

УДК 343. 98

В. В. Дем'яненко
судовий експерт

*Дніпропетровський науково-дослідний інститут судових експертиз
Міністерства юстиції України*

КОМПЛЕКС ВИХІДНИХ ДАНИХ, НЕОБХІДНИХ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ СЛІДЧИХ ЕКСПЕРИМЕНТІВ ТА СУДОВИХ АВТОТЕХНІЧНИХ ЕКСПЕРТИЗ ДЛЯ РІЗНИХ УМОВ ДТП (ПРИ НАЇЗДІ)

У статті пропонується доцільна послідовність дій перед проведенням слідчих експериментів дорожньо-транспортних пригод при наїзді. Наведено рекомендації стосовно комплексу вихідних даних для різних умов дорожньо-транспортних пригод при наїзді.

У кожному конкретному випадку для проведення автотехнічної експертизи необхідна певна кількість вихідних даних, які не тільки характеризують механізм конкретної дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), а яких буде досить для вирішення поставлених перед експертом питань.

Визначення або уточнення більшості вихідних даних, у конкретній ДТП, залежить від суб'єктивної оцінки обставин події його учасниками або свідками, і можливістю проведенням слідчих експериментів.

Метою проведення слідчого експерименту, відповідно до чинного законодавства, є перевірка і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин пригоди шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань, при цьому до слідчого експерименту доцільно залучати фахівця (спеціаліста) з відповідними знаннями. [1]

Перед проведенням слідчого експерименту в першу чергу експерту (спеціалісту) необхідно ознайомитись з матеріалами справи, зокрема з протоколом огляду місця ДТП, схемою і фототаблицею до нього, а також іншими матеріалами справи (висновки експертизи, протокол огляду транспортного засобу (ТЗ) та інше), щоб мати змогу визначити механізм наїзду та виконати можливі попередні розрахунки.

В експертній практиці під наїздом розуміють процес контактування ТЗ з пішоходом, нерухомим об'єктом, велосипедом, твариною. Механізм наїзду — це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення ТЗ і пішохода (або нерухомий об'єкт, велосипед, тварину) перед наїздом, їх взаємодія в процесі контактування і подальший рух до зупинки.

Перша стадія механізму наїзду — процес зближення — починається з моменту виникнення небезпеки для руху або перешкоди для руху, коли для запобігання події або зменшення тяжкості наслідків, потрібне негайне вживання водіями необхідних заходів і закінчується у момент первинного контакту.

Друга стадія механізму наїзду — процес контактування — починається з моменту первинного контакту і закінчується в мить, коли дія ТЗ на пішохода (або нерухомий об'єкт, велосипед, тварину) припиняється і вони починають вільний рух.

Третя стадія механізму наїзду — процес відкидання — починається з моменту припинення взаємодії і закінчується у момент завершення руху під впливом сил опору. [3]

З метою повного, всебічного та об'єктивного розгляду справи нами пропонується доцільна послідовність дій перед проведенням слідчого експерименту, яка, у свою чергу, забезпечить єдиний ефективний підхід для розкриття механізму наїзду та якісне забезпечення вихідними даними, необхідними при призначенні автотехнічної експертизи, з подальшим вирішенням «стандартних» питань стосовно того «Як повинен був діяти водій ТЗ згідно технічних вимог Правил дорожнього руху України (ПДРУ) у заданій дорожній обстановці», «Чи мав водій ТЗ технічну можливість запобігти наїзду» та «Чи відповідають дії водія ТЗ технічним вимогам ПДРУ, якщо ні, то чи знаходяться його дії у причинному зв'язку з технічним характером ДТП — наїздом».

Якщо наїзд на пішохода був здійснений в умовах недостатньої видимості або у темну пору доби, доцільно мати інформацію сто-

совно одягу пішохода та наявності (або відсутності) предметів, які переносив, або які були у пішохода. У даному випадку мова йде про колір речей та їх світлоповертаючі можливості, оскільки при визначенні «конкретної» видимості зазначена інформація може суттєво вплинути на її величину.

У відповідності до методичних рекомендацій «конкретна» видимість — відстань, від передньої частини ТЗ, на якій з робочого місця водія об'єкт (який може бути перешкодою або небезпекою для руху) може бути чітко розпізнаний по його характерним ознакам (іншими словами, наприклад, побачити ноги людини, яка рухається, не побачивши його повністю, щоб зробити категоричний висновок про те, що це людина, яка рухається). [2]

У загальному випадку при наїзді на пішохода доцільно мати висновок комплексної судово-медичної та транспортно-трасологічної експертизи, з метою визначення взаємного розташування пішохода і ТЗ на момент контактування (шляхом співставлення пошкоджень ТЗ з тілесними пошкодженнями пішохода на момент первинного контактування [4]), механізму контактування в цілому та напрямку руху пішохода.

Як приклад, розглянемо ситуацію, коли контактування між ТЗ та пішоходом відбулось передньою правою частиною ТЗ, а пішохід в свою чергу рухався зліва направо. Як вже було зазначено, перед проведенням слідчого експерименту експерту (спеціалісту) необхідно ознайомитись з матеріалами справи. При ознайомленні з матеріалами справи, зокрема з висновком медичної експертизи встановлено, що у пішохода наявний перелом лівої стегнової кістки та лівої малої гомілкової кістки. Зазначені переломи у пішохода характерні для переміщення пішохода справа на ліво відносно напрямку руху ТЗ, а не зліва на право. Це свідчить про те, що пішохід на момент контактування змінив напрямок руху (розвернувся навколо себе). Зазначений факт може суттєво вплинути як на хід проведення слідчого експерименту в умовах недостатньої видимості або у темну пору доби, так і загалом на висновок автотехнічної експертизи стосовно технічної можливості для водія запобігти наїзду.

При наїзді на велосипедиста, гужовий транспорт або нерухомий ТЗ доцільно мати висновок транспортно-трасологічної експертизи, з метою визначення взаємного розташування ТЗ на момент первинного контактування, механізму контактування в цілому, з визначенням конкретної величини кута взаємного розташування на момент пер-

винного контактування, з урахуванням слідової інформації, яка зафіксована і міститься у протоколі огляду місця ДТП, схеми до нього та фототаблиці місця пригоди.

Розглянемо ситуацію наїзду ТЗ на велосипедиста, коли на проїзній частині залишені сліди від коліс одного з ТЗ. У даному випадку в першу чергу є доцільним визначення величини кута взаємного розташування зазначених ТЗ на момент первинного контактування, який визначається виходячи з співставлення розташування ділянок пошкоджень (первинних деформацій) зазначених ТЗ між собою, що в свою чергу є одним із питань, які вирішує транспортна-трасологія. [4] З урахуванням визначеного кута та розміщення одного із ТЗ на слідову інформацію, яка згідно матеріалів належить даному ТЗ, а інший ТЗ встановлюється відповідно до визначеного кута між повздовжніми вісями зазначених ТЗ. Таким чином визначений кут між повздовжніми вісями зазначених ТЗ дає можливість визначити експертним шляхом напрямок руху ТЗ перед контактуванням, розташування ТЗ відносно меж проїзної частини перед контактуванням, ще перед проведенням слідчого експерименту. Зазначений факт може суттєво вплинути на визначення технічної спроможності показів підозрюваного, потерпілого або свідка стосовно механізму наїзду в цілому, а отже і на хід проведення слідчого експерименту.

У загальному вигляді перед проведенням слідчого експерименту доцільно мати висновок комплексної автотехнічної та транспортно-трасологічної експертизи з метою визначення місця наїзду, можливої траєкторії руху ТЗ, можливого розташування ТЗ відносно меж проїзної частини на момент контактування, швидкості руху ТЗ та інших просторово-динамічних характеристик пригоди виходячи з наявності всього об'єму слідової інформації, яка зафіксована і міститься у протоколі огляду місця ДТП, схеми до нього та фототаблиці місця пригоди.

Також слід відмітити технічне оснащення сучасних ТЗ засобами активної безпеки, такими як: «ABS» (антиблокувальна система гальм), «BA» (підсилювач екстреного гальмування), «TRC» (антипробуксовочна система), «EBD» (система розподілу гальмівного зусилля), «ESP» (система динамічної стабілізації) та іншими, які, в свою чергу, відіграють важливу роль у визначенні параметрів гальмування ТЗ (час спрацювання гальмівної системи, час зростання сповільнення, усталене сповільнення), оскільки від ефективності

гальмових систем залежить не тільки технічна можливість запобігти технічному характеру ДТП, але й точність попередніх розрахунків при проведенні слідчого експерименту. Гальмівні параметри ТЗ, об'єднаного системами активної безпеки, доцільно визначати шляхом проведення слідчого експерименту з залученням фахівця (спеціаліста) з відповідними знаннями, який має у своєму розпорядженні необхідне технічне оснащення, наприклад деселерометр «VZM 300», або його аналогі.

Всі вказані експертизи допоможуть ще перед проведенням слідчого експерименту визначити технічну спроможність показів підозрюваного, потерпілого або свідка стосовно механізму наїзду в цілому (швидкості руху ТЗ, місця наїзду, часу руху пішохода до місця наїзду та інші просторово-динамічні параметри).

Вихідні дані, отримані шляхом проведення слідчого експерименту, визначають не тільки методику і методи дослідження, але і його результат та обґрунтованість отриманих експертних висновків. Тому для дослідження механізму ДТП стосовно наїзду і вирішенням питання про технічну можливість запобігання наїзду в цілому, необхідні наступні вихідні дані:

- тип покриття проїзної частини (грунтова, бруківка, гравійна, асфальто- або цементобетонна);
- стан поверхні проїзної частини (суха, мокра, засніжена, покрита вкоченим снігом, ожеледь), поздовжньому профілі (горизонтальний, спуск — підйом);
- геометричні параметри проїзної частини у місці події;
- організації руху ТЗ і пішоходів в місці події (двосторонній, наявність пішохідних переходів, відомості про дорожню розмітку та її розташування, дорожні знаки та їх розташування, режимі роботи світлофорів та їх розташування);
- розташування місця наїзду відносно меж проїзної частини та нерухомих орієнтирів;
- сліди гальмування на проїжджій частині, які належать ТЗ що скоїв наїзд, (їх кількість, довжина, ширина, якими колесами залишені, характер слідів — суцільні, переривчасті, їх розташування щодо нерухомих орієнтирів);
- розташування об'єктів які могли відділитися від ТЗ або пішохода;
- дії водія перед наїздом (чи застосовував гальмування перед наїздом або після нього, чи було розгальмування ТЗ);

– дії пішохода (напрямок; швидкість руху або темп руху на мірному відрізку; час, витрачений для зупинки, або час, на протязі якого пішохід змінив траєкторію свого руху або на розвертання);

– відстань, яку подолав пішохід з моменту, коли водієві ТЗ слід було застосовувати заходи до гальмування, до моменту наїзду;

– швидкість руху ТЗ;

– технічний стан ТЗ перед подією, у тому числі чи був обладнаний ТЗ на момент події засобами активної безпеки («ABS», «EBD», «ESP», «BA», «TRC» та іншими) і чи знаходились вони у технічно справному стані та ввімкнені;

– гальмівні характеристики ТЗ (час спрацьовування гальмівної системи, час зростання сповільнення, усталене сповільнення);

– відомості про завантаження ТЗ (число пасажирів, маса вантажу, його характер);

– відомості про те, якою частиною ТЗ був здійснений наїзд (передній або бічний) і про розташування на поверхні ТЗ місця контактування;

– момент виникнення небезпеки або перешкоди для руху;

– фотознімки і схеми місця події.

При наїзді на велосипедиста, гужовий транспорт або нерухомий ТЗ окрім перелічених вище вихідних даних (без вихідних даних, які відносяться до пішохода) необхідні вихідні дані стосовно велосипедиста, гужового транспорту або нерухомого ТЗ:

– швидкість руху велосипедиста або гужового транспорту;

– розташування відносно меж проїзної частини велосипедиста, гужового транспорту або нерухомого ТЗ;

– напрямок руху велосипедиста, гужового транспорту;

– відстань, яку подолав велосипедист або гужовий транспорт з моменту, коли водієві ТЗ слід було застосовувати заходи до гальмування, до моменту наїзду.

Якщо подія наїзду мала місце в умовах недостатньої видимості або у темну пору доби, окрім перелічених вище вихідних даних, також необхідні вихідні дані стосовно:

– відстані видимості елементів дороги з робочого місця водія при русі ТЗ;

– інформація стосовно наявності (або відсутності) на момент ДТП у пішохода, на велосипедисті (велосипеді), гужовому транспорті або нерухомому ТЗ будь-яких світлоповертаючих елементів та ввімкнених ліхтарів (фар, лампочок);

– відстань, з якої об'єктивно з робочого місця водія можливо виявити (розпізнати) пішохода, велосипедиста (велосипед), гужовий транспорт або нерухомий ТЗ;

– якщо наїзд на пішохода відбувся на пішохідному переході, необхідно визначити видимість з робочого місця водія елементів дорожньої розмітки пішохідного переходу і видимість дорожніх знаків;

Якщо подія наїзду мала місце в умовах недостатньої видимості або у темну пору доби при наявності світла фар зустрічного транспортного засобу, окрім перелічених вище вихідних даних також необхідні вихідні дані стосовно:

- швидкість руху зустрічного ТЗ;
- наявність та характер ввімкненого освітлення зустрічного ТЗ;
- смуга руху на якій рухався зустрічний ТЗ;
- місце роз'їзду з зустрічним ТЗ.

Якщо подія наїзду мала місце в умовах обмеженої оглядовості окрім перелічених вище вихідних даних також необхідні вихідні дані стосовно:

– видимість дорожніх знаків з робочого місця водія;

– відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду, на якій з робочого місця водія можливо виявити пішохода, велосипед, гужовий транспорт (в тому числі і тварину), який наближається до смуги руху ТЗ із-за нерухомого об'єкту, що обмежує водію ТЗ оглядовість;

– відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду, на якій з робочого місця водія можливо виявити пішохода, велосипед, гужовий транспорт, який наближається до смуги руху ТЗ із-за рухомого об'єкту, що обмежує водію ТЗ оглядовість;

- тип рухомого об'єкту, що обмежує водію ТЗ оглядовість;
- швидкість рухомого об'єкту, що обмежує водію ТЗ оглядовість;
- дії рухомого об'єкту, що обмежує водію ТЗ оглядовість;
- інтервал між ТЗ та рухомим об'єктом, що обмежує водію ТЗ оглядовість.

Більшість вище наведених вихідних даних можливо (але не завжди) визначити на підставі існуючих методичних рекомендацій, методик та досліджень за допомогою фахівців (спеціалістів) з відповідними знаннями і відповідним технічним обладнанням, виходячи з аналізу матеріалів справи, що надаються на дослідження.

Виходячи з перелічених вище вихідних даних можна зрозуміти, що механізм наїзду у загальному вигляді досить різноманітний, складний і потребує глибокого аналізу.

Застосування єдиного підходу по проведенню слідчих експериментів з визначенням механізму наїзду в цілому забезпечить якісне, повне та своєчасне виконання призначених автотехнічних експертиз, а також зменшить строки їх виконання.

Список використаних джерел

1. *Кримінальний процесуальний кодекс* України: закон України від 13.04.2012 № 4651-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>.
2. *Линевский Э. П.* Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток: науч. -техн. сб. / Э. П. Лиевский, А. Я.Гордовер, А. И. Овчаренко; под. ред. Э. П. Лиевского. — Мн.: БелНИИСЭ, 1987. — 29 с.
3. *Судебная автотехническая экспертиза*: пособ. для экспертов-автотехников, следователей и судей; отв. ред. В. А. Илларионов. — М.: ВНИИСЭ, 1980. — Ч. II: Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы. — 392 с.
4. *Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования)*: пособ. для экспертов, следователей и судей. — М.: ВНИИСЭ, 1988. — Вып. 2.

КОМПЛЕКС ИСХОДНЫХ ДАННЫХ НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ И СУДЕБНЫХ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЙ ДТП (ПРИ НАЕЗДЕ)

В. В. Демьяненко

В настоящей статье изложена целесообразная последовательность действий перед проведением следственного эксперимента, которая, в свою очередь, обеспечит единый эффективной подход для раскрытия механизма наезда и качественное обеспечение исходными данными, необходимыми при назначении автотехнической экспертизы, с последующим решением «стандартных» вопросов.

Детально изложены поэтапные тонкости проведения следственных экспериментов в условиях которые косвенно влияют на механизм наезда, а именно на первую стадию —сближения транспортного средства и пешехода (неподвижного объекта, велосипеда, животного). К данным тонкостям относятся: условия недостаточной видимости (или темное время суток), расположение тела пешехода и транспортного средства на момент контактирования, расположение велосипеда и транспортного средства на момент контактирования, расположение места наезда, траектория движения транспортного средства.

Указано о важности проведения ряда исследований, еще перед проведением следственного эксперимента, которые помогут решить вопросы технической

состоятельности показаний подозреваемого, потерпевшего и свидетеля(ей), а именно:

- комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз при исследовании контактного взаимодействия тела пешехода с транспортным средством;
- транспортно-трасологических экспертиз при определении взаимного расположения велосипедиста (гужевой транспорт или неподвижное транспортное средство) с транспортным средством и механизма контактирования в целом;
- комплексных судебно-автотехнических и транспортно-трасологических экспертиз при определении места наезда, возможной траектории движения транспортного средства, расположения транспортного средства по отношению к границам проезжей части и т.д.

Приведены примеры необходимости проведения ряда экспертиз еще перед проведением следственного эксперимента.

Отдельно упомянуто о техническом оснащении современных транспортных средств средствами активной безопасности.

Приведен перечень необходимых исходных данных для исследования механизма наезда и решением вопроса о технической возможности для различных ситуаций.

Как вывод отмечено, что применение единого подхода по проведению следственных экспериментов с определением механизма наезда, в целом, обеспечит качественное, полное и своевременное выполнение автотехнических экспертиз, а также уменьшит сроки их выполнения.

COMPLEX OF NECESSARY BASIC DATA FOR DOING INVESTIGATION EXPERIMENTS AND AUTO-TECHNICAL LEGAL EXPERTISE FOR DIFFERENT CONDITIONS OF ROAD ACCIDENTS (WITH CHARGE)

V.V. Demianenko

In this article you can find expedient sequence of actions which has to be taken before investigative experiment takes its place. Using this sequence we can ensure ourselves with unified and effective approach to discovery of the mechanism of accident. It also can ensure experts with qualitative basic data which is required in appointing auto-technical examination and solving «standard» questions.

Here refinements of carrying out investigative experiment in conditions which influence by implication on the mechanism of accident are set out in detail. As this refinements we can name conditions of poor visibility (or dark time of the day), disposition of the pedestrian's body and vehicle in the moment of contact, disposition of the bicycle and vehicle in the moment of contact, disposition of the accident, motion path of the vehicle.

Here we can find out about importance of carrying out several investigations before investigative experiment took its place. This several investigations can solve questions about technical consistency of the suspect's evidence or the evidence of the victim or witness. They are:

- complex forensic medical examinations and freight trasological examinations in investigation of the contact interaction of the pedestrian's body and vehicle;
- freight trasological examinations in determination of relative positions of the cyclist (cartage or stationary vehicle) and vehicle and mechanism of the contact as a whole;
- complex auto-technical and freight trasological examinations in determination of the place of the accident, possible motion path of the vehicle, disposition of the vehicle on the traffic area.

Here you can find several cases when carrying out examinations is necessary before investigative experiment takes its place.

Conclusion: using unified approach to carrying out investigative experiment with discovery of the mechanism of the accident can provide us with qualitative and well-timed discharge of the auto-technical examinations as a whole and also can minify the term of there's discharge.

УДК 347.235

В.В. Савчак
кандидат юридичних наук,
судовий експерт, доцент кафедри

Ужгородський національний університет

ОСОБЛИВОСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ЗЕМЕЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ РОЗМЕЖУВАННЯМ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

Досліджено деякі аспекти виконання земельно-технічної експертизи, пов'язаної із встановленням місця знаходження земельної ділянки відносно меж населеного пункту, до якого її віднесено. Встановлено нормативну та методологічну основу виконання досліджуваного типу експертизи, проаналізовано проблемні аспекти її виконання, а також сформульовано власні пропозиції щодо вдосконалення експертизи.

Із зростанням відсотку приватизованих та переданих у користування земельних ділянок збільшується тиск на сферу діяльності у галузі земельно-технічної експертизи, яка, поряд з іншими видами судових експертиз, в порядку норм Закону України «Про судову експертизу» [1] покликана забезпечувати правосуддя України незалежним, кваліфікованим і об'єктивним дослідженням на основі спе-