

Бойченко С.Б., Козацький Ю.М.

ВИБІР ДИФЕРЕНЦІЙОВАНОГО ЧАСУ ВОДІЯ В УМОВАХ ОБМЕЖЕНОЇ ВИДИМОСТІ (НАСАМПЕРЕД, В ТЕМНУ ПОРУ ДОБИ) ПРИ ПРОВЕДЕННІ СУДОВО-АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ

В кожному конкретному випадку для проведення автотехнічної експертизи необхідно задати певну кількість вихідних відомостей, що використовуються експертом як вихідні дані. В цілому, вихідні дані відносяться до фактичних даних про ДТП і залежать від суті пригоди та тих питань, які необхідно вирішити, та можуть мати об'єктивний та суб'єктивний характер.

Під вихідними даними варто розуміти фактичні дані про обставини ДТП, що зафіксовані на місці пригоди, зібрані в процесі виконання слідчих (розшукових) дій і використовуються при експертному аналізі механізму пригоди та визначенні її причин.

Одним із параметрів, що використовує експерт автотехнік при дослідженні, є диференційований час реакції водія. Даний параметр, згідно з методикою, використовується для вирішення основних питань, насамперед, технічної можливості для водія запобігти наїзду (зіткненню) шляхом екстреного гальмування.

Диференційований час реакції водія визначається при виконанні автотехнічних експертиз згідно з методичними рекомендаціями в залежності від дорожньо-транспортної ситуації. Також згідно з вказаними методичними рекомендаціями, якими користуються експерти автотехніки, диференційований час реакції водія потрібно збільшити на 0,6 сек., якщо об'єкт, що створив небезпеку чи перешкоду для водія, був малопомітним. Це стосується, як правило, дорожньо-транспортних пригод, що трапилися в умовах обмеженої видимості, насамперед, в темну пору доби.

Видимість перешкоди в умовах виникнення небезпеки визначається при слідчому експерименті на конкретній ділянці дороги конкретним транспортним засобом (майже завжди на тій самій ділянці, що і на момент ДТП, і тим самим, або аналогічним транспортним засобом). Експерт-автотехнік не обов'язково залучається до слідчого експерименту як спеціаліст. Якщо він не був присутнім на вказаній слідчій (розшуковій) дії, то в нього не має аргументів для визначення, чи був об'єкт або суб'єкт перешкоди малопомітним.

Виходячи з викладеного, у випадку, коли за фактом вказаного ДТП і заданих вихідних даних (один із параметрів задано дуже стисло «...видимість перешкоди становить м.»), при виборі диференційованого часу реакції водія можуть виникнути труднощі, пов'язані з відсутністю додаткової інформації щодо факту видимості об'єкта перешкоди (як малопомітний чи ні). Актуальність питання набуває більшої значимості оскільки виходячи з експертної практики, при визначенні видимості об'єкта перешкоди понятими, вони не завжди однакові у сприйнятті, і можуть вказувати початкову видимість, коли об'єкт вже добре видно, або коли його ще не

видно, але поняті задалегідь знають його орієнтовне місцезнаходження.

Збільшувати чи ні, диференційований час руху водія на 0,6 сек. для конкретної дорожньо-транспортної ситуації, вирішує експерт згідно з методичними рекомендаціями. Зрозуміло, що це зробити йому набагато легше і головне аргументовніше, якщо буде дещо розширена інформація в указаному аспекті, а не тільки значення видимості перешкоди, як відстані від об'єкта до переднього бамперу автомобіля. Наприклад, – перешкода (пішохід) в момент виникнення небезпеки (момент початкової видимості) малопомітний, оскільки одягнений в темну одягу, чи навпаки, має фрагменти одяжі світлого кольору чи елементи світловідбивачів. Також об'єкт може бути малопомітним, якщо його видимість встановлена як силует в світлі фар зустрічного автомобіля або вуличного освітлення.

Експерти-автотехніки в практичній роботі мають нахил до збільшення диференційованого часу руху водія на 0,6 сек. для дорожньо-транспортної ситуації в умовах обмеженої видимості, додатковим аргументом для чого є той факт, що фіксація видимості перешкоди визначається при слідчому експерименті, коли автомобіль перебуває в статичному положенні, а не рухається як при дорожньо-транспортній пригоді по дорозі, яка в більшості має стан покриття, далекого до ідеального.

На перший погляд, величина 0,6 сек., на яку може бути збільшений диференційований час руху водія, здається незначною, щоб приділяти їй стільки уваги. Але якщо її визначити у відстані, наприклад при швидкості автомобіля 90 км/год. – 15 м, то можна зрозуміти, що вона може не тільки вплинути на висновок, а й зробити його протилежним. Особливо це відчутно при відповіді на головне питання, що вирішує автотехнічна експертиза для встановлення відповідальності водія, – чи мав він технічну можливість запобігти наїзду.

Бондар М.Є., Сукманова Т.О.

ВИКОРИСТАННЯ КІЛЬКІСНИХ ТА МОДЕЛЬНИХ МЕТОДІВ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ПОЧЕРКОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ПІДПИСІВ, ВИКОНАНИХ У НЕЗВИЧАЙНИХ УМОВАХ

Підписи, виконані у незвичайних умовах, у даний час є доволі поширеними об'єктами дослідження у судово-почеркознавчій експертизі. Ці підписи виконуються під впливом на особу певних збиваючих факторів: природних (зовнішніх – до яких, зокрема, відносяться незручна поза особи, незвичний пишучий прилад чи матеріал письма тощо, чи внутрішніх – таких, як вікові зміни організму, захворювання, що впливають на письмово-рухові функції людини, обмеження зорового контролю, алкогольне сп'яніння, стрес та ін.) або штучних, пов'язаних з навмисною зміною виконавцем свого почерку (виконання підписів з наслідуванням підпису певної особи, із застосуванням технічних прийомів, а також з навмисною зміною ознак власного підписного почерку при виконанні підпису від свого імені).

Підписи, виконані у незвичайних умовах, є не лише значно поширеними об'єктами почеркознавчого дослідження, але й найбільш