

Технічні науки

УДК 656.08

Старіков Євгеній Львович

старший судовий експерт

Харківський Науково-дослідний

експертно-криміналістичний центр МВС України

Данець Сергій Віталійович

кандидат технічних наук, перший заступник директора

Харківський Науково-дослідний

експертно-криміналістичний центр МВС України

**ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ МАНЕВРІВ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРИ ПРОВАДЖЕННІ
АВТОТЕХНІЧНИХ ЕКСПЕРТИЗ**

***Анотація.** Викладено проблемні питання, які виникають при провадженні автотехнічних експертиз, що пов'язані з дослідженням маневрів транспортних засобів.*

***Ключові слова:** дорожньо-транспортна пригода, автотехнічна експертиза, маневр транспортного засобу.*

Згідно зі статистичними даними у 2021 році причиною дорожньо-транспортних пригод у 35,9% випадків від їх загальної кількості було порушення правил маневрування [1, с. 6-7]. Саме ці порушення є найпоширенішою причиною дорожньо-транспортних пригод, які відбулися у 2021 році. В зв'язку з цими обставинами при провадженні автотехнічних експертиз за спеціальністю 10.1 «Дослідження обставин і механізму

дорожньо-транспортних пригод» досить часто виникає необхідність дослідження маневрів транспортних засобів.

Зазвичай, при дослідженні обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод, що пов'язані з маневром транспортного засобу, необхідно встановити мінімальну відстань, яка необхідна в дорожньо-транспортній ситуації для безпечного об'їзду перешкоди, або мінімальну відстань, яка достатня для того, щоб транспортний засіб при маневрі перемістився з одного положення в інше [2, с. 87-95; 3, с. 70-90; 4, с. 152-178].

Методики дослідження маневрів транспортних засобів, що існують на теперішній час, були рекомендовані для провадження автотехнічних експертиз у 1971, у 1980 та 1989 роках. З 1989 року по теперішній час, тобто більше 30 років, в Україні не було впроваджено нових методик дослідження маневру транспортних засобів, які дозволяли б врахувати нові конструктивні особливості транспортних засобів (наявність гідравлічних підсилювачів рульового керування, зміну конструкції шин та матеріалів, з яких вони виготовлені, наявність систем активної безпеки, до яких відносяться антиблокувальна система гальм або динамічної системи стабілізації поперечної стійкості та інше). Крім того, існуючі методики дослідження маневрів транспортних засобів, що були рекомендовані для провадження автотехнічних експертиз, теж мають свої недоліки.

З обставин, що вказані вище, слідує, що дослідження маневрів транспортних засобів при провадженні автотехнічних експертиз пов'язано з декількома проблемами, які можуть суттєво впливати на достовірність висновків автотехнічних експертиз, а саме:

1) методики дослідження маневрів транспортних засобів, що існують на теперішній час та рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, дозволяють досліджувати маневри транспортних засобів лише при їх рівномірному русі [2, с. 87-95; 3, с. 70-

90; 4, с. 152-178], тобто лише у випадках, коли швидкість руху транспортного засобу в процесі маневру залишається незмінною, методики дослідження маневрів транспортних засобів при нерівномірному русі (при збільшення або зменшенні швидкості руху транспортного засобу під час виконання маневру), які були б рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, на теперішній час відсутні;

2) результати розрахунків за різними методиками дослідження маневрів транспортних засобів при їх рівномірному русі, що існують на теперішній час та рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, не співпадають та мають суттєві розбіжності. Внаслідок цього при дослідженні одного й того ж маневру транспортного засобу в одній й тій же дорожньо-транспортній обстановці за різними методиками можна отримати протилежні висновки. При цьому методики дослідження маневрів транспортних засобів при їх рівномірному русі, що існують на теперішній час та рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, не відмінюють одна одну. Порядок та критерії вибору тієї чи іншої методики дослідження маневрів транспортних засобів при їх рівномірному русі, що існують на теперішній час та рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, ніяким чином не регламентований, він цілком залежить від експерта, що буде проводити дослідження;

3) методики дослідження маневрів транспортних засобів, що існують на теперішній час та рекомендовані Міністерством юстиції України для провадження автотехнічних експертиз, ніяким чином не враховують конструктивні особливості транспортних засобів, починаючи з колісної формули транспортного засобу (передньопривідний, задньопривідний або повнопривідний) та закінчуючи наявністю або відсутністю активних систем безпеки (електронного контролю стійкості, динамічної системи

стабілізації), які призначені для запобігання заносу транспортних засобів при різких маневрах.

Кожне з цих проблемних питань потребує комплексного вирішення, як у технічній, так і в юридичній області, тому для їх вирішення необхідно:

1) дослідити вплив конструктивних особливостей транспортних засобів на параметри маневрів цих транспортних засобів та визначити з них ті, що мають найбільший вплив на параметри маневрів транспортних засобів;

2) удосконалити існуючі методики дослідження маневрів транспортних засобів, що рекомендовані для провадження автотехнічних експертиз, або розробити нові методики, що дозволили б проводити повноцінне дослідження маневрів транспортних засобів, як при рівномірному, так і при нерівномірному русі транспортних засобів;

3) визначити критерії вибору тієї чи іншої методики дослідження маневрів транспортних засобів при провадженні автотехнічних експертиз з метою уникнення використання різних методик в одному й тому ж випадку та отримання протилежних висновків.

Вирішення проблемних питань, що в теперішній час виникають під час дослідження маневрів транспортних засобів при провадженні автотехнічних експертиз, дозволить поліпшити якість такого дослідження, збільшити достовірність висновків автотехнічних експертиз та уникнути отримання протилежних висновків при дослідженні одного й того ж маневру транспортного засобу в одній й тій же дорожньо-транспортній обстановці, але за різними методиками.

Література

1. Інтернет-ресурс.

URL:

https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2022/analiz_avariynosti_2021.pdf.

2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М. : ЦНИИЛСЭ, 1971. 123 с.
3. Судебная автотехническая экспертиза. ч. 2. под ред. Илларионова В.А. М. : ВНИИСЭ, 1980. 485 с.
4. Расчет параметров маневра транспортных средств (Методическое письмо для экспертов). М. : ВНИИСЭ, 1989. 31 с.