

СУДОВА АВТОТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА

ЕКСПЕРТНА ПРАКТИКА: МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИРІШЕННЯ ЗАВДАНЬ АВТОТОВАРОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

И. Н. Новоселецкий, заведующий лабораторией Донецкого НИИСЭ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ МАТЕРИАЛЬНОГО УЩЕРБА ПРИ МНОГООБЪЕКТНЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Розглянуто спосіб визначення матеріального збитку, завданого власнику транспортного засобу, у разі, якщо в одній події цей транспортний засіб контактував із двома чи більше об'єктами.

Рассмотрен способ определения материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства, в случае, если в одном событии это транспортное средство контактировало с двумя или более объектами.

В экспертной практике довольно часто необходимо разграничить стоимость материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства (ТС) в результате нескольких контактов с другими объектами – автомобилями, недвижимыми препятствиями и т. д. Такие контакты могут иметь место как в короткий промежуток времени, вмещающий в одно событие происшествия, так и быть относительно растянутыми во времени. В дальнейшем дорожно-транспортные происшествия (ДТП) с таким механизмом будем называть – многообъектными ДТП.

Возникающие при этом проблемы, как правило, заключаются в следующем:

1) в сложности разграничить повреждения от каждого ДТП, когда такие повреждения могли образоваться как от первого, так и от второго единичного контакта. Например, ДТП, заключающееся в том, что автомобиль А сначала своей передней частью контактировал с автомобилем В, а потом произошли наезд автомобиля С и его контакт с задней частью автомобиля А. При таком многообъектном ДТП имеют место как повреждения от не-

посредственного контакта составных всех указанных ТС, так и повреждения деталей, которые непосредственно в контакте не участвовали, например панели крыши. Деформация крыши (как говорят в таких случаях – «крыша выстрелила») могла быть результатом как контакта передней, так и задней частью ТС. Более того, первичный удар мог обусловить создание концентраторов напряжений, которые в дальнейшем, при втором ударе, способствовали возникновению деформаций панели крыши.

В связи с этим повреждения ТС можно разделить на первичные (результат прямого контакта составных ТС) и опосредованные (образовались путем передачи усилий от одних деталей к другим, без непосредственного контакта с деталями другого ТС);

2) в сложности разграничить необходимые разборочно-сборочные, регулировочные, окрасочные и другие работы, которые могут быть характерными или общими как для первого, так и для последующего контакта. Например, необходимость полной окраски может быть следствием каждого из имевших место ДТП.

Решение первой проблемы возможно путем проведения комплексной транспортно-трасологической и автоговароведческой экспертизы. При этом в задачу транспортно-трасологического экспертного исследования входит установление угла столкновения ТС, а далее комплексно решается задача установления причинно-следственной связи между прилагаемой силовой нагрузкой (исходя из места ее приложения, направления и силы действия) и образованием опосредованных повреждений.

Концептуально вторая часть комплексного исследования может быть решена путем создания пространственной схемы распределения векторов возмущающей силы по жесткостным элементам каркаса кузова. По сути это метод конечных элементов. Кузов автомобиля состоит из жесткостных элементов и панелей облицовки. Некоторые панели отчасти могут выполнять и роль элементов дополнительной жесткости, например, переднее крыло, соединенное с кузовом сваркой. Усилие, реакция от стороннего объекта, контактирующего с автомобилем, от точки ее приложения передается к другим элементам именно через элементы жесткости – несущие элементы (поперечины, лонжероны, стойки, усилители, опоры и т. д.) в направлении прилагаемой силы. Какая бы по величине сила ни была приложена, например, к переднему правому крылу автомобиля, переднее левое крыло будет деформировано только вследствие передачи на него усилия через жесткостные элементы несущей конструкции, например, через верхнюю и нижнюю поперечины передней части автомобиля и далее на левое крыло или лонжерон и крыло. Из этого вытекает и алгоритм дальнейшего исследования. Те или иные опосредованные повреждения кузовных элементов можно отнести к конкретному ДТП при наличии деформаций несущих элементов по линии векторного распределения изначальной деформирующей силы или при установлении пространственного смещения этих элементов.

Другими словами, деформацию на панели крыши следует отнести к опосредованным последствиям удара спереди или опосредованным последствиям удара сзади лишь в том случае, когда элементы жесткости, несущие элементы по цепи этих силовых элементов от места приложения силы к панели крыши, деформированы или изменили свое пространственное положение. Например, панель передней части автомобиля, передние поперечины, лонжерон и передний брызговик, передние стойки с усилителями боковин, панель крыши – при переднем ударе. При этом если наличие деформации указанных силовых элементов по цепочке от места удара до детали, имеющей опосредованные повреждения, позволяет сделать вывод о причинной связи опосредованных повреждений с первичным ударом вполне очевидным, то отсутствие явно выраженных деформаций силовых элементов требует проведения дополнительных, более тщательных исследований. В этом случае необходимо искать подтверждения изменений пространственного положения силовых элементов. Таким подтверждением могут быть результаты проверки геометрии кузова автомобиля на стапеле или наличие информативных признаков такого смещения, что выражается в изменении зазоров, появлении складок, «жимков» металла и др.

Таким образом, первичный этап исследования, заключающийся в разделении поврежденных составных на последствия каждого из имевших место контактов автомобиля, предусматривает привлечение транспортного трасолога, поиск и анализ повреждений, деформаций, смещений составных по цепочкам силовых элементов от места удара до детали с опосредованными повреждениями. Отметим, что в Германии судебные эксперты в области оценки автотранспорта должны иметь подтвержденные знания в области исследования механизма происшествия, т. е. применительно к нашим реалиям иметь и квалификацию транспортного трасолога.

Отдельной проблемой может являться вторая задача – разделение ущербов в денежном выражении от каждого из имевших место контактов автомобиля. Решение этой проблемы видится через соблюдение следующих принципов:

1) сумма ущербов от повреждений при каждом из отдельных контактов ТС в рамках одного события происшествия должна равняться стоимости материального ущерба от совокупности повреждений, установленного исходя из технического состояния ТС на дату оценки. Это справедливо, поскольку в полной мере способствует восстановлению состояния автомобиля, существовавшего до его повреждения, что отвечает требованиям п. 4, ч. 2, ст. 16; ч. 3, ст. 22; ст. 1192 Гражданского кодекса Украины;

2) при определении суммарного ущерба от всех контактов ТС, относящихся к одному событию происшествия, коэффициент физического износа учитывается исходя из требований п. 7.38–7.40 Методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, утвержденной приказом Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины от 24 ноября 2003 г. № 142/5/2092 в редакции приказа Минис-

терства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины от 24 июля 2009 г. № 1335/5/1159¹ (далее – Методика), исходя из технического состояния ТС на момент первого контакта.

Упрощенно под единым событием происшествия следует понимать те события (в контексте автоговеароведения – те повреждения), которые охватываются одним правовым актом, связывающим воедино время, место причинения повреждений и причинно-следственную связь их образования (например, протокол осмотра места происшествия, материал об административном правонарушении, материалы гражданского дела, страховой акт и т. д.).

На практике это означает, что если до повреждения автомобиля его техническое состояние характеризовалось нулевым значением коэффициента физического износа, то при многообъектном ДТП эксперт не вправе принимать износ отличным от нуля при втором и последующем контактах ТС в рамках этого ДТП. Если до повреждения автомобиля его техническое состояние характеризовалось значением коэффициента физического износа отличным от нуля, то при многообъектном ДТП, эксперт должен принимать этот износ и при втором и последующем контактах ТС, равно как и при суммарном ущербе в рамках этого ДТП;

3) ущерб от первого контакта определяется в общем порядке, предусмотренном в разделе 8 Методики. Ущерб от второго контакта устанавливается как разница стоимости ущерба, рассчитанного исходя из всей совокупности повреждений, и стоимости ущерба от первого контакта.

Если контактов было больше чем два, например, три (что бывает достаточно редко), то возникает необходимость в установлении объема и характера повреждений при втором контакте. В дальнейшем алгоритм расчета ущерба следующий: определяем ущерб от первого контакта – определяем суммарный ущерб от всех контактов – определяем суммарный ущерб от повреждений в результате первого и второго контактов (исходя из суммарных повреждений при этих контактах) – вычитаем из суммарного ущерба от повреждений в результате первого и второго контактов ущерб от первого контакта (получаем ущерб от второго контакта) – вычитаем из суммарного ущерба от всех контактов суммарную стоимость ущерба от первого и второго контактов (получаем ущерб от третьего контакта).

Из изложенного вытекает следующий вывод. При первичных и последующих повреждениях, как совмещенных по времени и событию происшествия, так и разделенных по времени и событию происшествия, большую денежную нагрузку влекут за собой первичное событие происшествия и соответственно первичные повреждения. Проще говоря, если деталь была изначально повреждена и, допустим, уже после первичного происшествия требовала замены, то при дальнейшем повреждении этой же детали

¹ См.: Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів (українською та російською мовами з таблицею порівнянь). — Донецьк : Новий світ, 2009. — 222 с.

требовать денежной компенсации за восстановление изначально непригодной детали означало бы неоправданно улучшать ее состояние по сравнению с тем, что было до ее последнего повреждения. А это противоречило бы принципам защиты гражданских прав, предусмотренных ГК Украины. Отмеченное подкреплено и самой концепцией рассмотрения вопроса определения ущерба в действующей Методике.

М. В. Потанин, старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ

А. О. Прусаков, старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ

ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА ОБЪЕКТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СУДЕБНЫХ АВТОТОВАРОВЕДЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ

Розглянуто особливості проведення огляду об'єктів дослідження при проведенні судових автотоварознавських експертиз. Описано послідовність етапів проведення огляду об'єктів дослідження, яка може бути використана як судовими експертами-автотоварознавцями, так і оцінювачами, що мають кваліфікацію з оцінювання рухомого майна.

Рассмотрены особенности проведения осмотра объектов исследования при проведении судебных автотовароведческих экспертиз. Описана последовательность этапов проведения осмотра объектов исследования, которая может быть использована как судебными экспертами-автотовароведами, так и оценщиками, имеющими квалификацию по оценке движимого имущества.

Экспертный осмотр – начальный этап процесса экспертного исследования. Подчеркнем, что экспертный осмотр (составляющая экспертного исследования) необходимо отличать от следственного осмотра (составляющая процессуального действия), хотя методологические подходы к их проведению во многом схожи. Основным методом в обоих случаях является наблюдение. И эксперт, и следователь не только осматривают и изучают объект, но и по результатам такого осмотра эксперт намечает план дальнейшего исследования, выдвигает экспертные гипотезы, а следователь планирует расследование, выдвигает следственные версии.

Содержанию экспертного осмотра, методической последовательности его проведения посвящены работы таких ученых-криминалистов, как А. И. Винберг, Л. Е. Ароцкер, Р. С. Белкин, В. Я. Колдин и др. Научные взгляды на содержание стадий экспертного исследования проана-