



Сектор автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Івано-Франківського НДЕКЦ МВС

На сьогоднішній день у секторі автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Івано-Франківського НДЕКЦ МВС проводяться судові інженерно-транспортні експертизи за наступними експертними спеціальностями:

10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод»

10.2 «Дослідження технічного стану транспортних засобів»

10.3 «Дослідження деталей транспортних засобів»

10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження»



Терміни виконання експертного дослідження (відповідно п.15 Інструкції з організації проведення та оформлення експертних проваджень підрозділах Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України затвердженої наказом №591 від 17.07.2017 р.), строк проведення експертиз залежить від складності дослідження та з урахуванням завантаження фахівця і становить орієнтовно 10-45 днів.

10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод»



Об'єкти дослідження:

До основних об'єктів дослідження відносяться матеріали кримінального провадження в частині відображення механізму розвитку дорожньо-транспортної події, зокрема протокол огляду місця події із схемою та фото таблицею до нього, протоколів проведення слідчих експериментів, а також вихідні дані, які наводяться ініціатором дослідження у постанові про призначення експертизи даного напрямку. До об'єктів дослідження можуть відноситися інші дані, що відображають чи доповнюють механізм розвитку дорожньо-транспортної події.

Основними завданнями судової інженерно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю 10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод» є:

- установлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування), гальмового та зупиночного шляхів, відстані, пройденої ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди;
- установлення відповідності дій водія ТЗ у даній дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху України, наявності у водія технічної можливості уникнути пригоди з моменту виникнення небезпеки для руху, відповідності дій водія з технічної точки зору вимогам Правил дорожнього руху України, а також установлення з технічної точки зору наявності причинно-наслідкового зв'язку між невідповідними Правилам дорожнього руху України діями водія та настанням події ДТП.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Якою була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП (якщо сліди різної довжини або перериваються, на це слід указати)?
- Яка максимально припустима швидкість ТЗ за умови даної видимості дороги (зазначається, якою була видимість дороги)?
- Яка максимально припустима швидкість ТЗ на закругленні дороги даного радіуса?

- Яка найменша безпечна дистанція між ТЗ в умовах даної дорожньої обстановки?
- Яка відстань необхідна для безпечного обгону попутного ТЗ в умовах даної дорожньої обстановки?
- Який гальмовий та (або) зупинний шлях ТЗ за певної швидкості його руху в умовах даної дорожньої обстановки?
- Як повинен був діяти водій у даній дорожній обстановці згідно з технічними вимогами Правил дорожнього руху?
- Чи мав водій технічну можливість запобігти наїзду з моменту виникнення небезпеки для руху або з моменту виявлення перешкоди для руху?
- Чи відповідали дії водія технічним вимогам Правил дорожнього руху?
- Чи були з технічної точки зору дії водія ТЗ у причинному зв'язку з виникненням ДТП?
- З якою швидкістю рухався ТЗ? Якщо ця швидкість перевищувала встановлені обмеження (зазначається, які саме), то чи мав водій технічну можливість уникнути контакту з перешкодою (зазначається, якою саме), якщо ця швидкість не перевищувала припустиму?
- Чи мав водій технічну можливість шляхом екстреного гальмування зупинити ТЗ з моменту виникнення небезпеки для руху (указується момент виникнення небезпеки), не доїжджаючи до перешкоди (пішохода)?

Даний перелік не є вичерпний. В залежності від механізму розвитку ДТП, а також після консультації з судовим експертом, може доповнюватися іншими питаннями.

Вимоги до матеріалів, які необхідно представити судовому експертові для проведення дослідження.

У документах про призначення автотехнічної експертизи повинні бути зазначені дані про параметри і стан дорожньої обстановки, дорожнього покриття та обставини щодо дій учасників події, з яких має виходити експерт при проведенні досліджень (вихідні дані).

При призначенні експертизи обставин ДТП необхідно, зокрема, указувати:

- тип покриття дороги (асфальт, ґрунтова тощо), його стан (сухе, мокре, ожеледиця та ін.), ширину проїзної частини, наявність і величину ухилів, наявність дорожніх знаків і розміток у районі ДТП, технічний стан ТЗ та його завантаженість;
- видимість і оглядовість дороги з місця водія, а в умовах недостатньої видимості та обмеженої оглядовості – ще й видимість перешкоди; розташування ТЗ по ширині дороги, швидкість його руху;
- момент виникнення небезпеки для руху;
- відстань, яку подолав пішохід з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду, швидкість руху пішохода або час його руху з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду;
- чи застосовував водій екстрене гальмування і якщо застосовував, то яка довжина сліду гальмування до задніх коліс автомобіля (якщо сліди розташовані на ділянках дороги з різним покриттям, наприклад, на проїзній частині й узбіччі, потрібно зазначити довжину сліду окремо на кожній з ділянок);
- місце наїзду відносно слідів гальмування (яку відстань пройшов ТЗ у стані гальмування до наїзду чи після наїзду на пішохода; якою частиною ТЗ контактував з пішоходом або якими частинами зіткнулися транспортні засоби; якщо ТЗ після залишення сліду гальмування до його остаточної зупинки рухався накатом, то яку відстань він пройшов у цьому стані).

Якщо ДТП скоїв водій мотоцикла, крім того, зазначається: ручним та ножним гальмом чи одним з них (яким саме) гальмував водій; якщо на мотоциклі з коляскою був один пасажир, то де він перебував (у колясці чи на задньому сидінні); якщо мотоцикл без коляски рухався в перекинутому стані, залишаючи сліди на дорозі, – то відстань, на яку він перемістився в такому стані.

Якщо до моменту призначення експертизи слідчому (суду) не вдалося усунути протиріччя у вихідних даних, що були в справі, він має право зазначити в документі про залучення судового експерта варіанти їх значень і отримати висновки щодо кожного з них.

Разом з документом про залучення експерта судовому експертові за потребою надаються всі матеріали справи провадження.

- протокол ОМП разом зі схемою та іншими додатками;
- протокол огляду ТЗ;
- протокол слідчого експерименту.

До основних об'єктів дослідження відносяться системи (і їхні елементи) різних транспортних засобів: легкових і вантажних автомобілів, автобусів, мотоциклів, моторолерів, мопедів, тракторів, тролейбусів та інших самохідних механізмів, а також причепів і напівпричепів, що впливають на безпеку руху, а саме:

- Завдання судової інженерно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю 10.2 «Дослідження технічного стану транспортних засобів» є встановлення несправностей ТЗ, які загрожували безпеці руху, причин їх утворення та часу виникнення (до ДТП – чи внаслідок**

неї або після неї), можливості виявлення несправності зазвичай застосованими методами контролю за технічним станом ТЗ; визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

1. В якому стані (працездатному чи відмови) знаходиться робоча гальмівна система та рульове керування (за потреби – ходова частина та освітлювальні прилади) автомобіля?
2. Які несправності які призвели до виникнення відмови системи (робочої гальмівної, рульового керування та ін.) автомобіля?
3. Коли саме виникла несправність, що призвела до стану відмови (до ДТП, в процесі її розвитку чи після неї) ?
4. Чи мав водій технічну можливість виявити несправність, що призвела до стану відмови системи (систем) під час експлуатації транспортного засобу?

Даний перелік не є вичерпний і може доповнюватися іншими питаннями після консультації з судовим експертом.

У постанові про призначення інженерно-транспортної експертизи за спеціальністю 10.2 ініціатор дослідження повинен зазначити про надання експертам дозволу на застосування руйнівних методів.

Наприклад: «у разі необхідності, експертам дозволяється повне або часткове розбирання окремих вузлів транспортного засобу, що передбачене методикою проведення даного дослідження». У разі не надання експертам такого дозволу у постанові про призначення експертизи за зазначеною експертною спеціальністю, на адресу ініціатора дослідження буде направлено клопотання.

При проведенні експертизи технічного стану ТЗ у першу чергу вирішують питання про те, наскільки його системи здатні виконувати свої робочі функції, у цьому випадку терміни «працездатність» і «відмовлення» приймаються як основні характеристики стану об'єктів експертного дослідження. Якщо в процесі дослідження буде встановлено, що система (об'єкт) є працездатною, то немає необхідності проводити подальші дослідження з метою установлення відповідності її іншим (крім основних) вимогам нормативно-технічної документації. Наявність таких невідповідностей не впливає на можливість виконання системою властивих їй функцій у межах припустимих значень.

Вимоги до матеріалів: у документі про залучення експерта достатньо викласти фабулу справи й обставини, які стосуються особливостей об'єкта дослідження, знання яких може мати значення для судового експерта, наприклад, чи експлуатувався ТЗ після події; у якому стані перебували деталі (вузли), сполучені з деталями (вузлами), що досліджуються тощо. Якщо необхідно провести експертизу (дослідження) на МП або огляд об'єкта за його місцезнаходженням, орган або особа, які залучили експерта, повинні забезпечити прибуття судового експерта, безперешкодний доступ до об'єкта, а також належні умови його роботи, а в разі потреби – викликати учасників процесу або інших осіб.

10.3 «Дослідження деталей транспортних засобів»



Об'єкти дослідження:

Дослідження речових доказів у більшості випадків проводиться в лабораторних умовах.

До основних об'єктів дослідження відносяться пошкодженні деталі та вузли ходової частини транспортного засобу, гальмової системи, системи рульового керування, а також світлові прилади транспортних засобів на предмет їх роботи в момент ДТП:

Ходова частина: всі види важелів, стійки амортизаторів, маточини коліс та їх підшипники, стабілізатори та стійки стабілізаторів, сайлентблоки, кріплення деталей ходової частини, колеса в зборі з диском та шиною, та ін.

Гальмова система: гальмові диски, колодки, супорти, гальмові шланги, гальмові циліндри та ін.

Система рульового керування: рульова колонка, рульовий механізм, рульова тяга, рульові наконечники в зборі з шаровими пальцями, система гідропідсилювача та ін.

Система освітлення і світлової сигналізації: вакуумні та галогенні лампи розжарювання освітлювальних і світлових сигнальних приладів, (фар головного світла, протитуманних фар і фар заднього ходу, а також габаритних і стоянкових вогнів, показників повороту та сигналів гальмування).

Завдання судової інженерно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю 10.3 «Дослідження деталей транспортних засобів» є встановлення несправностей транспортного засобу, які загрожували безпеці дорожнього руху, причин їх утворення та часу виникнення, а саме: до ДТП, унаслідок неї або після неї.

До фундаментальних задач, які ставляться перед судовим експертом, відноситься:

- визначення та розрізнення пошкоджень об'єктів, отриманих у процесі ДТП, від тих, які були утворенні задовго або безпосередньо перед ДТП;
- визначення, з якого матеріалу виготовлена деталь, причину утворення пошкоджень (заводський брак, механічні пошкодження, ремонтні роботи, втомленість металу, корозійні процеси та ін.);
- кінематичну схему з'єднання деталі чи вузла з іншими конструктивними елементами транспортного засобу та їх функціональне призначення;
- як виявлене пошкодження могло вплинути на розвиток аварійної ситуації.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- унаслідок чого сталося руйнування деталі чи вузла транспортного засобу (унаслідок удару, зношеності, втомленості чи старіння металу)?
- коли відносно моменту ДТП сталося руйнування досліджуваної деталі чи вузла ТЗ, а саме: до ДТП, під час ДТП або після?
- якщо пошкодження деталі мають місце, то чи мають вони прихований характер?
- чи мав водій або відповідальна за ТЗ особа змогу виявити пошкодження деталі чи вузла ТЗ?
- чи перебувала під напругою (випромінювала світло) електрична лампа ТЗ у момент ударного навантаження?
- яка причина і механізм руйнування колісного диска автомобіля?
- унаслідок чого сталася розгерметизація шини колеса ТЗ?
- коли відносно моменту ДТП виникли пошкодження шини колеса?
- унаслідок чого сталися пошкодження та розгерметизація гальмового шлангу ТЗ?

Даний перелік не є вичерпний і може доповнюватися іншими питаннями після консультації з судовим експертом.

10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження»



Об'єкти дослідження:

До основних об'єктів дослідження відносяться транспортні засоби, а також об'єкти, які залишили сліди (шини, деталі, що виступають, тощо) або експериментальні зліпки цих об'єктів (експериментальні відбитки шин на папері); предмети, на яких залишилися сліди зазначених об'єктів, або зліпки (масштабні фотознімки) цих слідів, а також протоколи ОМП з усіма додатками до них.

Завдання судової інженерно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю 10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження» є:

- визначення взаємного розташування ТЗ у момент їх контактування;
- визначення місця зіткнення ТЗ і місця наїзду на перешкоду (пішохода), установлення механізму утворення слідів;
- розташування ТЗ відносно проїзної частини на момент контактування;
- визначення стану транспортного засобу (рухомий або нерухомий) при зіткненнях.

Вирішення цих завдань здійснюється шляхом дослідження слідів, виявлених на місці ДТП, пошкоджень транспортних засобів. Тому призначати транспортно-трасологічну експертизу доцільно лише тоді, коли є можливість надати судовому експертові об'єкти, які перебували в контакті, або матеріали справи, у яких зафіксовано сліди.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Під яким кутом були розташовані транспортні засоби один відносно одного в момент контактування ?
- Під яким кутом були розташовані транспортні засоби відносно елементів дороги в момент контактування ?
- Де саме відносно елементів дороги відбулося зіткнення транспортних засобів ?
- Де саме відносно елементів дороги відбувся наїзд транспортного засобу на пішохода ?
- Якими частинами контактували транспортні засоби під час ДТП ?
- Який з транспортних засобів під час їх зіткнення стояв, а який рухався?

Даний перелік не є вичерпний і може доповнюватися іншими питаннями після консультації з судовим експертом.

Вимоги до матеріалів, які необхідно надати судовому експертові для проведення дослідження.

Для вирішення зазначених питань судовому експертові надаються самі об'єкти, які залишили сліди (шини, деталі, що виступають, тощо) або експериментальні зліпки цих об'єктів (експериментальні відбитки шин на папері); предмети, на яких залишилися сліди зазначених об'єктів, або зліпки (масштабні фотознімки) цих слідів, а також протоколи ОМП з усіма додатками до них.

Якщо необхідно провести експертизу (дослідження) на МП або огляд об'єкта за його місцезнаходженням, орган або особа, які залучили експерта, повинні забезпечити прибуття судового експерта, безперешкодний доступ до об'єкта, а також належні умови його роботи, а в разі потреби – викликати учасників процесу або інших осіб.

Якщо досліджуються сліди ТЗ на одязі (взутті) потерпілого, надається також акт судово-медичного дослідження пошкоджень на його тілі.