнічної експертизи питання цілком кваліфіковано, схеми про дорожні пригоди складаються як правило чітко, із зазначенням необхідних параметрів, більш ретельно встановлюються вихідні дані для проведення експертизи; технічний огляд транспортних засобів, що брали участь у події, проводиться більш якісно з докладним опи-

сом виявлених пошкоджень окремих вузлів і деталей транспорту; для отримання достовірних вихідних даних працівники слідства проводять різного роду експерименти щодо встановлення швидкості руху учасників дорожньо-транспортної пригоди, видимості, оглядовості та інших істотних факторів, що впливають на об'єктивність висновків експерта; значною мірою скоротилися терміни призначення експертиз з моменту початку досудового розслідування, що дуже важливо з точки зору його проведення у розумні строки.

Однак ряд слідчих працівників, на нашу думку, ще допускає під час призначення

судової автотехнічної експертизи істотні недоліки: ставлять перед експертами невизначені, незрозумілі, такі, що виходять за межі їх компетенції питання, неякісно складають протоколи огляду місця та схеми дорожньої пригоди, протоколи огляду транспорту, не повідомляють експерту необхідних вихідних даних тощо.

При проведенні експертизи експерт не має права давати оцінку доказам і самостійно вирішувати питання про те, які дані можуть прийматися за вихідні при проведенні експертизи. Тому в описовій частині постанови про призначення експертизи слідчий повинен вказати технічні відомості, що характеризують рух транспорту, пішоходів та інші вихідні дані. Однак до теперішнього часу мають місце факти, коли слідчі при призначенні експертизи не оцінюють належним чином матеріали справи і вказують неповні вихідні дані. Видається, що збиранню об'єктивних вихідних даних істотно допоможе масштабне 3D-сканування місця дорожньо-транспортної пригоди [1] (далі — ДТП) з використанням сучасного обладнання такого як 3D-сканери, а також безпосередня участь експерта в якості фахівця при первинному огляді місця ДТП для допомоги у проведенні такої зйомки.

Впровадження масштабного 3D-сканування дозволить більш об'єктивно зафіксувати обстановку і сліди на місці ДТП, виключить необхідність користування схемами ДТП (нерідко неякісними), випадки випадання з поля зору експерта істотних для проведення експертизи моментів. Маючи масштабний 3D-скан, експерт не повинен буде уточнювати в органів слідства окремі виміри, необхідні для дослідження, що значно скоротить терміни проведення експертиз і розслідування кримінальних справ.

Практика виконання експертиз показує, що матеріали досудового розслідування надходять на експертизу після закінчення 2—3 місяців з моменту дорожньо-транспортної пригоди, коли обстановка на місці події вже істотно змінилася. З огляду на це, якщо і буде в розпорядженні експертів такий 3D-сканер, то він не може бути повністю використаний на основному етапі — збиранні необхідних даних безпосередньо на місці

ДТП. Це ускладнює, а часом робить абсолютно неможливим отримання вихідних даних для проведення судової автотехнічної експертизи. У зв'язку з цим є необхідність рекомендувати до оснащення відповідними 3D-сканерами підрозділи органів досудового розслідування які займаються оформленням дорожньо-транспортних пригод.

З плином часу також буде не зайвим для органів досудового розслідування, які займаються оформленням дорожньо-транспортних пригод, удосконалювання методики складання протоколів і схем ДТП, огляду транспортних засобів з максимальним використанням спеціальних приладів та визначенням переліку робіт на місці ДТП з метою найбільш повного отримання технічних вихідних даних необхідних для виконання автотехнічної експертизи.

До переліку обладнання органів досудового розслідування, які займаються оформленням дорожньо-транспортних пригод, разом з іншими предметами, не завадило б додати, наприклад, деселерометр — прибор для визначення сповільнення при гальмуванні транспортних засобів, екліметр — для визначення ухилу дороги, люфтомір тощо. Показання цих приладів, отримані відразу ж на місці дорожньої пригоди, мають дуже істотне значення для експертних розрахунків. Незважаючи на важливе значення показань приладів, працівники органів досудового розслідування, які займаються оформленням дорожньо-транспортних пригод, при виїзді на місця ДТП далеко не завжди їх застосовують. Трапляються випадки, коли взагалі не визначається ухил дороги, не проводять контрольного гальмування транспортних засобів, що брали участь у ДТП, не визначають люфт рульового механізму, не вимірюють вільний хід педалей гальма тощо. Ці упущення призводять до того, що експерт при дослідженні обставин ДТП змушений виходити із середніх табличних даних, що може оказати вплив на об'єктивність його висновків.

Н наступному етапі при проведенні судової автотехнічної експертизи абсолютно не враховуються суб'єктивні якості водіїв. Відомості, що є з цього питання в спеціальній літературі, далеко не однакові у різних авторів.



Деякі дані взагалі не вивчені (наприклад, коливання часу реакції водія залежно від таких факторів, як фізіологічний стан, тривалість роботи, куріння під час керування автомобілем, швидкість руху автомобіля тощо). При визначенні оглядовості з місця водія часто не враховується кут зору очей людини та інше.

Зазвичай при проведенні експертизи звертають увагу на швидкість реакції водія, необхідну для виявлення перешкоди, і оцінку небезпеки до початку впливу на рульове управління та привід гальм. З цього приводу експертна практика має хоча б середні показники реакції водія і часу приведення цих механізмів в дію. Однак водієві нерідко доводиться вдаватися і до інших заходів: перемиканню світла, подачі звукового сигналу, включенню знижувальної передачі, склоочисника, обприскувача вітрового скла та ін. Причому часто треба не тільки привести в дію один з механізмів або приладів, але й негайно визначити, в якій послідовності слід застосувати цілий комплекс прийомів. Нарешті, водій повинен одночасно правильно оцінити і зовнішні умови: стан дороги, межі видимості тощо. Не можна повністю виключити ту обставину, що в певних дорожніх ситуаціях у водія може настати психологічний бар'єр, тобто такий стан, за якого протягом частки секунди, долаючи мимовільно виникаюче почуття страху, він повинен знову відреагувати на те, що сталося, оцінити небезпеку, вжити заходів, а іноді і привести в дію інші механізми автомобіля. З огляду на те, що психічне життя протікає під впливом на наші органи чуття зовнішнього середовища, в експертній практиці цю особистість необхідно розглядати у зв'язку з навколишнім середовищем, з умовами праці. Користуючись же в розрахунках при проведенні експертизи в одних випадках диференційними значеннями часу реакції водія, а в інших випадках взагалі не враховуючи цього часу (через відсутність відповідних даних у спеціальній літературі), експерти тим самим ігнорують індивідуальні особливості

суб'єкта, що є вихідними даними для проведення експертизи.

У зв'язку з цим заслуговує на повне схвалення ідея про необхідність залучення до проведення судових автотехнічних експертиз судових психіатрів, психологів і фізіологів.

З розвитком судової автотехнічної експертизи на порядок денний стають нові завдання методичного характеру: остаточне вирішення питання про межі компетенції експерта, створення єдиних методичних посібників на основі експертних досліджень з найбільш характерних дорожніх пригод, проведення глибоких експериментальних досліджень для визначення коефіцієнта зчеплення шин з дорогою сучасних транспортних засобів, часу реакції водіїв, часу приведення в дію окремих механізмів сучасних транспортних засобів, централізоване забезпечення експертних установ технічною літературою, нормативними документами. Вирішення цих завдань вимагатиме прийняття і низки організаційних заходів.

З викладеного вище випливає, що реальний шлях розвитку судової автотехнічної експертизи полягає насамперед в усуненні недоліків при оформленні ДТП та призначенні експертизи органами досудового розслідування. Отже за нашими рекомендаціями вважаємо за необхідне за допомогою новітніх приладів удосконалити збір вихідних даних, активніше залучати експертів як фахівців до огляду місця ДТП. Зі сторони працівників спеціалізованих установ, які проводять експертизи в автотехнічній галузі знань, розширити науково-дослідну та методичну роботу в контакт з фахівцями в інших галузях знань дотичних до психіатрії, психології, фізіології людини та використанням новітніх досягнень і сучасного обладнання.

Перелік джерел посилання

1. Метод лазерного сканування під час дослідження обставин дорожньо-транспортних пригод: практичний посібник / авт.-уклад.: С. О. Шевцов, С. В. Данець. Київ, 2023. 49 с.