

ЕКСПЕРТНЕ ОЦІНЮВАННЯ В РОЗСЛІДУВАННІ ТА ЕКСПЕРТИЗІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Сучасна судова автотехнічна експертиза (САТЕ) є експертним дослідженням, що проводиться з метою встановлення механізму і обставин дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з врахуванням показників технічного стану автотранспортних засобів, якості та параметрів дороги, психофізіологічних характеристик її учасників та інших факторів [1, 2].

Для проведення САТЕ експерту достатньо розрахувати ті чи інші параметри за відомими з теорії експлуатаційних властивостей автомобіля формулами. Проте отримати надійні і достовірні результати розрахунків можливо лише за умови підстановки в формули достовірних чисельних значень відповідних вихідних розрахункових даних – результатів вимірювань, параметрів та коефіцієнтів. Це має принципове значення, оскільки лише за умови достовірності вихідних даних можна говорити про обґрунтованість, об'єктивність, достовірність висновків експерта та можливість їхнього використання в якості доказів [1-5].

Експертне оцінювання при розслідуванні та експертизі ДТП застосовуються у випадку відсутності вимірювальної інформації або тоді, коли можливість вимірювань з тих чи інших причин втрачена. З метою отримання експертних оцінок може бути проведений слідчий експеримент.

Загальним для всіх тих методів, метою яких є отримання кількісної оцінки певної властивості об'єкта, є досить спрощене уявлення про людину-експерта як про деякий «нетехнічний» засіб вимірювання. Будь-яке вимірювання передбачає порівняння вимірюваної величини з мірою цієї величини. Вважають, що міру відповідної властивості людина створює в своїй уяві. Взявши за основу такий методологічний підхід, кількісні експертні оцінки часто називають результатом вимірювання, а саму процедуру оцінювання – вимірюванням. Звісно, застосування в даному випадку терміну «вимірювання» невиправдане. Людина, на відміну від вимірювального приладу, не зберігає свої здатності до відтворення міри та оцінювання незмінними. Відповідно до багатьох досліджень [3] свідок наїзду автомобіля на пішохода добре пам'ятає усі деталі події протягом десяти днів та в межах цього строку може впевнено вказати напрямок та наближено оцінити швидкість руху пішохода. При цьому найбільш достовірні дані дають очевидці, що знаходились на відстані від 20 до 30 метрів від місця наїзду. Тим не менш навіть при великих похибках кількісні експертні оцінки можуть мати важливе значення для встановлення обставин ДТП.

Всі реальні величини, оцінка яких здійснюється експертним шляхом, є наближеними. Крім неточності вимірюваних величин існує ряд нечітких експертних факторів, які можна поділити на два види:

– до першого виду відносяться ті, що проявляються в судженнях експертів у явному вигляді (невизначеність, нечіткість, неточність);

– до другого виду відносяться ті, для виявлення яких слід застосовувати спеціальні алгоритми (неповнота, немонотонність, протирічливість, некоректність, недетермінованість, ненормованість).

В спеціальній літературі, присвяченій теорії та практиці експертного оцінювання [4], вказується, що для того, щоб отримувана експертна інформація була якісною, в загальному випадку необхідне виконання певних умов:

наявність експерта чи групи експертів, що складається із спеціалістів, професійно знайомих з об'єктом експертизи;

наявність особи, яка професійно володіє технологією організації та проведення експертиз, методами отримання і аналізу експертної інформації;

коректна обробка та аналіз експертної інформації;

детальний опис методики експертизи в експертному висновку.

Таким чином, підвищення ефективності експертного оцінювання механізму аварійних ситуацій неможливе без забезпечення реалізації таких моментів: визначення проблем і пріоритетів автотехнічної експертизи; формування специфічних для області аналізу проблем критеріїв якості (встановлення стандартів) та визначення цілей; ретроспективний та поточний аналіз ситуації, документів та збір інформації; аналіз встановлених проблем і підготовка рекомендацій для прийняття рішень; впровадження рекомендацій на практиці; оцінювання досягнутих результатів. Слід підкреслити, що реалізація перерахованих моментів потребує організації відповідних програм забезпечення якості, невід'ємною частиною яких є запропонований підхід [5] до формування концептуальних засад підвищення ефективності автотехнічної експертизи ДТП на основі застосування сучасних інноваційних технологій на всіх етапах експертного дослідження.

Література

1. Туренко А. М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП : підручник для вищих навчальних закладів / А. М. Туренко, В. І. Клименко, О. В. Сараєв, С. В. Данець. – Харків : ХНАДУ, 2013. – 320 с. 2. Волков В. П. Совершенствование методов автотехнической экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях: Монография / В.П. Волков, В.Н. Торлин, В.М. Мищенко, А.А. Кашканов, В.А. Кашканов, В.П. Кужель, В.А. Ксенофонтова, А.А. Ветрогон, Н.В. Скляр. – Харьков: ХНАДУ, 2010. – 476 с. 3. Тартаковский Д. Ф. Проблемы неопределенности данных при экспертизе дорожно-транспортных происшествий / Д. Ф. Тартаковский. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2006. – 268 с. Гнатієнко Г. М. Експертні технології прийняття рішень: Монографія / Г. М. Гнатієнко, В. Є. Снитюк. – К.: ТОВ «Маклаут», 2008. – 444 с. 4. Кашканов А. А. Концептуальні засади підвищення ефективності автотехнічної експертизи ДТП / А. А. Кашканов // Вісник НТУ «ХП». Серія: Автомобіле- та тракторобудування. – Х. : НТУ «ХП», 2015. – № 8 (1117). – С. 89–95.