

**Міністерство освіти і науки України
ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледж
Луцького національного технічного університету»**



АВТОТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА

**Конспект лекцій для здобувачів освітньо-професійного ступеня
фаховий молодший бакалавр галузі знань 27 Транспорт
спеціальності 274 Автомобільний транспорт
денної форми здобуття освіти**

Ковель, 2025

УДК 629.083.658.5(07)

A-18

Затверджено до видання методичною радою ВСП «КПЕФК ЛНТУ»,
протокол № 9 від « 29 » травня 2025 року

Голова методичної ради ВСП «КПЕФК ЛНТУ» _____ Ігор ІЛЮШИК
(підпис)

Розглянуто і схвалено на засіданні циклової комісії з автомобільного транспорту та транспортних технологій ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледж ЛНТУ», протокол № 5 від «25» березня 2025 року

Голова циклової комісії _____ Андрій СТРИЛЬЧУК
(підпис)

Електронна копія друкованого видання передана до книжкового фонду бібліотеки ВСП «КПЕФК ЛНТУ»

Завідувачка бібліотеки _____ Неля ТЕЛЮЧИК
(підпис)

Укладач: _____ Андрій МЕЛЬНИЧУК, викладач ВСП «КПЕФК ЛНТУ»

Рецензент: _____ Степан БАБАРИКА, к.т.н., викладач ВСП «КПЕФК ЛНТУ»
(підпис)

Відповідальний за випуск: _____ Леся ПРОКОПЧУК, методист
(підпис) ВСП «КПЕФК ЛНТУ»

A-18 **Автотехнічна експертиза**[Текст]: Конспект лекцій для здобувачів освітньо-професійного ступеня фаховий молодший бакалавр галузі знань 27 Транспорт спеціальності 274 Автомобільний транспорт денної форми здобуття освіти/уклад. Андрій МЕЛЬНИЧУК. – Ковель: ВСП «КПЕФК ЛНТУ», 2025. – 57с.

Видання направлене на закріплення теоретичних та практичних знань з освітнього компонента «Автотехнічна експертиза» та застосування їх при вирішенні конкретних практичних завдань, формування у здобувачів практичних навичок, розвиток їх професійної компетентності.

Призначене для здобувачів освіти спеціальності 274 Автомобільний транспорт денної форми здобуття освіти.

© А.П.Мельничук, 2025

Зміст

Лекція 1. Експертиза на автомобільному транспорті	
Тема 1 Види експертиз в Україні	4
1.1. Загальні поняття про експертизу	4
1.2. Законодавство про експертизу	5
1.3. Види експертиз в Україні	6
Тема 2 Автотехнічна, транспортно-трасологічна і дорожньо-технічна експертиза	
1.2.1. Загальні поняття про автотехнічну експертизу	9
1.2.2. Загальні поняття про транспортно-трасологічну експертизу	14
1.2.3. Загальні поняття про дорожньо-технічну експертизу	15
Лекція 2. Дорожньо-транспортні пригоди, їх облік та аналіз	
2.1. Класифікація дорожньо-транспортних пригод	17
2.2. Основні причини ДТП	21
2.3. Облік дорожньо-транспортних пригод в Патрульній поліції.	
Картка обліку ДТП	23
2.4. Облік ДТП в автотранспортних підприємствах та дорожніх організаціях	25
2.5. Аналіз дорожньо-транспортних пригод. Показники аварійності	29
Лекція 3. Експертиза дорожньо-транспортних пригод	
3.1. Поняття про експертизу та її види. Судова експертиза	30
3.2. Обов'язки, права і відповідальність судового експерта	36
3.3. Завдання судової автотехнічної експертизи	38
3.4. Етапи експертизи і висновки експерта	50
3.5. Службове розслідування ДТП в автотранспортних підприємствах	51

Лекція 1. ЕКСПЕРТИЗА НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Тема 1 Види експертиз в Україні

Мета: розкрити поняття – експертиза, автотехнічна, транспортно-трасологічна і дорожньо-технічна експертиза.

Актуальність: експертиза — це спосіб аналізу причинно-наслідкових зв'язків не тільки стосовно того, що вже відбулося, але й того, що очікується, має або може відбутися; це спосіб пізнання певної реальності у тих випадках, коли ця реальність не піддається прямому вимірюванню, обрахуванню і взагалі якому завгодно «об'єктивному дослідженню». На сьогодні експертиза має досить широке застосування та практикується не лише у судово-експертній діяльності, а також і в конституційному праві при оцінці діяльності органів державної влади.

Пререквізити освітнього компонента: вступ до фаху, автомобілі та їх конструкція, технічна експлуатація автомобілів, правила і безпека дорожнього руху.

План

1.1. Загальні поняття про експертизу

1.2. Законодавство про експертизу

1.3. Види експертиз в Україні

1.1. Загальні поняття про експертизу

Експерті́за (від лат. *expertus* — досвідчений, знавець) — розгляд, дослідження експертом-фахівцем якихось справ, питань, що потребують спеціальних знань.

У найбільш загальному вигляді експертиза - це спосіб аналізу причинно-наслідкових зв'язків не тільки стосовно того, що вже відбулося, але й того, що очікується, має або може відбутися; це спосіб пізнання певної реальності у тих випадках, коли ця реальність не піддається прямому вимірюванню, обрахуванню і

взагалі якому завгодно «об'єктивному дослідженню». На сьогодні експертиза має досить широке застосування та практикується не лише у судово-експертній діяльності, а також і в конституційному праві при оцінці діяльності органів державної влади.

Судова експертиза - це дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів досудового розслідування чи суду.

Судово-експертна діяльність здійснюється на принципах законності, незалежності, об'єктивності і повноти дослідження.

Судовими експертами можуть бути особи, які мають необхідні знання для надання висновку з досліджуваних питань. Судовими експертами державних спеціалізованих установ можуть бути фахівці, які мають відповідну вищу освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста, пройшли відповідну підготовку та отримали кваліфікацію судового експерта з певної спеціальності.

Під час проведення судових експертиз об'єкти дослідження можуть бути пошкоджені або витрачені лише у тій мірі, в якій це необхідно для дослідження.

Висновок експерта – це результат діяльності експерта з проведення експертизи, докладний опис проведених експертом досліджень та зроблені за їх результатами висновки, обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи, викладений у складеному відповідно до вимог закону документі.

1.2. Законодавство про експертизу

Проведення експертиз в Україні регламентується Законом "Про наукову і науково-технічну експертизу", положенням «Про організацію та проведення наукової та науково-технічної експертизи», Законом Про судову експертизу, Інструкцією Про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затверджену Наказом Міністерства юстиції України 08.01.1998 № 53/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України 26.12.2012 № 1950/5 , із змінами

внесеними Наказом Міністерства юстиції України від 27 липня 2015 року № 1350/5), іншими нормативно-правовими актами.

1.3. Види експертиз в Україні

Класифікація експертиз має велике наукове та практичне значення. Для практики вона забезпечує правильний вибір спеціальних знань, які слід використати при отриманні інформації з будь-якого джерела, дає змогу визначити напрям методичного й організаційного забезпечення експертиз.

Автотехнічна

Транспортно-трасологічна

Дорожньо-технічна

Електротransпортна

Будівельно-технічна експертиза

Оціночно-будівельна експертиза

Земельно-технічна експертиза

Оціночно-земельна експертиза

Автотоварознавча експертиза

Товарознавча експертиза

Економічні дослідження у сфері інтелектуальної власності

Експертиза комп'ютерної техніки та програмних продуктів

Економічна експертиза

Лінгвістична експертиза

Психологічна експертиза

Пожежно-технічна експертиза

Залізнично-транспортна експертиза

Безпеки життєдіяльності

Гірничо-технічна

Інженерно-екологічна

Електротехнічна

Компютерно-технічна

Телекомунікаційна

Експертиза технічного стану ліфтів та інші експертизи.

Принципове завдання щодо ідентифікації слідів крові та зразків для порівняльного дослідження, взятих у конкретної особи, дає змогу вирішити використання розробленого протягом останніх років методу генотипоскопії (ДНК-дактилоскопії). Метод ґрунтується на аналізі нової категорії генетичних маркерів – поліформних ділянок дезоксирибонуклеїнової кислоти (ДНК), що характеризуються, як з'ясувалося, достатньою індивідуальністю. Цей метод є одним із найбільш перспективних у сучасній криміналістиці і має стати одним із найбільш пріоритетних напрямів розвитку експертології. Коло питань, які можуть бути розв'язані на основі сучасних досягнень експертології розкриваються в юридичних виданнях останніх років.

На експерта у процесі експертизи в кримінальному процесі *покладаються* обов'язки: використовувати всі наявні в його розпорядженні науково-технічні методи, засоби і свої знання для правильного і науково-обґрунтованого розв'язання поставлених перед ним питань, отримання достовірних висновків; провести повне і всебічне дослідження та дати обґрунтований та об'єктивний письмовий висновок; на вимогу органу дізнання, слідчого, прокурора, судді дати роз'яснення щодо даного ним висновку.

Під час експертизи експерт самостійно обирає засоби і методи дослідження. Експерт дає висновок від свого імені і несе за нього особисту відповідальність.

Строк проведення експертизи встановлюється відповідно до п. 1.13 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень (затвердженої Наказом Міністерства юстиції України 08 січня 1998 р. № 53/5, 4 у редакції наказу Міністерства юстиції України 26 грудня 2012 р. № 1950/5 зі змінами і доповненнями, внесеними 27 липня 2015 року наказом № 1350/5) залежно від складності дослідження з урахуванням експертного навантаження фахівців керівником експертної установи (або заступником керівника чи керівником структурного підрозділу) у межах:

-10 календарних днів – щодо матеріалів з невеликою кількістю об’єктів і простих за характером досліджень;

-30 календарних днів матеріалів з великою кількістю об’єктів або складних за характером досліджень;

-понад 60 календарних днів – щодо матеріалів із дуже великою кількістю об’єктів або особливо складних за характером досліджень (досліджень з використанням криміналістичного обладнання (лазерного, оптичного, електронного), проведення експериментальних досліджень, застосування декількох методів), під час цього строк виконання не повинен перевищувати 90 календарних днів.

Висновки експерта можуть бути: категоричними (позитивними або негативними), ймовірними (діагностичними) та такими, що вказують на неможливість розв’язання питання. Якщо експерт дає ймовірний висновок або висновок про неможливість вирішення питання, то в дослідницькій частині він зобов’язаний викласти причини, з яких не виявилось можливим вирішити питання в категоричній формі або довелося відмовитися від розв’язання питання.

Тема 2 Автотехнічна, транспортно-трасологічна і дорожньо-технічна експертиза

Мета: розкрити поняття – автотехнічна, транспортно-трасологічна і дорожньо-технічна експертиза.

Актуальність: експертиза — це спосіб аналізу причинно-наслідкових зв'язків не тільки стосовно того, що вже відбулося, але й того, що очікується, має або може відбутися; це спосіб пізнання певної реальності у тих випадках, коли ця реальність не піддається прямому вимірюванню, обрахуванню і взагалі якому завгодно «об'єктивному дослідженню». На сьогодні експертиза має досить широке застосування та практикується не лише у судово-експертній діяльності, а також і в конституційному праві при оцінці діяльності органів державної влади.

Пререквізити освітнього компонента: вступ до фаху, автомобілі та їх конструкція, технічна експлуатація автомобілів, правила і безпека дорожнього руху.

План

1.2.1. Загальні поняття про автотехнічну експертизу

1.2.2. Загальні поняття про транспортно-трасологічну експертизу

1.2.3. Загальні поняття про дорожньо-технічну експертизу

1.2.1. Загальні поняття про автотехнічну експертизу

Основними завданнями автотехнічної експертизи є:

1. Установлення несправностей транспортного засобу (далі – ТЗ), які загрожували безпеці руху, причин їх утворення та часу виникнення (до дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) чи внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності звичайно застосованими методами контролю за технічним станом ТЗ; визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

2. Установлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (за наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмового та зупинного шляхів,

траєкторії руху, відстані, пройденої ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди.

Швидкість руху транспортних засобів, виходячи з їх пошкоджень, може визначатися за допомогою програмних комплексів з дослідження механізму ДТП, що рекомендовані для впровадження в експертну практику.

3. Установлення відповідності дій водія ТЗ у даній дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Момент виникнення небезпеки для руху, як правило, має зазначатися у документі про призначення експертизи (залучення експерта). Якщо у документі про призначення експертизи (залучення експерта) момент виникнення небезпеки не зазначений, то експерт, виходячи з аналізу дорожньої обстановки, може визначити його за даними, що містяться в матеріалах справи.

Коли експерт вважає, що небезпека для руху виникла не в той момент, який зазначено в документі про призначення експертизи (залучення експерта), у висновку він має вказати мотиви незгоди з позицією органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), і дати відповідні варіанти розв'язання поставленого питання.

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану ТЗ, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої події.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

До пункту 1:

Які несправності, виходячи з вимог Правил дорожнього руху до технічного стану ТЗ, мала (мав) система (механізм, вузол, агрегат) даного ТЗ?

Чи є в досліджуваному ТЗ несправності, які могли бути технічною причиною виникнення ДТП?

Коли, відносно моменту ДТП, її настання чи в процесі її розвитку, виникли дані несправності?

Яка причина відмови даного механізму, системи (рульового управління, гальмової системи тощо) ТЗ?

Чи мав водій можливість виявити несправність до моменту ДТП?

Чи мав водій технічну можливість запобігти пригоді за наявності даної несправності?

До пункту 2:

Якою була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП (якщо сліди різної довжини або перериваються, на це слід указати)?

Яка була швидкість ТЗ з урахуванням пошкоджень, які він отримав при зіткненні?

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?

До пункту 3:

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?

До пунктів 2 і 3:

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)?

У документі про призначення автотехнічної експертизи (залучення експерта) 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, вказувати: тип покриття дороги (асфальт, ґрунтова тощо), його стан (сухе, мокре, ожеледиця тощо), 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 обмеженої видимості – ще й видимість перешкоди; розташування ТЗ по ширині дороги, швидкість його руху (швидкість руху вказується, якщо немає сліду гальмування); 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 до моменту наїзду; чи застосовував водій термінове 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 зіткнулись 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, зазначаються: 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 призначається експертиза технічного стану ТЗ, у документі про призначення експертизи (залучення експерта) достатньо викласти фабулу справи і обставини, які стосуються особливостей об'єкта дослідження, знання яких може мати значення для експерта, наприклад, чи експлуатувався ТЗ після події; у якому стані були деталі (вузли), сполучені з деталями (вузлами), що досліджуються, тощо.

Якщо до моменту призначення експертизи (залучення експерта) органу (особі), що її призначає, не вдалося усунути протиріччя у вихідних даних, що були в справі, він (вона) може зазначити в документі про призначення експертизи (залучення експерта) варіанти їх значень і отримати висновки щодо кожного з них.

Орган (особа), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), не має права вимагати від експерта, щоб той самостійно вибирав зі справи вихідні дані для проведення експертизи. Разом з тим вказані особи можуть поставити перед експертом питання про технічну спроможність (неспроможність) тих чи інших даних, які є у справі.

Разом з документом про призначення експертизи (залучення експерта) експерту за потреби надаються всі матеріали кримінального провадження, справи про адміністративне правопорушення, цивільної, господарської, адміністративної справи.

Якщо орган (особа), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), не може направити експерту всі матеріали справи, він повинен надати: протокол огляду місця події разом зі схемою та іншими додатками; протокол огляду ТЗ; протокол відтворення обстановки й обставин події.

1.2.2. Транспортно-трасологічна експертиза

Основним завданням транспортно-трасологічної експертизи є:

- ідентифікація за слідами, залишеними ТЗ, певного його екземпляра або установлення його типу, моделі;
- 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.

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 експертові об'єкти, які перебували в контакті, або матеріали справи, у яких зафіксовано сліди.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

Чи залишені певні сліди (указується, які саме і на чому) ходовими частинами (колесами, шинами, гусеницями тощо) даного ТЗ?

Який механізм контактування ТЗ?

Чи залишені сліди певними частинами даного ТЗ, що виступають?

До якого типу (марки, моделі) належить ТЗ, яким залишено дані сліди?

Яким було взаємне розташування транспортних засобів під час їх зіткнення?

Яким було взаємне розташування ТЗ і перешкоди (пішохода) під час наїзду на останню (останнього)? Який механізм контактування пішохода та ТЗ? Хто з осіб, які перебували в ТЗ під час ДТП (вказуються прізвища, імена та по батькові осіб), перебував за кермом (для вирішення питань про взаємне розташування ТЗ і потерпілого та про особу, яка керувала ТЗ, призначається комплексна судово-медична, транспортно-трасологічна експертиза)?

Який з транспортних засобів під час їх зіткнення стояв, а який рухався?

На якому місці дороги сталося зіткнення транспортних засобів (наїзд на пішохода)?

Який механізм утворення слідів (удар, ковзання тощо)?

У якому напрямку відносно слідосприймальної поверхні рухався ТЗ?

Для вирішення зазначених питань експерту надаються самі слідоутворювальні об'єкти (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 огляду місця події з усіма додатками до них. Якщо досліджуються сліди ТЗ на одязі (взутті) потерпілого, надається також акт судово- медичного дослідження пошкоджень на його тілі.

1.2.3. Дорожньо-технічна експертиза

Завданням дорожньо-технічної експертизи є:

- визначення відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних та технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам;
- визначення відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху.

Орієнтовний перелік питань, що вирішуються:

Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення та шорсткості тощо) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи відповідали роботи з проведення ремонту, експлуатації та утримання доріг вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи були невідповідності дорожніх умов вимогам нормативних документів у причинному зв'язку з подією ДТП?

Чи забезпечує організація дорожнього руху на дослідній ділянці дороги безпеку дорожнього руху?

Чи знаходяться невідповідності організації дорожнього руху у причинному зв'язку з подією ДТП?

Чи відповідали геометричні параметри автомобільної дороги вимогам нормативної документації?

Експерти лабораторії мають можливість встановити якість асфальтобетонного покриття, що було укладено на певній ділянці, яка цікавить замовника із відповіддю на питання: чи відповідає якість виконаних робіт з будівництва (ремонту, реконструкції) даної ділянки (вказати розміри та розташування ділянки, що досліджується) вимогам нормативних документів? Експерти лабораторії мають можливість встановити відповідність обсягів та вартості фактично виконаних робіт на ділянці, яка підлягає дослідженню, із визначеними обсягами та вартістю виконаних робіт згідно проекто-кошторисної та звітної документації (акти виконаних робіт);

Експерти лабораторії мають можливість встановити якість бетонних зразків та відповідність цієї якості згідно діючих нормативних документів руйнівним методом «на стиск»; при цьому зразки бетону можуть бути отриманні, як шляхом безпосереднього відбору вже із відлитої/відбудованої конструкції, так і шляхом виготовлення безпосереднього їх відлиття на підприємстві, що виготовляє бетон.

Лекція 2. ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ, ЇХ ОБЛІК ТА АНАЛІЗ

Мета: аналіз і облік дорожньо-транспортних пригод.

Актуальність: аналіз причин дорожньо-транспортних пригод і методи запобігання ним.

Пререквізити освітнього компонента: вступ до фаху, автомобілі та їх конструкція, технічна експлуатація автомобілів, правила і безпека дорожнього руху.

План

- 2.1. Класифікація дорожньо-транспортних пригод
- 2.2. Основні причини ДТП
- 2.3. Облік дорожньо-транспортних пригод в Державній автомобільній інспекції. Картка обліку ДТП
- 2.4. Облік ДТП в автотранспортних підприємствах та дорожніх організаціях
- 2.5. Аналіз дорожньо-транспортних пригод. Показники аварійності

2.1. Класифікація дорожньо-транспортних пригод

Визначення, класифікація і порядок обліку ДТП регламентовані спеціальними «Правилами обліку дорожньо-транспортних пригод» затвердженими постановою №595 Кабінету Міністрів України (КМУ) від 3серпня 1993р. Вони встановлюють єдиний порядок державного й відомчого обліку ДТП і є обов'язкові для виконання на всій території України.

Дорожньо-транспортною пригодою називається пригода, яка сталася за участю хоча б одного механічного транспортного засобу, що рухався і призвела до загибелі або поранення людей, чи пошкодження одного або кількох транспортних засобів, вантажу, доріг, дорожніх та інших споруд або майна.

Слід зазначити, що до механічних транспортних засобів відносяться автомобілі, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, трамваї, тролейбуси, трактори і гужовий транспорт (за винятком верхових і в'ючних тварин).

Облік дорожньо-транспортних пригод ведеться з метою оцінки стану аварійності, аналізу причин ДТП і вжиття заходів до їх усунення. Державний облік ДТП ведеться органами внутрішніх справ. Відомчий облік ведеться міністерствами, відомствами, підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями незалежно від форм власності, а також дорожніми і комунальними організаціями. Лікувально-профілактичні заклади ведуть облік потерпілих під час дорожньо-транспортних пригод.

До державної статистичної звітності включаються відомості органів внутрішніх справ про усі ДТП, а не лише ті, що призвели до загибелі або поранення людей, як це було раніше. Загиблими вважаються особи, які померли від одержаних поранень на місці ДТП чи протягом 30 діб, поранені – особи, які одержали тілесні пошкодження (без урахування ступеня їх тяжкості).

Дорожньо-транспортні пригоди поділяються на такі види:

- 1 – зіткнення; 2 – перекидання; 3 – наїзд на транспортний засіб, що стоїть;
- 4 – наїзд на перешкоду; 5 – наїзд на пішохода; 6 – наїзд на велосипедиста;
- 7 – наїзд на гужовий транспорт; 8 – наїзд на тварин; 9 – падіння пасажирів;
- 10 – падіння вантажу, що перевозиться.

Зіткнення — пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися зіткнулися поміж собою чи пересувним складом залізниці, або коли один із транспортних засобів раптово зупинився.

Перекидання – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, перекинувся. До цього виду не відносяться перекидання, яким передували інші види пригод. Наїзд на транспортний засіб, що стоїть – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв, а також причіп чи напівпричіп.

Наїзд на перешкоду – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав чи ударився об нерухомий предмет (опора мосту, стовп, огорожа, дерево щогла, будівельні матеріали і ін.).

Наїзд на пішохода – пригода, під час якої транспортний засіб (в тому числі вантаж, який перевозиться) наїхав на людину чи вона сама наштовхнулася на транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на велосипедиста чи він сам наштовхнувся на транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на гужовий транспорт – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на запряжених тварин, або на візки, що вони транспортували, або запряжені тварини чи візки, які вони транспортували, ударилися об транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на тварин – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин (включаючи в'ючних і верхових), або ці тварини чи птахи ударилися об автотransпортний засіб, внаслідок чого постраждали люди чи спричинені матеріальні збитки.

Падіння пасажирів – пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу.

Падіння вантажу – пригода, під час якої постраждали люди від падіння вантажу, що перевозився чи відкинув колесом механічного транспортного засобу.

З аналізу статистичних даних про ДТП в Україні видно, що показники аварійності є відносно стабільними і на протязі ряду років змінюються порівняно мало. В цілому по країні процентний розподіл ДТП по видах такий:

- наїзд на пішохода – 41,0...46,1;
- зіткнення – 20,0...28,0;
- перекидання – 10,3... 13,0;
- наїзд на перешкоду – 7,4...9,6;

- наїзд на велосипедиста – 6,0...9,0;
- наїзд на транспортний засіб, що стоїть – 2,8...3,3;
- падіння пасажирів – 0,7...1,1;
- наїзд на гужовий транспорт – 0,4...0,8;
- наїзд на тварин – 0,1;
- падіння вантажу – 0,1.

До дорожньо-транспортних пригод не відносяться:

- пригоди з тракторами, іншими самохідними машинами і механізмами під час виконання ними основних виробничих операцій, для яких вони призначені (оранка, прокладання траншей, скиртування, збір сільгосппродукції на полях, лісозаготівля, робота у кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установлення щогл, опор і т. ін.) в результаті порушення правил експлуатації і техніки безпеки;
- пригоди, викликані пожежами на транспортних засобах, що рухаються, виникнення яких не пов'язане з технічною несправністю останніх;
- пригоди, що виникли внаслідок навмисних дій, спрямованих на позбавлення життя або заподіяння шкоди здоров'ю людей чи майну;
- пригоди, що сталися внаслідок спроби потерпілого заподіяти собі смерть;
- пригоди, що виникли у результаті стихійного лиха;
- пригоди, що скоєні на територіях підприємств, організацій, аеродромів, військових частин та інших об'єктів із пропускнуою системою в'їзду і виїзду, що огорожені та охороняються;
- пригоди, що скоєні під час проведення заходів із автомобільного чи мотоциклетного спорту (змагання, тренування і т.д.), коли постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, який обслуговує спортивні заходи;

– пригоди, що виникли внаслідок порушень техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів при відсутності водія за кермом (запуск двигуна за допомогою пускової рукоятки, в тому числі при включеній передачі);

– пригоди, що виникли при зчепленні-розчепленні транспортних засобів із причепами, тракторними саньми і сільськогосподарським знаряддям і т. ін.).

2.2. Основні причини ДТП

Кількісні показники і причини ДТП по окремих складових системи водій-автомобіль-дорога-середовище ВАДС характеризуються такими даними

(Україна, кінець минулого століття):

1) ДТП з вини водіїв – 65...72%; сюди входить:

- перевищення швидкості – 27,8;
- порушення правил обгону і виїзд на зустрічну смугу – 16,9;
- недотримання черговості проїзду перехресть – 11,5;
- недотримання дистанції – 2,8;
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів – 2,2;
- порушення ПДР і сигналів світлофора – 1,9;
- сон за кермом – 1,3;
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту – 0,6;
- осліплення світлом фар – 0,5;
- порушення правил проїзду залізничних переїздів – 0,4 і інші.

Значна частина ДТП (20...25%) трапляється з вини нетверезих водіїв.

2) ДТП з вини пішоходів і інших учасників руху – 24...28% (у тому числі з вини пасажирів – до 1%, з вини велосипедистів – до 4%).

Якщо пригоди з вини пішоходів прийняти за 100%, то перехід в не

вказаному місці складатиме – 44,1%, раптовий вихід на проїжджу частину –

36,0%, недотримання сигналів регулювання – 4,7%, ігри на проїжджій частині – 1,2% і інші. У загальній кількості ДТП майже 15% складають випадки, коли пішоходи були в нетверезому стані.

3) ДТП, які викликані технічними несправностями транспортних засобів – до 3%.

Якщо всі ДТП взяти за 100%, то дефекти окремих вузлів і агрегатів автомобіля будуть складати:

- гальмівна система – 47,1%;
- рульове керування – 16,4%;
- шини – 13,9%;
- прилади освітлення і сигналізації – 7,4%;
- ходова частина – 6,2%;
- дзеркала заднього виду, склоочисники, дефекти скла – 1,9%.

4) ДТП у результаті несприятливих умов – до 12%.

Розподіл ДТП в залежності від несприятливого дорожнього фактору:

- ковзке покриття - 45,4%;
- нерівне покриття, вибоїни - 17,2%;
- незадовільний стан узбіччя - 8,7%;
- погане утримання доріг у зимовий період - 5,7%;
- відсутність дорожніх знаків або неправильне їх застосування - 4,4%;
- відсутність розмітки проїжджої частини - 3,8%;
- відсутність тротуарів (доріжок) - 3,3%;
- звуження проїжджої частини дорожньо-будівельними матеріалами, машинами і механізмами - 2,9%;
- відсутність огорож і сигналізації у місцях виконання робіт - 2,0%;

- відсутність утримуючих огорожувальних пристроїв - 1,6%;
- недостатнє освітлення проїжджої частини - 1,2%;
- інші - 3,8%.

2.3. Облік дорожньо-транспортних пригод в Державній автомобільній інспекції. Картка обліку ДТП

Облік ДТП органами внутрішніх справ проводиться по місцю їх виникнення і місцю реєстрації транспортних засобів. Враховуючи, що для складання первинних матеріалів ДТП вимагається виїзд на місце пригоди співробітників Державної автомобільної інспекції (ДАІ) і що реєстрація та аналіз ДТП охоплюють великий обсяг роботи, повна документація і звітність в Державтоінспекції ведеться не по всіх пригодах, а тільки по тих, у яких є і поранені і загиблі.

На кожну пригоду, яка підлягає включенню в державну статистичну відомість, заповнюють картку обліку ДТП. Її зберігають в органах внутрішніх справ по місцю виникнення пригоди на протязі трьох років. На ДТП за участю транспортного засобу (ТЗ) зареєстрованого на території іншої області (району, міста) в результаті якої є поранені чи загиблі складається додатковий екземпляр картки. Його відсилають в органи внутрішніх справ з місцем реєстрації транспортного засобу.

ДТП з матеріальними втратами без жертв беруть на облік і аналізують міські, районні органи внутрішніх справ і стройові підрозділи дорожньо – патрульної служби ДАІ.

Органи внутрішніх справ при отриманні повідомлення про ДТП з участю зареєстрованих на обслуговуючій території транспортних засобів передають (письмово, по телефону) відомості про ці ДТП адміністрації підприємств і організацій – власникам ТЗ. Відомості про ДТП, що виникли в результаті незадовільних дорожніх умов, передаються дорожнім і комунальним організаціям.

Органи внутрішніх справ не рідше одного разу в місяць надають можливість звіряти дані про ДТП представникам відомств, АТП, дорожніх комунальних організацій за показниками передбачених формою звітності і завіряють правильність цих даних.

Картка обліку дорожньо–транспортної пригоди складається на основі первинних документів, які оформляються черговою групою ДАІ на місці ДТП.

Це такі документи:

- протокол або довідка про ДТП;
- схема ДТП;
- протокол огляду автотранспортного засобу;
- протокол огляду місця ДТП;
- пояснення водіїв;
- свідчення свідків.

У подальшому вона служить основним вихідним документом для аналізу дорожньо–транспортних пригод.

Картка обліку ДТП містить дев'ять пунктів:

- 1) загальні відомості (номер і тип картки, вид пригоди, дата, день тижня, година);
- 2) місце ДТП в населеному пункті (статус населеного пункту, місто, район, населений пункт, вулиця, номер дому);
- 3) місце ДТП на дорозі (значення дороги, дорога, кілометр+метр);
- 4) дорожні умови (вид покриття, освітленість, елемент вулиці, дороги, умови при яких скоєно ДТП);
- 5) відомості про винних (кваліфікація, вік, стать, стаж, час за кермом до ДТП, спілка автомобілістів, порушення ПДР); теж саме для 2–го, 3–го водія;

- 6) відомості про транспортний засіб (наявність причепа, напівпричепа, несправності транспортного засобу, які мали місце на момент скоєння ДТП); теж саме для 2-го, 3-го транспортного засобу;
- 7) належність транспортного засобу (прізвище водія, номер посвідчення, марка (модель), номерний знак, номер техпаспорта, міністерство, відомство); теж саме для 2-го, 3-го транспортного засобу;
- 8) відомості про потерпілих (загинуло всього у ДТП, поранено всього у ДТП, категорія учасника дорожнього руху, стать, вік, порядковий номер транспортного засобу, наявність ременів безпеки, шолома, прізвище потерпілого, куди направлено, характер травми) для шести осіб;
- 9) опис і схема дорожньо–транспортної пригоди.

Вкінці вказуються реквізити відповідального працівника поліції, який заповнював картку, дата і ін.). Сьогодні дані з такої картки заносяться у комп'ютері, що дозволяє користуючись відповідною програмою, оперативно проводити аналіз ДТП.

2.4. Облік ДТП в автотранспортних підприємствах та дорожніх організаціях

Автотранспортні і дорожньо–експлуатаційні організації також ведуть облік ДТП у відповідності до «Правил обліку дорожньо–транспортних пригод» затверджених КМ України. Облік проводять працівники служби безпеки дорожнього руху або інші особи призначені керівництвом.

Підприємства і організації враховують всі ДТП з участю транспортних засобів, власником яких вони є, незалежно від місця виникнення пригоди її наслідків, і вини водіїв і розмірів матеріальних втрат.

Облік ведеться в спеціальному журналі реєстрації ДТП, який повинен бути пронумерований, прошнурований і скріплений печаткою. Запис повинен бути зроблений не пізніше двох днів з моменту настання пригоди. Періодично ці відомості звіряються з даними пригод, що знаходяться на

обліку в ДАІ, а журнал зберігається на протязі трьох років починаючи з дати останнього запису. Передбачено, що в журналі реєстрації ДТП повинні бути зареєстровані такі відомості:

- порядковий номер;
- дата і час настання ДТП;
- дата і час отримання інформації про ДТП та матеріали розслідування;
 - вид ДТП, найменування підприємства (юридичної особи), марки, державний номер транспортного засобу, відомості про потерпілих: прізвище, ім'я та по батькові, рік народження, місце роботи, посада (або виборна посада), характер травми;
- місце ДТП, короткі обставини та причини події;
- заходи оперативного реагування;
- заходи згідно з матеріалами розслідування та відмітка про їх виконання;
- дата відправлення і номер повідомлення.

Звіт про ДТП, що сталися (повідомлення) підприємства надсилають вищестоящим організаціям (відомствам) за встановленим ними ж формі.

Відомості про пригоди з важкими наслідками, які викликали загибель або важкі поранення людей, пошкодження транспортних засобів такою мірою, що відновлення їх неможливе, доставляють в терміновому порядку, щоб представник вищезгаданої організації при необхідності міг прибути на місце пригоди безпосередньо після її виникнення.

Облік порушень «Правил дорожнього руху» водіями підприємств ведуть також в спеціальному журналі встановленої форми, пронумерованому і прошнурованому. В ньому записують всі порушення ПДР, невеликі поломки (пошкодження) автомобілів, а також легкі травми людей. Крім того, на кожного водія на підприємстві заводять особисту картку обліку ДТП і порушень ПДР, куди

записують всі порушення ПДР і ДТП, в яких брав участь водій, а також заходи його покарання, вжиті органами юстиції, ДАІ, адміністрацією підприємства, громадськими організаціями. Сюди ж записують всю необхідну інформацію про водія. Особиста картка дає можливість отримати об'єктивну характеристику водія, при його нагородженні, підвищенні класності і т. д.

Завдання обліку ДТП в дорожніх організаціях – це визначення небезпечних для руху діляниць доріг, які вимагають першочергового проведення заходів, направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху.

При цьому дорожні організації повинні враховувати всі ДТП, що виникли на ділянці дороги (вулиці), яка знаходиться під їхнім наглядом і обслуговуванням. Такий облік дозволяє отримати дані для складання графіків з нанесенням на них небезпечних діляниць і вжиття необхідних заходів по попередженню пригод.

2.5. Аналіз дорожньо–транспортних пригод. Показники аварійності

Аналіз ДТП полягає у виявленні причин їх виникнення. У відповідності з цілями і завданнями аналізу розрізняють три його основні методи:

- 1) кількісний аналіз ДТП;
- 2) якісний аналіз ДТП;
- 3) топографічний аналіз ДТП.

2.5.1 Кількісний аналіз характеризує рівень аварійності на місці (перехрестя, магістраль, місто, регіон, країна) і за терміном протягом якого відбуваються пригоди (година, день, тиждень, місяць, рік).

Розрізняють:

- 1) абсолютні показники (загальна кількість ДТП, кількість поранених та тих що загинули, сумарні втрати від пригод);
- 2) питомі показники, що являють собою відношення одного абсолютного

показника аварійності до іншого (питома доля ДТП здійснених у стані сп'яніння до загальної кількості ДТП, питома доля зіткнень, перекидань і т. д. у загальній кількості ДТП, питома доля потерпілих водіїв, пішоходів, дітей у загальній кількості потерпілих);

3) відносні показники (кількість ДТП, що припадає на 100 тисяч жителів, на 1000 транспортних засобів, на 1000 водіїв, на 1 мільйон кілометрів пробігу і інші).

Абсолютні показники дають загальну уяву про рівень аварійності і дозволяють проводити порівняльний аналіз в часі для конкретного регіону і показують тенденцію зміни цього рівня. Набір питомих показників аварійності характеризує їх структуру і дозволяє порівнювати різні регіони або АТП між собою.

Натомість більш ефективними є відносні показники, які дозволяють проводити порівняльний аналіз рівня аварійності різних країн, регіонів, міст, магістралей і т. д. Серед перерахованих показників найбільш поширеним і об'єктивним вважається показник відносної аварійності K_a , який враховує пробіг транспортних засобів:

$$K_a = n_{\text{ДТП}} / \Sigma L,$$

де $n_{\text{ДТП}}$ – кількість ДТП за розрахунковий період;

ΣL – сумарний пробіг транспортних засобів за той же період, км.

У зв'язку з різною ступінню тяжкості наслідків дорожньо–транспортних пригод для можливості їх порівняння і аналізу застосовують такі показники, як кількість загиблих в ДТП на 100 поранених та кількість загиблих на 100 пригод.

Кількісний аналіз проводиться також і по матеріальних втратах, які умовно поділяють на прямі і побічні. До прямих відносяться:

- знищення матеріальних цінностей (транспортних засобів, вантажів технічних засобів організації дорожнього руху, доріг і т. д.);
- транспортування і відновлення транспортних засобів;
- ремонт дорожніх споруд і елементів облаштування доріг;
- надання допомоги і лікування людей;
- виплати грошової допомоги і пенсій потерпілим і їх сім'ям;
- затримки руху (втрати часу транспортом, перевитрати палива, втрати часу пасажирями).

До побічних втрат відносяться втрати пов'язані з тимчасовим або повним припиненням трудової діяльності людини, тобто умовну втрату частини національного доходу. Підраховано, що "вартість" втрати однієї людини в ДТП складає приблизно 250 тисяч гривень або 50 тисяч доларів (газета "Експрес" №20 від 21–22.02.2006 р.).

2.5.2 Якісний аналіз дорожньо–транспортних пригод служить для встановлення причин і факторів їх виникнення, а також степені впливу останніх на ДТП. Цей аналіз дозволяє виявити причини і фактори виникнення ДТП по кожному із складових системи «водій–автомобіль–дорога–середовище».

У більшості країн громадська думка і офіційна статистика органів організації дорожнього руху частіше всього вбачають основну причину ДТП в помилках і недбалості учасників руху (водіїв, пішоходів) або в несправності автомобілів. Так Всесвітня організація здоров'я вважає, що 9 із 10 ДТП виникає з вини людини, решта також тою чи іншою мірою залежить від неї.

Аналіз причин ДТП дозволяє звести їх в такі, однорідні за характером, групи:

- 1) недотримання правил дорожнього руху учасниками цього руху, тобто

водіями, пасажирями, пішоходами;

2) вибір водіями неправильних режимів руху, при яких вони унеможливають керування транспортними засобами, в результаті чого виникають заноси, перекидання, зіткнення і т. д;

3) зниження психофізіологічних функцій учасників руху в результаті перевтоми, хвороби, вживання алкоголю, наркотиків або під впливом факторів, що сприяють зміні нормального стану (сімейні обставини, проблеми на роботі і ін.);

4) незадовільний технічний стан транспортних засобів;

5) незадовільне облаштування і утримання доріг, їх елементів або незадовільні дорожні умови;

6) незадовільна організація дорожнього руху.

При аналізі дорожньо–транспортної пригоди найбільш просто віднести причину її виникнення до водія, який, як вважають, зобов'язаний миттєво реагувати на зміни дорожньої ситуації і компенсувати інші складові системи "ВАДС". Однак така впевненість недостатньо обґрунтована, так як багато ДТП скоюється із–за недобросовісності чи халатності окремих посадових осіб.

Зокрема, це можуть бути пригоди, що виникли через дефекти транспортних засобів, поганого освітлення вулиць, незадовільного стану проїжджої частини, неправильної розмітки вулиць і встановлення дорожніх знаків або їх незадовільний стан. Тому досить самого незначного нерозуміння водієм дорожньої ситуації, щоб виникла небезпека ДТП.

Аналіз значного числа пригод дозволив встановити, що на кожних сто ДТП приходить приблизно 250 причин супутніх факторів. То ж необхідно виявити і зафіксувати все, що передувало пригоді, а також, що безпосередньо її викликало. У протилежному випадку встановити першопричину буде важко, а часом і неможливо, а у багатьох випадках передумови ДТП створюються раніше самого випадку.

Топографічний аналіз проводиться для виявлення місць концентрації ДТП на певній території (перехрестя, ділянка дороги, магістраль, місто, регіон).

Розрізняють три види топографічного аналізу:

- 1) карта ДТП;
- 2) лінійний графік ДТП;
- 3) масштабна схема (ситуаційний план) ДТП.

Карта ДТП може бути виконана у вигляді звичайної карти міста, як показано на рисунку 1.1, району, області, регіону у відповідному масштабі на

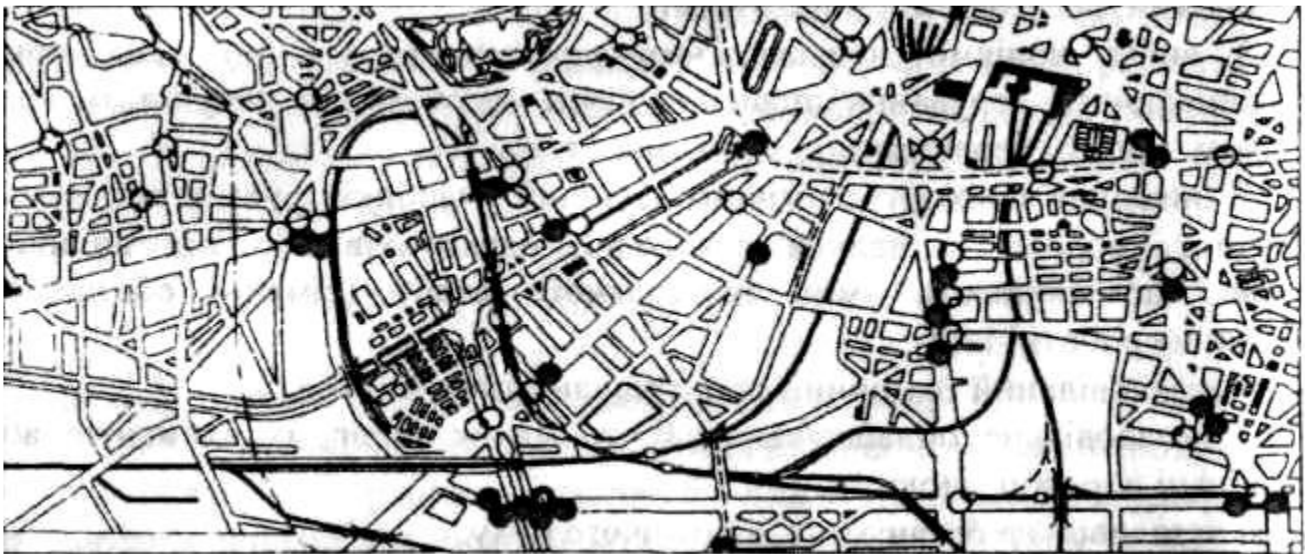


Рис. 1.1. Карта ДТП.

яку умовними позначеннями нанесені місця здійснення пригод. Причому, в залежності від мети проведення топографічного аналізу на карті можуть бути умовно позначені види ДТП, важкість їх наслідків і т. д. Так, наприклад, світлими точками фіксуються місця де були травмовані, а темними – загиблі у пригодах (рис. 1.1). В результаті на карті наочно «проявляються» вогнища ДТП, які притягують увагу спеціалістів для прийняття відповідних заходів.

Лінійний графік, як правило, складається для ділянки або для всієї

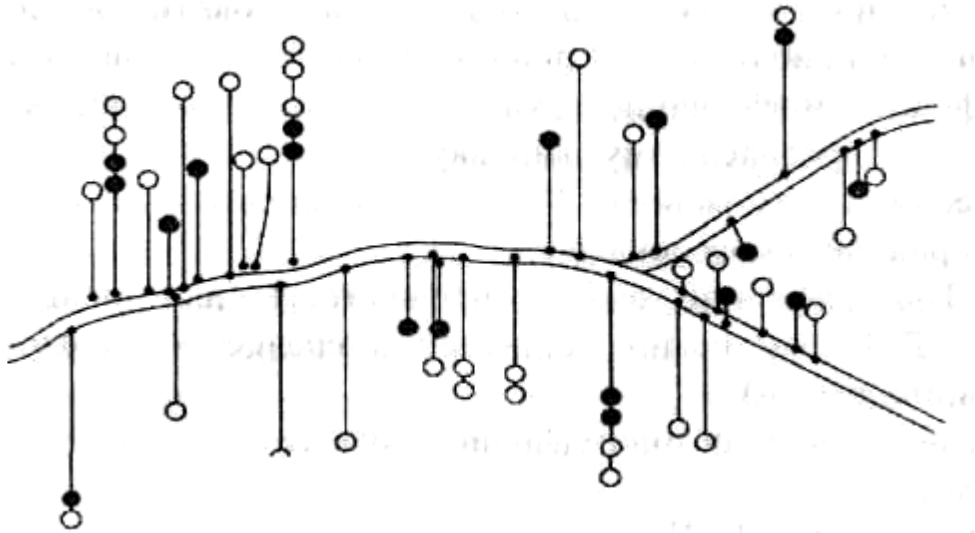


Рис. 1.2. Лінійний графік ДТП

автомобільної дороги (див. рис. 1.2). В порівнянні з картою ДТП масштаб зображення збільшують, що дозволяє більш докладно класифікувати дорожньо-транспортні пригоди, наносячи їх за допомогою умовних позначень на графік. Концентрація ДТП на графіку свідчить про незадовільні дорожні умови, які склалися в місцях їх скупчення.

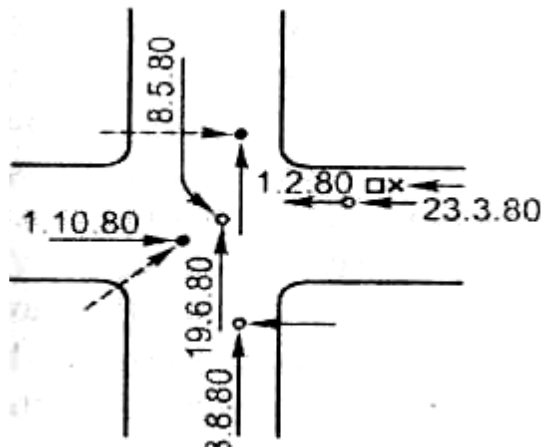


Рисунок 1.3 – масштабна схема (ситуаційний план) ДТП

Масштабна схема є, практично, схемою ДТП на перехресті, площі, частині дороги, тощо, як показано на рисунку 1.3, виконану в крупному масштабі. На ній символічними зображеннями наносяться транспортні засоби, учасники ДТП, напрямки їх руху, тяжкість наслідків ДТП. Крім того, можуть бути вказані дата,

час скоєння пригоди. Схема дозволяє приймати рішення про необхідність вдосконалення організації руху на конкретній ділянці дорожньо–вуличної сітки.

Лекція 3. ЕКСПЕРТИЗА ДОРОЖНЬО–ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Мета: розкрити поняття – судова експертиза, її завдання, основні етапи і висновки експерта.

Актуальність: експертиза — це спосіб аналізу причинно-наслідкових зв'язків не тільки стосовно того, що вже відбулося, але й того, що очікується, має або може відбутися.

Пререквізити освітнього компонента: вступ до фаху, автомобілі та їх конструкція, технічна експлуатація автомобілів, правила і безпека дорожнього руху.

План

- 3.1. Поняття про експертизу та її види. Судова експертиза.
- 3.2. Обов'язки, права і відповідальність судового експерта.
- 3.3. Завдання судової автотехнічної експертизи.
- 3.4. Етапи експертизи і висновки експерта.
- 3.5. Службове розслідування ДТП в автотransпортних підприємствах.

3.1. Поняття про експертизу та її види. Судова експертиза.

Експертизою називають дослідження будь-яких матеріальних об'єктів, процесів, явищ, яке проводиться за чийось дорученням спеціалістом у певній галузі знань (експертом) для вирішення питання, яке відноситься до цієї галузі, з представленням мотиваційного висновку.

Експертизою ДТП називають комплексне науково-технічне дослідження всіх аспектів пригоди, виконане особами, які володіють спеціальними знаннями. Для об'єктивного встановлення всіх причинно-наслідкових факторів виникнення ДТП і дії її прямих чи побічних учасників експертиза вимагає використання інформації із різних галузей знань, в тому числі юриспруденції криміналістики, медицини, психофізіології, конструкції, теорії і розрахунку транспортних засобів, технології

їх виготовлення, обслуговування і ремонту проектування, будівництва і експлуатації доріг, організації і безпеки дорожнього руху тощо.

Залежно від відомчої приналежності організації, що досліджує ДТП, розрізняють два види експертизи:

- 1) судова експертиза;
- 2) службова експертиза (службове розслідування).

Судова експертиза проводиться, як правило у випадку ДТП з важкими наслідками, коли необхідно виявити ступінь вини кожного з учасників пригоди. Вона виконується згідно з законом за дорученням слідчих і судових органів, які займаються розглядом кримінальних і цивільних справ.

Судова експертиза повинна дати відповідь на питання: чи являється ДТП нещасним випадком, чи результатом дії її учасників, які порушили «Правила дорожнього руху».

Експертизи проводяться експертними установами відповідно до регіональних зон обслуговування її виконують штатні співробітники цих установ, які мають вищу освіту, пройшли відповідну підготовку та атестовані, як експерти певної спеціальності. В окремих випадках слідчі і судові органи доручають проведення експертизи позаштатним експертам експертних установ: робітникам науково-дослідних інститутів, вузів, технікумів.

Строки проведення експертизи встановлюються керівником експертної установи в межах десяти днів – щодо матеріалів з невеликою кількістю об'єктів і не складних за характером досліджень експертиз; одного місяця щодо матеріалів з великою кількістю об'єктів або складних за характером досліджень.

Якщо експертиза не може бути виконана у зазначені строки, більший термін встановлюється за домовленістю з органом чи особою, які призначили експертизу.

За складом учасників судові експертизи діляться на одноособові, комісійні і комплексні. Одноособову експертизу проводять у порівняно простих випадках, комісійну – назначають при розслідуванні складних пригод з великою кількістю учасників і транспортних засобів, а також за наявності обставин, які викликають

суперечності серед експертів однієї спеціальності. Комплексну експертизу назначають у випадках, коли питання, що виникли, не можуть бути вирішені спеціалістами одного роду і вимагаються особи різних спеціальностей: лікарі; економісти; трасологи; криміналісти тощо.

Крім того, судова експертиза за черговістю проведення класифікується як первинна, додаткова і повторна. Проводячи первинну експертизу, експерт відповідає на конкретні питання, які стоять в постанові слідчого або визначенні судом. Додаткову експертизу призначають за недостатньої якості або у разі неповного висновку експерта. Додаткові дослідження пояснюють висновок первинної експертизи. Повторна експертиза може бути призначена, якщо виникли сумніви в кваліфікації експерта, правильності проведення експертизи і т. д.

3.2. Обов'язки, права і відповідальність судового експерта

Обов'язки, права і відповідальність судового експерта за належне їх виконання та дотримання регламентовані "Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз" затвердженою наказом Міністерства юстиції України. У своїй діяльності експерт керується науково-методичними рекомендаціями з питань підготовки та призначення судових експертиз.

На експерта покладаються такі обов'язки:

- прийняти до виконання доручену йому експертизу;
- повідомити в письмовій формі особу або орган, які призначили експертизу про неможливість її проведення, якщо поставлене питання виходить за межі компетенції експерта або якщо надані йому матеріали недостатні для вирішення поставленого питання, а додаткові матеріали не були отримані;
- з'явитися за викликом особи або органу, які призначили експертизу для допиту з приводу проведеної експертизи чи повідомлення про неможливість її проведення;
- заявити самовідвід за наявності передбачених законом обставин;

- з дозволу особи або органу, які призначили експертизу, проводити дослідження у присутності підозрюваного, обвинуваченого, підсудного чи сторін у цивільних та арбітражних справах.

Судовий експерт має право:

- знайомитися з матеріалами справи, які стосуються експертизи;
- порушувати клопотання про надання додаткових та нових матеріалів, необхідних для вирішення поставлених питань;
- з дозволу особи або органу, які призначили експертизу, бути присутнім під час проведення слідчих і судових дій, порушувати клопотання, що стосуються проведення експертизи, та задавати відповідні запитання особам, яких допитують;
- вказувати у висновку експертизи на факти, які мають значення для справи, про які йому не були поставлені запитання;
- у випадку не згоди з іншими членами експертної комісії скласти окремий висновок експертизи;
- викладати письмово відповіді на питання, які ставляться перед ним під час допиту;
- оскаржувати в установленому порядку дії та рішення особи або органу, які призначили експертизу, що порушують права експерта або порядок проведення експертизи.

Експерту забороняється:

- проводити експертизу без письмової вказівки керівника експертної установи (її структурного підрозділу), за винятком експертиз, доручених йому безпосередньо після слідчого огляду, в якому він брав участь як спеціаліст, а також експертиз, які проводяться під час судового розгляду;
- самостійно збирати матеріали, які підлягають дослідженню, а також вибирати вихідні дані для проведення експертизи, якщо вони відображені у наданих йому матеріалах неоднозначно;
- розголошувати без дозволу прокурора, слідчого, особи, яка проводить дізнання, дані попереднього слідства чи дізнання;

- вступати в контакти, не передбачені порядком проведення експертизи, з будь-якими особами, якщо такі особи прямо чи побічно стосуються експертизи;
- зберігати кримінальні, цивільні та арбітражні справи, а також речові докази й документи, що є об'єктами експертизи, поза службовим приміщенням.

Експерт складає висновок експертизи від свого імені і несе особисту відповідальність за його правдивість. За надання завчасно неправдивого висновку, за відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків, а також за розголошення без дозволу прокурора, слідчого або особи, яка провадить дізнання, даних попереднього слідства чи дізнання експерт несе кримінальну відповідальність за статтями Кримінального кодексу України. За злісне ухиляння від явки до органів дізнання та попереднього слідства або суду експерт несе відповідальність за статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення.

За допущені порушення при проведенні експертизи, що не призвели до кримінальної чи адміністративної відповідальності, штатний співробітник експертної установи може бути притягнутий до дисциплінарної відповідальності, а позаштатний – звільнений з посади позаштатного експерта.

3.3. Завдання судової автотехнічної експертизи

Головними завданнями автотехнічної експертизи є:

Установлення несправностей транспортного засобу, які загрожували безпеці руху, причин їх утворення та часу виникнення (до дорожньо - транспортної пригоди чи внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності звичайно застосованими методами контролю за технічним станом ТЗ; визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Які несправності, виходячи з вимог Правил дорожнього руху до технічного стану ТЗ, мала (мав) система (механізм, вузол, агрегат) даного ТЗ?

- Чи є в досліджуваному ТЗ несправності, які могли бути технічною причиною виникнення ДТП?

- Коли, відносно моменту ДТП, її настання чи в процесі її розвитку, виникли дані несправності?

- Яка причина відмови даного механізму, системи (рульового управління, гальмової системи та ін.) ТЗ?

- Чи мав водій можливість виявити несправність до моменту ДТП?

- Чи мав водій технічну можливість запобігти пригоді при наявності даної несправності?

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану транспортних засобів.

Якщо призначається експертиза технічного стану ТЗ, у постанові (ухвалі) достатньо викласти фабулу справи і обставини, які стосуються особливостей об'єкта дослідження, знання яких може мати значення для експерта, наприклад, чи експлуатувався ТЗ після події; у якому стані перебували деталі (вузли), сполучені з деталями (вузлами), що досліджуються. Установлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмового та зупинного шляхів, траєкторії руху, віддалі, пройденої ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригод.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Яка була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП (якщо сліди різної довжини або перериваються, на це слід указати)?

- Яка була швидкість ТЗ з урахуванням пошкоджень, які він отримав при зіткненні?

- 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?

- 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 допустиму?

- 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)?

Установлення відповідності дій водія ТЗ в даній дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Як повинен був діяти водій в 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?

У постанові (ухвалі) 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, вказувати:

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 обмеженої видимості – ще й видимість перешкоди; розташування ТЗ по ширині дороги, швидкість його руху (швидкість руху вказується, якщо немає сліду гальмування; 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 до моменту наїзду; чи застосовував водій термінове 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 зіткнулись 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 постанові (ухвалі) варіанти їх значень і отримати висновки щодо кожного з них.

Слідчий не має права вимагати від експерта, щоб той самостійно вибирав зі справи вихідні дані для проведення експертизи. Разом з тим слідчий може

поставити перед експертом питання про технічну спроможність (неспроможність) тих чи інших даних, які є у справі.

Разом з постановою (ухвалою) про призначення експертизи експертові за потребою надаються всі матеріали кримінальної, цивільної, господарчої, адміністративної справи.

Якщо слідчий (суд) не може направити експертові всі матеріали справи, він повинен надати: протокол огляду місця події разом зі схемою та іншими додатками; протокол огляду ТЗ; протокол відтворення обстановки і обставин події.

При дослідженні механізму ДТП використання комп'ютерного графічного моделювання найефективніше під час вирішення наступних задач:

- визначенні відстані транспортного засобу від місця наїзду (зіткнення) у момент об'єктивно можливого виявлення об'єкту, що створює небезпеку для руху і що з'явився в полі зору водія із-за перешкоди, обмежуючої оглядовість;
- вирішенні питання про технічну можливість запобігти ДТП при зустрічному зіткненні ТЗ, коли водій, що створив небезпеку для руху, покидав смугу руху зустрічного ТЗ;
- вирішення питання про технічну спроможність представлених на дослідження вихідних даних.

Метою графічного моделювання є відображення в певному масштабі взаємного розташування учасників ДТП і елементів дорожньої обстановки.

Звідси витікає основна вимога, що пред'являється результату моделювання, яке полягає в точній відповідності розмірів графічних моделей, зображених на схемі, розмірам оригіналів і точність передачі взаємного розташування об'єктів.

Саме тут виявляється одна з переваг використання пакету «Крим-1», яке полягає у використуванні масштабних, детально промальованих моделей учасників ДТП.

Слід окремо наголосити на можливості виконання за допомогою пакету «Крим-1» масштабної моделі слідової обстановки на місці ДТП. Кожний матеріал пригоди містить в собі схему місця ДТП. Рівень якості виконання

цього процесуального документа різний, і часто схема виконується від руки, без дотримання масштабу, що значно ускладнює її розуміння особам, що не мають спеціальної підготовки. Крім того, неточності в розташуванні транспортних засобів і слідів, що є в схемі, можуть дезорієнтувати неспеціаліста і дати йому спотворене уявлення про обстановку на місці ДТП. Щоб підвищити рівень наглядності і полегшити оцінку схеми як доказу, необхідне виконання масштабної моделі слідової обстановки на місці ДТП.

Область використання пакету «Крим-1» не обмежується лише дослідженням обставин ДТП. Він може бути використаний і при проведенні транспортно-трасологічної експертизи. Одним з основних питань, що вирішуються в ході цього дослідження, є встановлення кута між повздовжніми осями транспортних засобів у момент їх первинного контакту. На даний час використовуються два основні методи – уявне і натурне моделювання, які мають ряд суттєвих недоліків. Так, для виконання натурального моделювання транспортні засоби, що брали участь в ДТП, необхідно доставити один до одного. Крім того, якщо вони мають велику масу, для їх зіставлення необхідне залучення вантажопідйомної техніки. Через ці перешкоди вживання на практиці натурального моделювання у великій мірі пов'язане із значними труднощами.

Цих недоліків позбавлено графічне моделювання, виконуване з використанням графічного пакету «Крим-1». З його допомогою можна створити точну масштабну модель деформацій транспортного засобу.

Перераховані вище, широкі можливості графічного пакету «Крим-1», реалізовані при виконанні експертиз, дозволяють підняти методику виконання висновку на новий якісний ступінь. Цьому сприяє використання сучасних інформаційних технологій, які підвищують точність побудов, що проводяться, і значно візуалізують процес дослідження.

Встановлення транспортно-трасологічної експертизи, 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 експертові об'єкти, які перебували в контактi, або матеріали справи, у яких зафіксовано сліди.

Головним завданням експертизи є:

- ідентифікація за слідами, залишеними ТЗ, певного його екземпляра або установлення його типу, моделі;
- визначення взаємного розташування ТЗ в 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.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- чи залишені певні сліди (вказуються, які саме і на чому) ходовими частинами (колесами, шинами, гусеницями тощо) даного ТЗ?

- який механізм контактування ТЗ?

- чи залишені сліди певними частинами даного ТЗ, що виступають?

- до якого типу (марки, моделі) належить ТЗ, яким залишено дані сліди?

- якими були взаємне розташування транспортних засобів під час їх зіткнення?

- яким було взаємне розташування ТЗ і перешкоди (пішохода) під час наїзду на останню (останнього)?

- який механізм контактування пішохода та ТЗ? Хто з осіб, які перебували в ТЗ під час ДТП (вказуються прізвища, ім'я та по батькові осіб), перебував за кермом?

Для вирішення питань про взаємне розташування ТЗ і потерпілого та про особу, яка керувала ТЗ, призначається комплексна судово-медична, транспортно-трасологічна експертиза.

Який з транспортних засобів під час їх зіткнення стояв, а який рухався?

На якому місці дороги сталося зіткнення транспортних засобів (наїзд на пішохода)?

Який механізм утворення слідів (удар, ковзання тощо)?

У якому напрямку відносно слідо сприймальної поверхні рухався ТЗ?

Для вирішення зазначених питань експертові надаються самі слідоутворювальні об'єкти (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 огляду місця події з усіма додатками до них.

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

Кожна експертиза зіткнення автомобіля включає вирішення питань по визначенню місця розташування ударів, положення автомобіля в момент зіткнення і швидкості його руху перед зіткненням. Таке рішення базується на знаннях конструкції автомобіля, розуміння законів механіки і уміння правильно оцінити пошкодження автомобіля. Ці три фактори мають важливе значення при аналізі зіткнення.

Аналіз дорожньо-транспортних пригод потребує певних знань, візуальних вивчень, деяких вимірів, а також логічних аналізів. Кожна пригода має характерні особливості слідів і пошкоджень, і при аналізі експерту необхідно відпрацювати індивідуальний підхід кожному випадку пригоди, що забезпечує успіх експертизи.

В кожному випадку експерт повинен перевірити напрям слідів з наслідком пошкодження автомобіля з його припущенням щодо причин зіткнення.

Можливо при цьому експерт прийде до висновку, що повинні бути другі сліди, яких немає на місці зіткнення. Це буде вирішальною перевіркою аналізу пригоди. Якщо автомобілі зіткнулись так, як допускає експерт, то сліди та пошкодження повинні підтверджувати його припущення, а не протирічати йому.

Правила встановлення аварійної обстановки легко продемонструвати, що відбувається з автомобілем при гальмуванні легко перевірити на будь якому автомобілі, в тому числі і на моделях автомобіля. Особливу цікавість представляє автомобіль при блокуванні усіх коліс.

Моделі автомобілів дозволяють добре імітувати поведінку автомобіля, коли одне або два колеса блокуванні. Особливу цікавість представляє вивчення поведінки автомобіля на дорозі покритій льодом.

При розгляді зіткнення автомобіля необхідно дотримуватися основного правила вивчення лівої і правої частин пошкодженого автомобіля, якщо дивитись з місця водія, керуючий автомобілем. Це дуже важливо, так як у багатьох висновках експертів відбувається плутанина у визначенні правої та лівої частини автомобіля. Ліва сторона автомобіля – це сторона, де знаходиться водій, а права сторона – де знаходиться пасажир, сидячий разом з водієм.

Визначення ринкової вартості дорожніх транспортних засобів (Автотоварознавча експертиза), їх складових, а також розміру вартості матеріальних збитків, заподіяних власнику ДТЗ унаслідок пошкодження останнього. Перед автотоварознавчою експертизою можуть ставитись також питання про складові основного завдання або споріднені з ним, якщо такі питання мають значення для цивільно-правових і адміністративно-правових відносин, пов'язаних з придбанням і експлуатацією дорожньо-транспортних засобів.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

Яка ринкова вартість дорожнього транспортного засобу (зазначається його марка, модель і державний реєстраційний номер) на дату оцінки (указується дата, на яку визначається його вартість)?

Яка вартість дорожнього транспортного засобу (зазначаються марка, модель ДТЗ і ідентифікаційний номер), його складових, що ввозяться на митну територію України, на дату оцінки (вказується дата, на яку визначається його вартість)?

Яке значення складає величина втрати товарної вартості ДТЗ на дату оцінки (указується дата, на яку визначається його вартість)?

Яка утилізаційна вартість дорожнього транспортного засобу (зазначаються його марка, модель і державний реєстраційний або ідентифікаційний номер) на дату оцінки (указується дата, на яку визначається його вартість)?

Яка скрапова вартість ДТЗ (зазначаються його марка, модель і державний реєстраційний або ідентифікаційний номер) на дату оцінки (указується дата, на яку визначається його вартість)?

Яка ліквідаційна вартість ДТЗ (зазначаються його марка, модель і державний або ідентифікаційний номер) на дату оцінки (указується дата, на яку визначається його вартість)?

Яка вартість матеріального збитку (шкоди), завдана власнику дорожнього транспортного засобу (зазначаються прізвище, ім'я та по батькові власника, марка, модель ДТЗ, його державний реєстраційний номер) внаслідок (зазначається подія, що призвела до матеріальної шкоди), на дату оцінки (указується дата, на яку визначається вартість)?

Чи укомплектовано ДТЗ відповідно до нормативно-технічної документації підприємства-виробника? Якщо ні, то в чому саме полягає неукомплектованість?

Яка дата виготовлення даного ДТЗ (його складової)?

До якого типу належить даний двигун, які його основні характеристики?

Чи можливо провести ремонтно-відновлювальні роботи пошкодженого

ДТЗ (його складових)? Якщо можливо, то який обсяг, характер і вартість цих робіт на дату оцінки (указується дата, на яку проводиться оцінка майна)?

Яке значення складає коефіцієнт фізичного зносу складових зазначеного ДТЗ?

Яке значення складає процентний показник ринкової вартості ДТЗ?

Чи відповідає якість виконаних ремонтно-відновлювальних робіт нормативним вимогам?

Якому коду товарів відповідає ДТЗ згідно з Українським класифікатором товарів зовнішньоекономічної діяльності?

На дослідження експертів надаються ДТЗ та документація, що стосується його реєстрації, матеріали розслідування події, що призвела до матеріальної шкоди, а також документи, в яких зафіксовані інші вихідні дані, необхідні для вирішення поставленого питання.

У разі потреби виклик зацікавлених осіб на технічний огляд ДТЗ здійснюється замовником експертизи із зазначенням дати, місця та часу проведення огляду (після їх узгодження з експертом).

Особа або орган, які призначили експертизу повинні забезпечити можливість огляду ДТЗ та належні безпечні умови (освітлення, вільний доступ, можливість огляду ДТЗ з різних боків тощо).

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші запитання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану транспортного засобу, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої події.

Для проведення судової автотехнічної експертизи в розпорядження експерта повинні бути надані такі основні матеріали:

- постанова слідчого (ухвала суду) про призначення експертизи;
- протокол огляду місця ДТП;
- схема ДТП;
- протокол огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу;
- довідка по ДТП; і додаткові:
- протокол слідчого експерименту (якщо він проводився);
- довідка метеослужби про погоду;
- довідка про форму і стан дорожнього покриття в зоні ДТП;
- відомості про роботу світлофорів;
- протоколи допиту свідків.

У постанові (ухвалі) про призначення експертизи вказуються такі дані:

- місце й дата винесення постанови чи ухвали;
- посада, звання та прізвище особи, назва суду, який виніс постанову (ухвалу);
- назва справи та її номер;
- обставини справи, які стосуються експертизи;
- підстави призначення експертизи;
- прізвище експерта або назва установи, експертам якої доручається проведення експертизи;
- питання поставлені експертові;

– перелік об'єктів, що підлягають дослідженню, порівняльних матеріалів, а також матеріалів, направлених експертові для ознайомлення, або посилання на такі переліки, які є в матеріалах справи;

– інші дані, які мають значення для проведення експертизи.

У разі призначення додаткової або повторної експертизи, крім вищезазначених матеріалів експертові надсилаються також висновки попередніх експертиз з усіма додатками, а також додаткові матеріали, що стосуються предмета експертизи, які були зібрані після надання первинного висновку. У постанові (ухвалі) про призначення додаткової та повторної експертизи зазначаються мотиви й підстави їх призначення.

Протокол огляду місця ДТП містить опис і характеристику всіх елементів місця пригоди, який складає черговий по підрозділу Патрульної поліції або інспектор дорожньо-патрульної служби, котрі повинні прибути на місце ДТП.

Схема ДТП є планом місцевості з графічним зображенням обстановки пригоди. Вона фіксує не тільки координати транспортних засобів і пішоходів після пригоди, їх приблизне розміщення перед пригодою, а також напрямок (траєкторію) руху. Схема повинна бути виконана в масштабі.

Протокол огляду і перевірки технічного стану транспортних засобів фіксує технічні несправності і пошкодження, виявлені при огляді цих засобів. Несправності можуть бути причиною ДТП, а пошкодження – його наслідком.

Особливу увагу приділяють технічному стану агрегатів і систем автомобіля які безпосередньо впливають на безпеку: рульове керування, шини, гальмівна система, підвіска, система освітлення і сигналізації.

Довідка по ДТП містить відомості про час і місце пригоди, адресу лікувальної установи, куди направлені особи, що постраждали, їхні прізвища і місця проживання, інформацію про автомобілі, що брали участь в пригоді і їх водіїв. При цьому використовуються дані, які добуті в результаті огляду місця пригоди, а також опитування учасників пригоди та свідків.

3.4. Етапи експертизи і висновок експерта

Експертні дослідження являють собою сполучення логічного аналізу і інженерних розрахунків. У більшості випадків процес проведення судової автотехнічної експертизи можна розділити на такі етапи:

- 1) ознайомлення з постановою, вивчення матеріалів справи;
- 2) побудова інформаційної моделі ДТП, що досліджується;
- 3) проведення розрахунків, складання графіків і схем;
- 4) оцінка проведених досліджень, уточнення початкової (первинної) моделі ДТП;
- 5) формулювання висновків і оформлення акту експертизи.

Отримавши постанову про призначення експертизи експерт-автотехнік знайомиться з її змістом, вивчає фабулу пригоди у тому вигляді, в якому вона подана слідчим (судом) і питання, на які необхідно відповісти. Потім експерт аналізує матеріали кримінальної справи і систематизує їх у послідовності, зручній для майбутнього дослідження. Він подумки відтворює черговість, подій в ході ДТП і дії його учасників. Згідно з постановою і матеріалами справи намічає приблизну модель пригоди, що досліджується.

Досліджуючи ДТП, експерт-автотехнік проводить розрахунки для визначення параметрів руху пішоходів і транспортних засобів. Необхідні дані він бере із постанови (ухвали), а також довідників, нормативних актів, інструкцій і інших джерел. До таких даних зокрема відносяться розміри автомобіля та його маса, показники тягової динамічності, коефіцієнт зачеплення шин з дорогою, час реакції водія, час спрацювання гальмівного привода, ККД трансмісії, коефіцієнт опору повітря тощо. При розрахунку можуть використовуватися аналітичні, графо-аналітичні і графічні методи.

Оцінюючи результати, отримані на основі розрахунків, експерту інколи доводиться змінювати первинну модель ДТП або повністю відмовлятися від неї і розробляти нову модель, яка узгоджувалася б з результатами проведених досліджень.

Висновок (акт) експертизи складається з трьох частин:

- 1) вступної;
- 2) досліджуваної;
- 3) висновків дослідження.

У вступній частині вказуються назва експертизи, її порядковий номер, вид (комісійна, додаткова, повторна і т. д.), особа або орган, які призначили експертизу, дані про експерта (посада, прізвище, освіта, стаж роботи тощо), дати надходження матеріалів і підписання висновку, найменування матеріалів, що надійшли на експертизу, обставини справи, питання, які належить вирішити експертові, попередження експерта про кримінальну відповідальність за надання за відомо неправдивого висновку, довідково-нормативні документи та методична література, які використовувались експертом при вирішенні поставлених питань.

У дослідницькій частині висновку експертизи описується процес дослідження та його результати, а також дається обґрунтування висновку експерта. Кожному питанню, яке вирішується експертом, має відповідати певний розділ дослідницької частини.

У заключній частині висновки дослідження викладаються у вигляді відповідей на поставлені питання в тій послідовності, в якій вони викладені у його вступній частині. На кожне з поставлених питань має бути дано відповідь по суті або вказано, з яких причин неможливо його вирішити.

3.5. Службове розслідування ДТП в автотранспортних підприємствах

Службове розслідування і розбір дорожньо-транспортних пригод проводиться згідно з "Типовим положенням про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство)" затвердженого наказом Міністерства транспорту України №877 від 12. 11. 2003р. Положення встановлює єдиний порядок проведення службового розслідування і розбору ДТП для підприємств, їх об'єднань, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання що мають транспортні засоби, які беруть участь у дорожньому русі.

Службовому розслідуванню підлягають усі ДТП за участю рухомого складу підприємств.

Метою службового розслідування є:

- 1) визначення обставин і умов виникнення ДТП;
- 2) виявлення порушення норм і правил безпеки дорожнього руху, які потягнули за собою ДТП чи сприяли їх виникненню;
- 3) розробка заходів по профілактиці аварійності на автомобільному транспорті.

Службове розслідування ДТП проводиться у взаємодії з працівниками Патрульної поліції, органами дізнання, слідства, експертизи і, в необхідних випадках організацій відповідальних за стан доріг, дорожніх споруд, державними інспекторами з охорони праці.

Службове розслідування проводиться:

- ДТП за участю транспорту підприємств, в яких ніхто не загинув, і кількість травмованих не перевищує двох осіб, – підприємствами в термін до трьох діб;
- ДТП за участю транспорту підприємств, в яких загинуло до 5 осіб або травмовано від 3 до 10 осіб, – державним департаментом автомобільного транспорту в термін до 5 діб;
- ДТП за участю транспорту підприємств, в яких загинуло до 5 і більше осіб, або травмовано 10 і більше осіб, – Міністерством транспорту і зв'язку в термін до 10 діб.

Якщо ДТП зв'язана з незадовільним станом або поганим обладнанням доріг для участі в службовому розслідуванні запрошують керівники відповідних дорожніх і комунальних організацій.

Для проведення службового розслідування створюється комісія на чолі фахівців служб та відділів підприємства (безпеки дорожнього руху, перевезень, відділу кадрів, інженерно-технічного, планово-економічних та інших). Окрім того на автотранспортному підприємстві запроваджується посада інженера з безпеки руху, який безпосередньо опікується дорожньо-транспортними пригодами.

Отримавши повідомлення про виникнення ДТП, керівник підприємства й інженер по безпеці руху негайно виїжджають на місце пригоди.

Посадова особа, яка веде службове розслідування, повинна:

- оглянути місце ДТП і пошкоджені транспортні засоби;
- сфотографувати загальний вигляд місця ДТП, розміщення транспортних засобів, що брали в ній участь, сліди гальмування незадовільні дорожні умови, якщо такі виявлені;

- уточнити необхідні дані у водіїв, їх пояснення для пізнання обставин ДТП.

З дозволу слідчих органів потрібно:

- ознайомитись з протоколом огляду місця пригоди і транспортних засобів, схемою ДТП і в необхідному випадку зняти з неї копію;

- перевірити посвідчення водія, технічний паспорт, товарно –транспортну документацію і інше.

Необхідно встановити:

- 1) дату, точний час, місце виникнення ДТП (вулиця, район, номер дороги), назву організації, яка обслуговує дану ділянку, кілометр дороги або віддаль до найближчого населеного пункту;

- 2) марки (моделі) і номерні знаки транспортних засобів, що брали участь в ДТП;

- 3) кількість тих що загинули і травмованих;

- 4) характер і ступінь ушкоджень транспортних засобів;

- 5) прізвище, ініціали, клас і стаж водія;

- 6) стан кожного водія – здоровий, тверезий, втомлений (на основі висновку лікаря);

- 7) на якій годині роботи водія виникла ДТП;

- 8) мета поїздки, вид перевезень (міжнародні, міжміські, приміські); чи по призначенню використовувався транспортний засіб;

- 9) вид ДТП і причина його виникнення;

- 10) погодні умови (дощ, сніг, туман);

11) дорожні умови (вид покриття, стан проїжджої частини, наявність дорожніх знаків).

Потрібно також з'ясувати:

- обставини ДТП;
- порушення, що сприяли виникненню ДТП;
- осіб, що спонукали виникнення пригоди;
- відповідність дій водія ПДР;
- можливий вплив дорожніх умов на виникнення ДТП.

Необхідно перевірити стан роботи по забезпеченню безпеки дорожнього руху в АТП, зокрема:

- 1) чи здійснюється контроль за роботою водіїв на лінії, за їх виходом і поверненням в АТП;
- 2) чи вживаються заходи до встановлення місця знаходження водіїв, які вчасно не повернулися в парк;
- 3) чи дотримується режим роботи і відпочинку водія;
- 4) чи були до цього випадку у водія порушення дисципліни;
- 5) як організоване в АТП навчання і підвищення в кваліфікації у водіїв;
- 6) які заходи вживаються до водіїв порушників;
- 7) при яких обставинах водій виявився у стані сп'яніння за кермом (якщо це було встановлено);
- 8) чи досліджувались дорожні умови на маршрутах роботи транспортних засобів даного АТП і чи вживались заходи для усунення виявлених недоліків;
- 9) чи нормувались швидкості руху на маршрутах;
- 10) чи відповідає технічний стан автомобіля вимогам БДР перед виїздом в рейс, хто контролював і хто проводив технічне обслуговування;
- 11) як в АТП організовані ТО і ТР автомобілів, чи є випадки надлишку пробігу між ТО–1 і ТО–2;
- 12) чи зберігається в АТП встановлений порядок стажування водіїв.

Щодо тих ДТП, у яких були постраждалі, за результатами службового розслідування складається акт. Він, як правило, містить вступну частину, чотири

розділи і висновки. У вступній частині вказують склад комісії, що проводить службове розслідування, моделі і номери транспортних засобів, що брали участь у ДТП, їх відомчу приналежність, місце, обставини і наслідки ДТП.

В I–му розділі "Відомості про водіїв" вказують прізвище, ім'я, вік кожного водія, класність, стаж роботи водієм і в даному АТП, час роботи на транспортному засобі даної моделі, стан здоров'я водіїв в момент ДТП, відомості про проходження медогляду водієм перед виїздом на лінію, на якій годині роботи трапилась пригода, чи були раніше у водія стягнення від адміністрації і органів Патрульної поліції, чи траплялись з ним раніше ДТП.

В II–му розділі "Відомості про транспортні засоби" вказують дані про технічний стан транспортних засобів, що брали участь в ДТП (тип, марка, рік випуску, пробіг загальний і після ТО з відміткою часу його проведення).

В III–му розділі "Стан профілактичної роботи по попередженню дорожньо-транспортних пригод" вказують, як правило, недоліки, які сприяли виникненню ДТП.

В IV–му розділі "Відомості про дорожні умови" повинні вказуватись, ширина проїжджої частини дороги і обочини, покриття дороги і його стан і момент ДТП, умови видимості, наявність дефектів дороги, якщо вони є і наявність дорожніх знаків.

У частині "Висновки" зазначають причини виникнення ДТП.

До акту службового розслідування додають:

- схему ДТП, фотографії місця ДТП і транспортних засобів;
- списки постраждалих (загиблих і поранених);
- матеріали розслідування АТП, пояснення працівників, копії наказів по АТП з висновками і конкретними заходами по попередженню ДТП.

Створена комісія в тижневий строк здійснює зазначену перевірку, оцінює стан безпеки, готує пропозиції щодо покращення роботи у цій сфері надає акт перевірки органу, який проводить службове розслідування.

Орган, який проводить службове розслідування розглядає стан безпеки на комісії з безпеки дорожнього руху і готує відповідні рішення, пропозиції і заходи.

Так, ДТП за участю транспорту підприємств, в яких ніхто не загинув, а кількість травмованих не перевищує двох осіб у тижневий строк після закінчення службового розслідування розглядається на позачергових засіданнях комісії з безпеки руху підприємства. ДТП в яких загинуло до 5 осіб або травмовано від 2 до 10 осіб у тижневий строк розглядається на позачергових засіданнях комісії з безпеки руху державного департаменту автомобільного транспорту, а ДТП, в яких загинуло 5 і більше осіб двотижневий строк на позачергових засіданнях комісії з безпеки руху Міністерства зв'язку і транспорту. За результатами службового розслідування та розгляду матеріалів ДТП на комісії з безпеки руху орган, який призначив службове розслідування і десятиденний строк видає наказ, в якому передбачає заходи, спрямовані на попередження аварійності на автомобільному транспорті.

Література

1. Правила дорожнього руху України 2022. Офіційне видання. Узгоджено з Головним сервісним центром МВС України (лист №31/9925). Харків: Моноліт. 2022. 90 с.
2. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП. Підручник для вищих навчальних закладів. Х.: ХНАДУ, 2012. 320 с.
3. Кищун В. А., Кузнецов Р. М., Мурований І. С., Лаба О. В. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти: Навч. пос. Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2010. 226с.
4. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / за заг. ред. А.М. Редзюка. / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400 с.
5. Основи автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод : навч. посіб. / Р. Я. Качмар, Р. В. Зінько, В. Т. Придиба, І. С. Лозовий. – Львів : КІНПАТРІ ЛТД, 2014. – 156 с. : іл. – Бібліогр.: с. 154-155 (18 назв).
6. Косяков В.В. Використання комп'ютерної програми SARAT-3 при проведенні авто технічних експертиз: методичні рекомендації / В.В. Косяков, О.Б. Кучерявенко. – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2010. – 40 с.
7. Волков В.П. Теорія експлуатаційних властивостей автомобіля: навч. посібник / В.П. Волков. – Х.: ХНАДУ, 2003. – 292 с.
8. Дорожньо-транспортні пригоди. Критерії оцінювання дій водія / авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт, 2003. – 176 с.
9. Автотехнічна експертиза. Конспект лекцій/ Уклад В. Сабадаш. Харків: ХНУМГ імені О. М. Бекетова, 2018 – 251 с.
10. Сумець О. М. Основи експертизи дорожньо-транспортних пригод: автотехнічна експертиза: Навчальний посібник / О. М. Сумець, В. Ф. Голодий. К.: Хай-Тек Прес, 2008. 160 с. ISBN 978-966-2143-18-8
11. Автотехнічна експертиза ДТП. Конспект лекцій/ Уклад. І. Гевко. Тернопіль: ТНТУ імені І. Пулюя, 2016. – 164 с.

Автотехнічна експертиза [Текст]: Конспект лекцій для здобувачів освітньо-професійного ступеня фаховий молодший бакалавр галузі знань 27 Транспорт спеціальності 274 Автомобільний транспорт денної форми здобуття освіти / уклад. Андрій МЕЛЬНИЧУК. – Ковель: ВСП «КПЕФК ЛНТУ», 2025. – 57 с.

Комп'ютерний набір і верстка:

Андрій МЕЛЬНИЧУК

Редактор:

Андрій МЕЛЬНИЧУК

Підп. до друку «___»_____2024. Формат 60x84/16. папірофіс.
Гарн.Таймс. Ум.друк. арк. ____ Обл.-вид. арк. ____ Зам. ____
Тираж ____ прим.

ВСП «КПЕФК ЛНТУ»
45000 м.Ковель, вул. Заводська, 23
Друк – ВСП «КПЕФК ЛНТУ»