

МЕТОДИКА ЗА АНАЛИЗ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНО ПРОИЗШЕСТВИЕ В УСЛОВИЯТА НА ОГРАНИЧЕНА ИЗХОДНА ИНФОРМАЦИЯ

Доц. д-р инж. Васил Пенчев,
доц. д-р инж. Мариета Янчева-Попова,
гл. ас. д-р инж. Десислава Колева
Технически университет – София (България)

Резюме. Често пъти в съдебната практика, особено при гражданските производства, се налага да се назначава автотехническа експертиза, която трябва да работи с материали със силно ограничена информативност относно участниците, мястото на настъпване на събитието, механизма на настъпването му. Поставените към експертизата въпроси са най-често свързани с механизма на настъпване на събитието и причините за неговото настъпване. В такива случаи за автоексперта е много трудно да изготви експертизата на базата на обективни данни, налични по делото и след подлагането им на инженерно-технически анализ. Често изводите не могат да бъдат еднозначни и винаги биха били подложени под съмнение относно истинността им.

Ключови думи: пътнотранспортно произшествие; експертиза; ограничена изходна информация

1. Автотехническата експертиза в гражданския процес

Автотехническата експертиза в гражданското производство се назначава в случаи, при които обект на производството е превозно средство или производството е във връзка с настъпило пътнотранспортно произшествие (т.нар дела за деликт по чл. 45 ЗЗД¹). Особено в случаи с нанесени леки телесни увреждания (съгл. Чл. 130 от НК²) липсата на образувано досъдебно производство ограничава обема на изходна информация, която впоследствие ще бъде подложена на анализ в зависимост от конкретния разглеждан случай. Съгласно разпоредбите на чл. 156, чл.197 ГПК³ експертизата се назначава по искане на страните, като със съответния акт на съда (най-често „Определение“) се описват предметът и задачата на експертизата, материалите (Косева, 1987; Косева, 1998; Cankov, 2004; Sekov, 1995), които се предоставят на вещото лице, както и информация за назначеното вещо лице – името и специалността

му. Най-често представяният документ, издаден от компетентните органи от Министерството на вътрешните работи, е „Констативен протокол за ПТП с пострадали лица“⁴. Този документ съдържа информация за участниците в събитието, вредите, настъпили вследствие на документираното в този протокол събитие, описание на инцидента. Въз основа на тази силно ограничена начална информация на автоексперта се налага да изготви автотехническа експертиза (Stavru, 2014, 518), като даде отговори на поставените от страните и допуснати със съответното определение на съда въпроси.

2. Методика за анализ на пътнотранспортни произшествия с ограничена изходна информация

2.1. Предварителен анализ на информацията по делото

Оскъдната информация, налична в цитирания по-горе документ (констативен протокол), се отнася до участниците в събитието – превозно средство с данни за неговия водач, ако такива са налични, тъй като има немалко случаи на настъпили пътнотранспортни произшествия, при които водачът на превозното средство напуска мястото на произшествието, като в този случай се документира, че участникът е „неизвестен“. Необходимо е автоекспертът да разгледа и да се запознае със заключенията на медицинските специалисти по отношение на тежестта и локализацията на травматичните увреждания върху тялото на пострадалия. Това е много важно, за да се определи в какво положение е бил пострадалият към момента на удара с превозното средство, както и да се определят на база експертните познания и опит на автоексперта ориентировъчни граници за скоростта на движение, които е било възможно да се осъществят при настъпване на такива травматични увреждания. В констативния протокол понякога са описани и уврежданията върху превозното средство. Тогава е важно да се направи съпоставка между щетите по автомобила и травмите на пострадалия. Важен момент от процеса на предварителен анализ на информацията е наличието или не на свидетелски показания относно настъпилото събитие. Често пъти такива показания трябва да се разглеждат много внимателно и с голяма доза критика за достоверността им, тъй като те са дадени от пострадалия или негови близки и е техен интерес да потвърдят това, което би донесло позитиви за решаване на делото в тяхна полза, а в конкретните случаи по делата за деликт – и финансово изражение за обезщетения за нанесени имуществени и/или неимуществени вреди. В практиката се случва много често, показанията на свидетел да не кореспондират с данните, налични в констативния протокол. Тогава тези свидетелски показания следва да се игнорират от експерта, чието заключение трябва да е базирано на обективни данни, които са събрани по конкретното дело. Етапът на предварителен анализ е много важен при такъв тип дела, при които оскъдната начална информация относно събитието е пречка за

прилагане на апаратни методи с цел определяне на конкретни параметри на движението на участниците, вида и начина на организация на движението в конкретния участък, наличието или не на пътни знаци и пътна маркировка и други важни за анализа на събитието данни.

2.2. Обработка на информацията

Етапът на обработка на информацията, която е налична и е била критично анализирана в предходния етап от изготвянето на експертизата и описан по-горе, съдържа всички действия, които експертът предприема и прилага, за да се даде отговор на важните за съда въпроси, а именно какъв е механизмът на произшествието и какви са причините за неговото настъпване. Механизмът често пъти се цитира дословно от експерта, изваждайки описанието от частта „Обстоятелства и причини за ПТП“. Това описание обаче е кратко и необосновано на базата на технически анализ на фактите и обстоятелствата, а е просто едно описание на събитието, препредадено от компетентен орган в негово упълномощено лице. Затова много внимателно трябва да се подхожда с описанието на механизма на събитието. Механизмът трябва да съдържа описание на трите негови фази: предфаза, същинска фаза и следфаза, които се характеризират с различни специфични моменти от развитието на събитието. Например предфазата е фазата, в която се открива опасността до момента на съприкосновението между обектите, същинската фаза е фазата на съприкосновението, която фаза трае в период между 0,15 и 1 сек, а следфаза е периодът след удара между обектите до установяването им в състояние на покой. Никога тези моменти не са описани в документа „констативен протокол“. Задачата на експерта е въз основа на обработената от него информация да даде подробно описание на развитието на събитието от момента на възникване на опасната ситуация до момента на прекратяването на движението на участниците в събитието (Angelov, 1985; Ilarionov, 1989; Karapetkov, 2005).

Определянето на причините за възникване на произшествието най-често се свежда до извод, че „субективните действия на водача...“ или „субективните действия на пешехода...“ са причина за настъпване на произшествието. Тук е мястото да се отбележи, че всяко едно пътнотранспортно произшествие възниква при неизменната и неделима връзка между четири фактора – човек, път, автомобил, околна среда. Всеки един от тези фактори може да бъде в причинно-следствена връзка с настъпилото събитие. Затова е желателно тези фактори да бъдат анализирани в предходния етап от изготвянето на експертизата, а в този етап да се определи тяхната причинно-следствена връзка със събитието. Технически са причините, свързани с техническото състояние на превозното средство. В случай като коментирания за това състояние няма конкретни данни и поради тази причина не следва да се определя дали причинно-следствената връзка между събитието е от техническо естество. Същото е валидно и за пътя – липсват данни за състоянието на пътната настилка и пътния участък в който е настъпило произшествието, следователно не може да се обоснове наличието на причинно-

следствена връзка с настъпването на събитието. Особен е случаят, когато в протокола за ПТП е записано, че е налична неравност върху пътното платно. В този случай може да се помисли в посока, че състоянието на пътя е в причинно-следствена връзка с произшествието, но ако се направи препратка към Закона за движение по пътищата (чл. 20 и чл. 21 от ЗДвП⁵), причината за настъпване ще бъде от субективен характер заради императивните норми, съдържащи се в тези членове. В същия аспект може да се разглежда и влиянието на околната среда и връзката с настъпването на произшествието (чл. 20 и чл. 21 от ЗДвП⁵).

2.3. Изготвяне на експертното заключение и приемане от съда

На базата на извършените анализи и обработка на събраната информация може да бъде изготвено заключението, в което вещото лице представя своите изводи, обобщени на базата неговия опит, знания, умения и не на последно място – морал. Както вече стана дума, голяма част от тези заключения съдържат изводи (Savova, 2024; Savova, 2020), които могат да бъдат оборени, но поради необходимостта от решаване на делата в разумни срокове това се случва рядко и не е желана от съдебните магистрати практика. Заключение на експертната се депозира в съда, изслушва се в съдебно заседание по делото и може да бъде кредитирано от съдебния състав, след като бъде прието, но не е задължително за съда. То трябва да се обсъжда в съвкупност с всички други доказателства по делото. При неприемане на заключението съдът е длъжен да се мотивира за причините, поради които заключението не е прието от него.

3. Изводи и обобщения

Методиката, представена в настоящата публикация, е апробирана от единия от съавторите в дългогодишната му дейност като автоексперт към съдебната система на Република България. Множеството заключения, изготвени на база на тази методика, са били приемани от съдебните състави и са били ценени в съвкупност с другите доказателства по делата, като са били и основа за постановяването на крайните съдебни актове – съдебни решения за съответните производства.

БЕЛЕЖКИ

1. Закон за задълженията и договорите.
2. Наказателен кодекс.
3. Граждански процесуален кодекс.
4. Наредба № Из-41 от 12.01.2009 г. За документите и реда за съставянето им при пътнотранспортни произшествия и реда за информиране между Министерството на вътрешните работи, Комисията за финансов надзор и Гаранционния фонд.
5. Закон за движението по пътищата

ЛИТЕРАТУРА

- Ангелов, А., Петков, Д. (1985). *Ръководство за експертно изследване на пътно-транспортни произшествия*. София: СБА – ЦС.
- Иларионов, В. (1989). *Экспертиза дорожно-транспортных происшествий*. Москва: Транспорт.
- Карапетков, С. (2005). *Автотехническа експертиза*. София: Технически университет – София.
- Коцева, Е. (1987). *Експертизи при разследване на пътно-транспортни произшествия*. Годишник на СУ, 80/81(1), 1987, 193-237, ISSN 0081-1866.
- Коцева, Е. (1998). *Разследване на транспортни престъпления*. Варна: ВСУ Черноризец Храбър, ISBN 954-715-045-6.
- Ставр, С. (2014). *Видения в Кутията на Пандора. Биоправо. Книга първа*. София: Фенея, ISBN 978-619-163-040-0.
- Цанков, П. и кол. (2004). *Съдебни експертизи*. София: Ромина, ISBN 954-8971-67-4.
- Цеков, Ц. (1995). *Криминалистика*. София: УИ Св. Климент Охридски, ISBN 954-0708-079.
- Savova-Mratsenkova, M. (2024). *Graph-analytic analysis of a road traffic accident involving an automobile and a bicycle*, AIP Conf. Proc. 2980, 050004, DOI 10.1063/5.0185110.
- Savova-Mratsenkova, M., Palagachev, G. (2020). *Graph-analytic approach to determine the position of the initial impact in the event of pedestrian accidents*, IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 878 012042, DOI 10.1088/1757-899X/878/1/012042.

REFERENCES

- Angelov, A., Petkov, D. (1985). *Guide for Expert Examination of Road Traffic Accidents*. Sofia: UAB – CC.
- Ilarionov, V. (1989). *Road accident investigation*. Moscow: Transport.
- Karapetkov, S. (2005). *Automotive technical expertise*. Sofia: Technical university – Sofia.
- Koceva, E. (1987). *Expertise in the investigation of traffic accidents*. Proceeding of the Sofia University , 80/81(1), 1987, 193-237, ISSN 0081-1866.
- Koceva, E. (1998). *Investigation of transport crimes*. Varna: VFU, ISBN 954-715-045-6.
- Stavru, S. (2014). *Visions in Pandora's Box. Biolaw. Book One*. Sofia: Fenea, ISBN 978-619-163-040-0.
- Cankov, P. et al. (2004). *Forensic examinations*. Sofia: Romina, ISBN 954-8971-67-4.

- Cekov, C. (1995). *Forensic science*. Sofia: St. Kliment Ohridski, ISBN 954-0708-079.
- Savova-Mratsenkova, M. (2024). *Graph-analytic analysis of a road traffic accident involving an automobile and a bicycle*, AIP Conf. Proc. 2980, 050004, DOI 10.1063/5.0185110.
- Savova-Mratsenkova, M., Palagachev, G. (2020). *Graph-analytic approach to determine the position of the initial impact in the event of pedestrian accidents*, IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 878 012042, DOI 10.1088/1757-899X/878/1/012042.

METHODOLOGY FOR ANALYSIS OF A ROAD ACCIDENT IN THE CONDITIONS OF LIMITED OUTPUT INFORMATION

Abstract. Often in judicial practice, especially in civil proceedings, it is necessary to appoint an auto-technical expert, who must work with materials with very limited informativeness regarding the participants, the place of occurrence of the event, the mechanism of its occurrence. The questions posed to the expert are most often related to the mechanism of occurrence of the event and the reasons for its occurrence. In such cases, it is very difficult for the autoexpert to prepare the expert opinion based on objective data available in the case and after subjecting them to engineering and technical analysis. In such cases, the conclusions often cannot be unambiguous and would always be subject to doubt as to their veracity.

Keywords: Road Traffic Accident; Expertise; Limited Source Information

✉ **Dr. Vasil Penchev, Assoc. Prof.**

Technical University of Sofia,
Bulgaria

E-mail: vasil_penchev@tu-sofia.bg

✉ **Dr. Marieta Yancheva-Popova, Assoc. Prof.**

Technical University of Sofia,
Bulgaria

E-mail: myancheva@tu-sofia.bg

✉ **Dr. Desislava Koleva, Assist. Prof.**

Technical University of Sofia,

Bulgaria E-mail: koleva_ds@tu-sofia.bg