

Шевцов Сергій Олександрович, к.п.н, заступник директора центру
sh.s.a@ukr.net, 095-484-0076

Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України

НОВІ КРИТЕРІЇ ЯКОСТІ ТА ДОСТОВІРНОСТІ В СУДОВІЙ АВТОТЕХНІЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗИ

Одними із основних принципів діяльності регіональних Науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів (далі – НДЕКЦ), як підрозділів Експертної служби МВС України, є постійне підвищення якості досліджень та жорсткий контроль за достовірністю їх результатів. Підвищення достовірності досліджень досягаються намаганням застосовувати передові методики, упровадженням сучасного устаткування, засобів вимірювальної техніки, випробуванням і налагодженням устаткування, участю у професійному тестуванні та міжлабораторних порівняльних дослідженнях.

Зазначеним принципам відповідає активна діяльність регіональних НДЕКЦ, спрямована на створення *системи управління якістю* (далі – «СУ») та акредитацію міжнародними стандартами якості лабораторій з різною експертною спеціалізацією. У тому числі і лабораторій автотехнічних досліджень.

Слід зазначити, що впровадження «СУ» у діяльність судово-експертних установ держав світу відбувається шляхом їх акредитації, відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO/IEC 17025/2005 «General requirements for the competence of testing and calibration laboratories». Цей стандарт гармонізований в Україні, як ДСТУ ISO/IEC 17025:2006 «Загальні вимоги до компетентності випробувальних та калібрувальних лабораторій» та впроваджений, як національний нормативний документ.

Під «СУ» слід розуміти сукупність взаємозалежних і взаємодіючих елементів, яка дає змогу встановлювати політику та цілі і досягати цих цілей, і яка спрямовує та контролює діяльність експертної установи щодо якості. Це інструмент, за допомогою якого НДЕКЦ може поліпшувати свою діяльність та якість надання послуг замовникам.

В розрізі напрямків дослідження автотехнічної експертизи актуальності набуває акредитація такої галузі, як дослідження технічного стану транспортних засобів (далі – ТЗ). У ролі замовника тут частіше виступає слідчий, у провадженні якого знаходяться матеріали дорожньо-транспортної пригоди з ознаками кримінального правопорушення.

Без проведення дослідження технічного стану ТЗ повний і об'єктивний аналіз конкретної дорожньо-транспортної ситуації неможливий. Зазвичай встановлений характер несправності ТЗ визначає і характер подальших слідчих дій, спрямованих на отримання відомостей, необхідних для встановлення дійсних причин події.

Враховуючи важливість отримання об'єктивних даних про технічний стан ТЗ на момент події, слідчий призначає відповідну судову експертизу. Для

забезпечення достовірності отриманих в ході експертного дослідження результатів, «СУ» передбачає розробку та виконання *стандартних операційних процедур* (далі – «SOP»), в яких прописуються послідовність та діапазон необхідних до виконання дій. Так для експертизи технічного стану ТЗ розробляються дві «SOP»: 1) «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1»[5]; 2) «Контроль температури навколишнього середовища та стану дорожнього покриття на ділянках дороги, де проводиться вимірювання» [6].

Перша процедура («Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1») розробляється для досліджень технічного стану *рульового керування, ходової частини, робочої гальмівної системи транспортних засобів категорії М1* шляхом проведення експрес-діагностики.

Експрес-діагностика – це діагноз, що формується з найменшого числа загальних діагностичних параметрів. Загальне діагностування може застосовуватись як експрес-діагностика систем, що забезпечують безпеку руху, по критеріям ефективності та функціональної працездатності [5, с. 5].

Дослідження технічного стану ТЗ є одним із етапів дослідження ДТП. Без проведення такого дослідження повний і об'єктивний аналіз конкретної дорожньо-транспортної ситуації неможливий. Зазвичай встановлений характер несправності ТЗ визначає і характер подальших слідчих дій, спрямованих на отримання відомостей, необхідних для встановлення дійсних причин події.

До основних питань, які можуть бути вирішені за допомогою даної процедури відносяться[5, с.3]:

1. Чи знаходяться деталі рульового керування ТЗ в працездатному стані?
2. Чи знаходяться деталі ходової частини ТЗ в працездатному стані?
3. Чи знаходяться деталі робочої гальмівної системи ТЗ в працездатному стані?

Слід зауважити, що поняття «працездатність» та «справність» не ідентичні. Працездатний об'єкт на відміну від справного відповідає лише тим вимогам нормативно-технічної документації, які забезпечують його нормальне функціонування та виконання заданих функцій. При цьому може не задовольняти, наприклад, вимогам, що відносяться до зовнішнього вигляду. Працездатний об'єкт може бути несправним, але його несправності не настільки суттєві, щоб порушити нормальне функціонування [2, с. 155; 5, с. 4-8].

Що стосується порядку проведення експрес-діагностики *колісних транспортних засобів категорії М₁*, то підчас її проведення застосовуються визначені методи[4, с.53; 5, с.10-15]: 1) *візуальний метод*, 2) *функціональне опробування на місці*; 3) *ходові випробування*.

1. Візуальний метод:

Передбачає отримання попередньої загальної інформації про стан об'єкта дослідження (ТЗ). Дозволяє отримати попередню загальну інформацію про стан об'єкта дослідження, а в деяких випадках і уточнити частину даних, що характеризують подію (наприклад, характер і напрям руху, особливості контактування ТЗ і тому подібне), і також установити можливість проведення експрес-діагностики в повному обсязі.

2. Функціональне опробування на місці:

Передбачає дослідження нормального впливу на органи керування системами (заданого вхідного сигналу або параметру) та подальше спостереження або вимір вихідного параметра. Дозволяє виявити відмови систем ТЗ або виділити систему, в якій необхідно шукати несправності, а також вирішити питання про подальший обсяг досліджень.

3. Ходові випробування:

Передбачає перевірку працездатності систем транспортного засобу та вихідних параметрів, визначають в процесі руху в умовах, максимально наближених до експлуатаційних. Дозволяє виявити несправності: 1) керованість, здатність зберігати напрям руху, що задається водієм; 2) легкість управління; величину зусилля при повороті рульового колеса, перемиканні передач, натисненні на педаль зчеплення і гальма; 3) величину люфта рульового колеса; 4) ефективність гальмування на даній ділянці дороги; 5) визначити середнє значення величини уповільнення ТЗ при екстреному гальмуванні; 6) здатність зберігати прямолінійний рух при екстреному гальмуванні; 7) повноту розгальмування при відпусканні педалі гальма.

Впровадження «СУ» за напрямком автотехнічної експертизи підвищує рівень довіри до результатів досліджень та забезпечує прозорість усього комплексу робіт: від реєстрації постанови слідчого до видачі висновку експертизи. В ході цього процесу вживіються дії, які запобігають створенню невідповідностей у процесі виконання досліджень, що підвищує також і конкурентність експертної установи.

Своє позитивне значення має і рівень акредитації згідно ДСТУ ISO/IEC 17025:2006, оскільки сам стандарт формує ряд принципових політик, які запобігають адміністративному впливу на достовірність результатів експертних досліджень.

Література

1. ДСТУ 3649:2010 – Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. – К.: Держспоживстандарт України, 2010. – 19 с.
2. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод / С.О. Шевцов. – Х.: СПД-ФО Чальцев О.В., 2005 – 308 с.
3. Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями (затверджені Постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001 – зі змінами). Навчальний посібник. – Х. ТОВ «Видавництво «Моноліт», 2017. – 216 с.
4. Судова автотехнічна експертиза (частина III). Основи судово-експертного дослідження технічного стану транспортних засобів. Під ред. Редкцією Разумова О.Б. Укладач Жилинський Г.В. – К.: КНДІСЕ, 1987 – 158 с.;
5. SOP.A.19/121/7-5.4-01 «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1». – Харківський НДЕКЦ МВС України, 2016. – 18 с.
6. SOP.A.19/121/7-5.3-01 «Контроль температури навколишнього середовища та стану дорожнього покриття на ділянках дороги, де проводиться вимірювання». – Харківський НДЕКЦ МВС України, 2016. – 5 с.