

Лозовий Андрій Іванович, к.ю.н., директор інституту, Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М.С.Бокаріуса, hniise@hniise.gov.ua

## **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ТА АВТОТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗ**

Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса (ХНДІСЕ) – одна з найстаріших державних судово-експертних установ України і колишнього СРСР.

Відділ автотехнічних досліджень, створений наприкінці 1959 р. згідно з наказом Міністерства юстиції УРСР, є першим на території України, в якому розпочалося виконання експертних досліджень обставин ДТП. З цього часу розпочинається історія створення відділу, а в подальшому лабораторії автотехнічних досліджень. У міру формування судової автотехніки як галузі судової експертизи, розвитку її теоретичних та методичних положень розширилися обсяг і напрямки автотехнічних досліджень: почали проводитися техніко-діагностичні та транспортно-трасологічні експертизи. З самого початку створення відділу значна увага приділялася науково-дослідній роботі. Основними її напрямками були дослідження дій учасників ДТП, технічного стану транспортних засобів. Розвиток судової автотехнічної експертизи в Харківському НДІСЕ створив умови для проведення першої науково-практичної конференції з судової автотехніки в м. Харкові (1968 р.)

В лабораторії велика увага приділялася транспортно-трасологічним дослідженням, був підготовлений методичний посібник з класифікації видів зіткнень та визначення місця зіткнення транспортних засобів. Завідувачем лабораторії В. П. Лошмановим (1977 р.) була захищена кандидатська дисертація з проблем використання спеціальних знань при розслідуванні автопригод, які виникають з причин несправностей автомобілів. З 1981 по 1994 р. подальший розвиток отримали наукові дослідження технічного стану транспортних засобів, причинно-наслідкових зв'язків, комплексні медико-автотехнічні дослідження. Про рівень експертних досліджень в лабораторії свідчать численні факти призначення в інституті автотехнічних експертиз не тільки з України, а й з інших республік СРСР, навіть із-за кордону. В лабораторії працювала плеяда найдосвідченіших експертів з питань судової автотехнічної експертизи – А. П. Хомяков, В. І. Рубан, В. І. Шиков, М.С. Романов, В. О. Кіреєв, Б. С. Степанець, А. М. Пантюшенко.

Ще один напрямок судово-експертної діяльності, де застосовуються знання фахівців в галузі автомобільного транспорту – це судове автотоварознавство. На території України в доринковий період економіки, судова автотоварознавча експертиза була відсутня. Частково завдання, що належать до компетенції сучасної автотоварознавчої експертизи, вирішувалися фахівцями автомобільного сервісу й торгово-промислових палат (інженерами-експертами, експертами-техніками та ін.). Як така була відсутня система підготовки та контролю за діяльністю відповідних фахівців. Системних

методичних розробок у цьому напрямку також не проводилося. Основними нормативними документами, що регламентували оцінку транспорту й визначення вартості заподіяного збитку були преїскуранти. Перехід країни на ринкові відносини надав актуальності питанням, які становлять сутність автотоварознавчих досліджень, і поставив завдання стосовно необхідності розроблення нових підходів, зокрема, до визначення вартості матеріального збитку, заподіяного власнику колісного транспортного засобу (далі – КТЗ) і визначення ринкової вартості КТЗ.

Для вирішення зазначених питань навесні 1994 р. було створено секцію судової автотоварознавчої експертизи Науково-консультативної та методичної ради з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України (далі – НКМР). Подальше вдосконалення методичної бази автотоварознавства зумовило затвердження 19.06.1997 секцією судової автотоварознавчої експертизи НКМР «Методичного посібника для товарознавчої оцінки автотранспортних засобів», який уже передбачав можливість використання довідкових цін продажу транспортних засобів, отриманих шляхом статистичного оброблення масивів цінкових даних.

Уперше 01.10.1999 вже як нормативний документ, затверджений наказом Міністерства юстиції України № 60/5, було прийнято Положення про порядок проведення судової автотоварознавчої експертизи транспортних засобів та Науково-методичні рекомендації з питань проведення автотоварознавчої оцінки транспортних засобів. З прийняттям у 2001 р. Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» виникла потреба в розширенні норм зазначеного положення з визначення вартості транспортних засобів відповідно до вимог цього Закону, адаптації методичних підходів до вимог законодавства України з метою створення єдиного нормативного акта, який би відповідав вимогам законодавства щодо проведення судових експертиз (зокрема автотоварознавчих) і оцінки майна.

Ці обставини зумовили розроблення й прийняття нормативного документа – Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, що на сьогодні діє в редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24.07.2009 № 1335/5/1159. Перевагою цієї методики є наявність значної кількості розробок із питань визначення вартості колісного транспортного засобу. Крім того, була розроблена окрема Методика визначення обсягу ремонтних дій при встановленні розміру матеріального збитку, заподіяного власнику колісного транспортного засобу. Ця Методика призначена для вирішення завдань, пов'язаних з технологією ремонту транспортних засобів (тобто завдань, що виходять за межі оцінювання транспортних засобів) – визначенню вартості відновлювального ремонту або матеріального збитку, заподіяного власнику пошкодженого КТЗ. Оскільки відповідні вітчизняні та зарубіжні розробки в цій галузі автотоварознавства були відсутні, більшість напрацювань даної методики здійснено вперше. Таким чином, акцент на підвищення професіоналізму при вирішенні автотоварознавчих завдань зумовив необхідність поділу методичного забезпечення у двох основних напрямках –

оцінювання КТЗ і визначення вартості відновлювального ремонту пошкоджених КТЗ.

Подальший розвиток судової автотоварознавчої експертизи вбачається в більш глибокому інтегруванні (проникненні) знань з інженерно-технічних дисциплін (автотехніки), матеріалознавства тощо у вирішення експертних завдань з метою підвищення об'єктивності, науковості, обґрунтованості експертних висновків.

Одним з головних завдань для успішного розвитку напрямків спеціальних знань в галузі інженерно-транспортної та автотоварознавчої експертизи є підготовка відповідних фахівців. В даний час Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса плідно співпрацює з Харківським національним автомобільно-дорожнім університетом. При цьому фахівці цих установ виконують разом завдання по розробці новітніх методик, підготовки фахівців та студентів для подальшого їх працевлаштування в експертних установах.

В Харківському науково-дослідному інституті судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса на даний час працюють більше двадцяти випускників Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, які займають як керівні посади, так і посади наукових працівників та судових експертів.

Вважаємо, що розпочата співпраця Харківського НДІСЕ та Харківського національного автомобільно-дорожнього університету з підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «магістр» за спеціальністю «Судова експертиза» надасть нового поштовху для подальшого розвитку судової експертизи в напрямку автотехнічних та автотоварознавчих досліджень.

Лемешко Тетяна Петрівна, майор міліції, старший експерт сектору автотехнічної експертизи НДЕКЦ при ГУМВС України в Харківській області, 095-3597840, tetiana.lemeshko@gmail.com

## **ЗЧЕПЛЕННЯ ШИНИ З ДОРОГОЮ ЯК КЛЮЧОВЕ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ**

Дуже часто втрата колесами автомобіля контакту з поверхнею дороги стає причиною дорожньо-транспортної пригоди, що іноді призводить до таких тяжких наслідків як перекидання автомобіля чи відведення її в сторону від траєкторії руху з послідувачим наїздом на пішохода або зіткненням транспортних засобів. При виконанні такого типу експертиз, слід звертати особливу увагу на стан коліс, а також робити ретельний дослід слідів протекторів.

Шина - це елемент зв'язку між транспортним засобом та проїзною частиною. Саме в місці контакту шини з дорожнім покриттям вирішується головне питання безпеки руху транспортного засобу. Сили та моменти, що виникають при розгоні та гальмуванні автомобіля або при зміні його руху