

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА

На правах рукопису

КОЛЕСНІК ІГОР ІГОРОВИЧ

УДК 343.1:343.346.1/5

**МЕТОДИКА РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО
РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика;
судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність

ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Науковий керівник –
Даньшин Максим Валерійович,
доктор юридичних наук, професор, професор
кафедри кримінально-правових дисциплін
юридичного факультету Харківського
національного університету імені В. Н.
Каразіна

Харків – 2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
 РОЗДІЛ 1. КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ.....	 14
1.1 Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного дослідження	14
1.2 Механізм дорожньо-транспортної пригоди як основа криміналістичної характеристики злочинів.....	21
1.3 Водій транспортного засобу як елемент криміналістичної характеристики злочинів	24
1.4 Транспортний засіб як елемент криміналістичної характеристики злочинів	31
1.5 Дорога як елемент криміналістичної характеристики злочинів.....	34
1.6 Навколишнє середовище як елемент криміналістичної характеристики злочинів	35
1.7 Сліди ДТП як елемент криміналістичної характеристики злочинів.....	37
Висновки до розділу 1.....	51
 РОЗДІЛ 2. ПОЧАТКОВИЙ І НАСТУПНИЙ ЕТАПИ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ.....	 54
2.1 Відкриття кримінального провадження та обставини, що підлягають доказуванню	56
2.2 Типові слідчі ситуації, тактичні завдання і засоби їх вирішення початкового етапу розслідування.....	77

2.3 Наступний етап розслідування.....	97
Висновки до розділу 2.....	104

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ТАКТИКИ ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ

СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ 107

3.1 Особливості тактики огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.....	108
---	-----

3.2 Особливості тактики допиту учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших осіб.....	139
---	-----

3.3 Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту	148
---	-----

3.4 Особливості призначення експертиз	158
---	-----

Висновки до розділу 3.....	172
----------------------------	-----

ВИСНОВКИ.....	175
----------------------	------------

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	182
--	------------

ДОДАТКИ.....	203
---------------------	------------

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ЄРДР	Єдиний реєстр досудових розслідувань
ЗМІ	Засоби масової інформації
КК	Кримінальний кодекс
КПК	Кримінально-процесуальний кодекс
МВС	Міністерство внутрішніх справ
МОЗ	Міністерство охорони здоров'я
ПДР	Правила дорожнього руху
САТЕ	Судова автотехнічна експертиза
СМТ	Селище міського типу
СОГ	Слідчо-оперативна група
ТЗ	Транспортний засіб

ВСТУП

Актуальність теми. Розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є одним із найбільш складних. Це пояснюється тим, що початковим безпосереднім об'єктом пізнання є не вчинки певних суб'єктів, а дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП). Саме через з'ясування обставин ДТП та їх аналіз визначаються її причини, а відтак, і встановлюються особи, які порушили правила дорожнього руху чи експлуатації транспорту. Але не кожне порушення певних правил призводить до настання суспільно небезпечних наслідків, потрібно встановити ще й причинно-наслідковий зв'язок між ними. Зважаючи на те, що ДТП є техногенним явищем, яке має складний механізм і характеризується швидкоплинністю, вирішення цього завдання потребує відповідних криміналістичних знань.

Згідно зі статистикою МВС, щодня в Україні внаслідок ДТП у середньому гине 12 осіб, а за рік ця цифра сягає 4,5 тис.; щорічно на наших дорогах травмуються понад 32 тис. осіб. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, рівень смертності від дорожніх аварій в Україні становить 12 осіб на 100 тис. населення, що вдвічі перевищує середній показник країн Європейського Союзу. При цьому зазначається, що ситуація має тенденцію до погіршення [201]. Вбачаємо, що не останню роль у зміні подібної тенденції мають відігравати кваліфіковані, всебічні та об'єктивні кримінальні провадження разом із справедливо призначеним покаранням.

Проблематиці розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту присвячена досить значна кількість криміналістичних досліджень (дисертацій, монографій, навчальних посібників). Це праці М. С. Романова, М. М. Крісті, В. А. Мисливого, П. В. Галаса, В. Б. Киселева, А. С. Куйбіди, Ю. О. Лахна, Г. М. Надгорного, А. М. Шабадея, С. О. Шевцова, К. В. Дубоноса, С. І. Новікова, І. В. Писаренка, В. Н. Мегери, В. І. Ткаченка, В. В. Чудновського, Ш. Ш. Ярамиш'яна та інших. Останніми роками в Україні було захищено кілька дисертацій (М. П. Климчук – 2007 р., П. П. Луцюк – 2007 р., П. С. Луцюк – 2009 р.), у яких увага

дослідників, в основному, зосереджувалася на порушеннях правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Тож, безумовно, далеко не всі проблемні питання розслідування злочинів зазначеної категорії знайшли достатнє висвітлення. Окрім того, з прийняттям Кримінально-процесуального кодексу 2012 р. суттєво змінився порядок досудового розслідування й судового провадження, використання спеціальних знань. Аналіз слідчої практики показує, що кримінальні провадження даної категорії мають не тільки певні прогалини, а й серйозні помилки саме у світлі видозміни вітчизняної законодавчої бази та впровадження новітніх алгоритмів розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Малодослідженість проблем сьогоденної практики стримування злочинів цієї групи, та нагальна потреба в поглибленні теоретичних знань щодо них й виробленні ефективної сучасної наукової методики їх розслідування зумовлює актуальність обраної теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тему дисертації визначено відповідно до комплексної наукової програми «Основні напрямки реформування законодавства України у контексті Європейської інтеграції» (номер державної реєстрації 0104U004048), Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015, наказу МВС України від 16 березня 2015 р. № 275 «Про затвердження Переліку пріоритетних напрямків наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015-2019 років». Дисертаційна робота виконана в рамках науково-дослідної теми кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна «Комплексні дослідження проблем злочинності та окремих видів злочинів на основі верховенства права» (номер державної реєстрації 0116U000916).

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає у тому, щоб із огляду на сучасні правові умови та потреби слідчої практики і на основі новітніх криміналістичних знань удосконалити теоретичні положення та виробити оптимальні

практичні рекомендації щодо методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Відповідно до зазначеної мети були поставлені та вирішені такі завдання:

- на основі аналізу кримінального законодавства та спеціальної літератури уточнити предмет криміналістичного дослідження при розробленні методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;
- визначити елементний склад криміналістичної характеристики злочинів даної категорії на основі уявлення про механізм ДТП як системи взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»;
- визначити відмінність кримінальних проваджень на початковому етапі розслідування щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та зазначити детермінуючі чинники;
- уточнити перелік обставин, що підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях даної категорії, з урахуванням можливої багатозначності обстановки ДТП;
- визначити типові слідчі ситуації, відповідні тактичні завдання і засоби їх вирішення на початковому етапі розслідування з урахуванням вихідної інформації щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки;
- розкрити особливості наступного етапу розслідування, типових тактичних завдань і засобів їх вирішення – слідчих (розшукових) дій;
- встановити чинники, які обумовлюють особливості в тактиці проведення окремих слідчих (розшукових) дій при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;
- з'ясувати особливості тактики огляду місця ДТП, обумовлені характером вирішуваних основних тактичних завдань та його зв'язком з технічними експертизами;
- визначити особливості тактики допиту, обумовлені як специфікою злочинів даної категорії, так і категоріями допитуваних осіб;

- уточнити проблемні завдання слідчого експерименту щодо встановлення окремих елементів механізму ДТП та його зв'язку з експертизами;
- визначити коло експертних завдань та їх вплив на специфіку тактичних завдань, що вирішуються при проведенні окремих слідчих (розшукових) дій.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що складаються при досудовому розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Предмет дослідження становить методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертаційного дослідження склали загальний діалектичний метод наукового пізнання дійсності, на підставі якого механізм ДТП розглядався у взаємозв'язку і протиріччях усіх його елементів. Як науковий інструмент дослідження використано:

- методи логіки (аналіз, синтез, індукція, дедукція, аналогія тощо) – при дослідженні нормативних актів, матеріалів кримінальних проваджень, концепцій, точок зору авторів з окремих питань, що входять у предмет дослідження (всі розділи дисертації);
- системно-структурний метод – для вивчення механізму ДТП, формування криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (розділ 1);
- історико-правовий метод – при окресленні розвитку кримінального і кримінально-процесуального законодавства та поглядів вчених на визначення основних понять, що стосувалися предмета дослідження (криміналістичної характеристики злочинів – розділ 1; етапів розслідування і слідчих ситуацій – підрозділ 2.2.);
- порівняльно-правовий метод – при аналізі нормативно-правових актів, що регулюють дорожній рух та експлуатацію транспортних засобів (розділи 1, 3);
- соціологічні методи (опитування, експертні оцінки) – для збору та узагальнення додаткової інформації про механізм ДТП та особливості розслідування злочинів даної категорії (всі розділи дисертації).

Нормативно-правову основу проведеного дослідження складають Конституція України, закони і підзаконні нормативні акти, що регулюють суспільні відносини у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, кримінальне і кримінальне процесуальне законодавство України, відомчі нормативні акти та інструктивні документи МВС України.

Теоретичним підґрунтям дисертаційного дослідження стали праці: Ю. П. Аленіна, Л. І. Аркуші, В. П. Бахіна, Р. С. Белкіна, В. Д. Берназа, А. Ф. Волобуєва, Т. С. Волчецької, В. К. Гавло, В. І. Гончаренка, Г. А. Густова, М. В. Даньшина, В. А. Журавля, Г. Г. Зуйкова, А. В. Іщенко, О. Н. Колесниченка, В. О. Коновалової, Н. І. Клименко, І. І. Котюка, О. М. Ларіна, В. В. Лисенка, В. К. Лисиченка, Є. Д. Лук'янчикова, Г. А. Матусовського, М. В. Салтевського, Р. Л. Степанюка, В. В. Тіщенка, С. С. Чернявського, В. Ю. Шепітька, О. Р. Шляхова, М. Г. Щербаковського, М. П. Яблокова та ін. Також було використано широке коло літературних джерел із проблем кримінального права та кримінального процесу, кримінології, судової експертології, соціології і психології.

Емпіричну базу дослідження складають результати узагальнення матеріалів 202 кримінальних проваджень за статтями 286, 287, 288, 291 КК України, результати опитування 149 слідчих та експертів, статистичні та аналітичні дані Національної поліції України.

Наукова новизна одержаних результатів зумовлюється тим, що у дисертації сформульовано та обґрунтовано низку теоретичних положень і практичних рекомендацій, які мають значення для розвитку криміналістичних методик, теорії кримінального процесу, судової експертології, а також для практичної діяльності правоохоронних органів. Найбільш значущими серед них є такі:

Уперше:

- визначено елементний склад криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на основі уявлення про механізм

ДТП як системи взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»;

- розкрито особливості наступного етапу розслідування в ситуації, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП (визначенні тактичні завдання та засоби їх вирішення – слідчо-розшукові дії);

- сформульовано та обґрунтовано положення щодо особливостей у тактиці проведення окремих слідчих (розшукових) дій, що обумовлені специфікою об'єкта пізнання, яким виступає динамічна подія під час руху транспортного засобу, в механізм якої можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів, передбачені статтями 286, 287, 288, 291 КК України;

- визначено, що коло експертних завдань у кримінальних провадженнях даної категорії має визначальний вплив на тактичні завдання окремих слідчо-розшукових дій (судово-медичний, криміналістичний, технічний аспекти).

Удосконалено:

- на основі аналізу кримінального законодавства та спеціальної літератури положення щодо предмета криміналістичного дослідження при розробленні методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;

- положення щодо чинників, які обумовлюють відмінності кримінальних проваджень на початковому етапі розслідування злочинів даної категорії, – техногенності ДТП, складності механізму, швидкоплинності;

- визначення типових слідчих ситуацій, тактичних завдань і засобів їх вирішення на початковому етапі розслідування з урахуванням вихідної інформації щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки;

- положення щодо особливостей тактики огляду місця ДТП, які обумовлені характером вирішуваних основних тактичних завдань та його зв'язком з технічними експертизами;

Набули подальшого розвитку:

- положення щодо переліку та характеристики обставин, які підлягають доказуванню в кримінальних провадженнях даної категорії справ, з урахуванням можливої багатозначності обстановки ДТП;
- положення щодо особливостей тактики допиту, які обумовлені як специфікою злочинів даної категорії (предмет допиту), так і категоріями допитуваних осіб;
- положення, які стосуються проблемних завдань слідчого експерименту щодо встановлення окремих елементів механізму ДТП та його зв'язку з експертизами.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані за результатами проведеного дослідження висновки і сформульовані пропозиції можуть бути використані:

- у практичній діяльності – при здійсненні кримінальних проваджень щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (акт впровадження у практичну діяльність ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса від 8 грудня 2016 року);
- у навчальному процесі вищих навчальних закладів – при викладанні криміналістики та спеціальних навчальних курсів, підготовці підручників, навчальних посібників та навчально-методичних матеріалів, а також підвищенні кваліфікації прокурорів, слідчих, працівників оперативних підрозділів, суддів (акт впровадження у навчальний процес юридичного факультету Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна від 15 листопада 2016 року).

Особистий внесок здобувача. Усі сформульовані положення та висновки обґрунтовано на підставі власних досліджень. Для одержання певного наукового результату автор проаналізував і критично осмислив низку нормативних джерел, наукових досліджень, слідчу та експертну практику, обґрунтував теоретичні положення і запропонував практичні рекомендації, спрямовані на розроблення сучасної та ефективної методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Власні теоретичні розробки здобувача у наукових

працях, опублікованих у співавторстві, становлять не менше 50%. Дисертація є самостійним науковим дослідженням автора.

Апробація результатів дослідження. Основні положення, висновки і пропозиції дисертаційної роботи розглядалися й обговорювались на засіданнях кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, а також були оприлюднені на науково-теоретичних і науково-практичних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Юридична наука та практика: виклики сучасних євроінтеграційних процесів» (м. Братислава, Словацька Республіка, 27-28 листопада 2015 р.), VII науковому круглому столі молодих вчених, аспірантів та магістрів «Верховенство права – основоположний принцип правової держави» (18 грудня 2015 р., м. Харків), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правове регулювання суспільних відносин в умовах демократизації української держави» (м. Одеса, 8-9 квітня 2016 року), XII Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Від громадянського суспільства – до правової держави» (м. Харків, 22 квітня 2016 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та стан дотримання захисту прав людини в Україні» (м. Львів, 19-20 серпня 2016 р.), VIII науковому круглому столі молодих вчених, аспірантів та магістрів «Верховенство права – основоположний принцип правової держави» (16 грудня 2016 р., м. Харків).

Публікації. Основні теоретичні висновки і практичні рекомендації, що містяться в дисертації, відображені в 13 наукових публікаціях за темою дослідження: у 7 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях (у тому числі одна в іноземному науковому виданні та одна у співавторстві), а також у 6 тезах доповідей і наукових повідомлень на наукових конференціях.

Структура роботи зумовлена метою, завданнями, предметом і логікою дослідження. Дисертація складається з переліку умовних скорочень, вступу, трьох розділів, що включають чотирнадцять підрозділів, висновків, списку використаних

джерел (201 найменування) та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 225 сторінок, з них 181 сторінка основного тексту.

РОЗДІЛ 1. КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

1.1 Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного дослідження

При розгляді проблемних питань розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і формуванні методичних положень і рекомендацій, перш за все, потрібно визначитися, які саме злочини входять до предмету дослідження. В розділі XI КК України «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» міститься 16 статей, якими передбачається кримінальна відповідальність за різноманітні вчинки у вказаній сфері [119]. Ці злочини настільки різноманітні, що про розроблення єдиної методики їх розслідування не може бути й мови. У криміналістичній літературі, присвяченій методичним питанням розслідування злочинів у цій сфері, для визначення предмету дослідження використовуються поняття «автотранспортні злочини», «автодорожні злочини», «дорожньо-транспортні пригоди», «дорожньо-транспортні злочини» тощо. Але використовуються всі вони в контексті дорожньо-транспортної пригоди, що у подальшому дає змогу визначити їх приналежність до сфери безпеки дорожнього руху та дати відповідну правову оцінку [87, с. 14]. Таким чином, йдеться про злочини, які пов'язуються з дорожньо-транспортною пригодою (ДТП) з тяжкими наслідками.

Безпека на автомобільних та інших дорогах, де можуть пересуватися механічні транспортні засоби, які належать до джерел підвищеної небезпеки, зрозуміло, не може бути забезпечена тільки загальними правилами обережності, яких цілком достатньо для забезпечення безпеки життя і здоров'я людей, наприклад, в побуті. Тому основні, найбільш важливі правила дорожнього руху і безпеки експлуатації транспортних засобів, закріплені в чинному законодавстві. Правила дорожнього руху (ПДР)

встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Правила діють в будь-яких місцях, де можливий рух транспортних засобів. До них відносяться дороги будь-яких категорій, за якими можуть переміщатися механічні транспортні засоби, у тому числі тимчасові або випадкові шляхи сполучення, а також автостоянки, проїзди на виробничих територіях і в житлових зонах тощо. Правила дорожнього руху та інші нормативні документи були прийняті, перш за все, тому що в цій сфері життя суспільства особливо висока небезпека заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, що викликає необхідність спеціальної їх охорони. Відтак вимоги правил дорожнього руху і технічної експлуатації транспортних засобів за своїм характером є технічними нормами, якими регулюються поведження людини з технічними засобами пересування і яким надано правового характеру. Цей аспект щодо двоякості природи ПДР (технічної і правової) є досить важливим для усвідомлення специфіки злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмету криміналістичного дослідження.

Н.С. Романов, розглядаючи питання встановлення причинного зв'язку у справах про ДТП, зазначав, що не можна ставити знак рівності між поняттями «порушення правил руху» і «вчинив злочин» [151, с. 6]. Особливості злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту полягають у тому, що порушення ПДР є порушенням правил поведження з технікою і пов'язується з дорожньо-транспортною пригодою, наслідком якої є спричинення потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). Відповідно до ст. 1.10 Правил дорожнього руху (затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р.) дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [137]. Схоже, але дещо ширше визначення поняття ДТП надається в порядку обліку дорожньо-транспортних пригод, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 року № 538, як пригоди, яка сталася з участю хоча б одного механічного транспортного засобу, що рухався, і призвела до

загибелі або поранення людей чи пошкодження одного або кількох транспортних засобів, вантажу, доріг, дорожніх та інших споруд або майна [138].

Незалежно від місця дорожньо-транспортної пригоди питання про кваліфікацію дій винної особи, як злочину, буде вирішуватися в залежності від того, чи брав участь транспортний засіб у перевезенні людей або вантажів, буксирування або іншій транспортній операції або не брав такої участі. Пригоди, що виникли під час проведення автомобільних або мотоциклетних спортивних заходів, не визнаються ДТП і не підпадають під дію норм кримінального законодавства. Спеціальне обладнання трас, виключення руху іншого транспорту і пішоходів, відсутність пасажирів, відміна обмежень швидкості і дії інших вимог ПДР створюють умови, що виключають ці заходи зі сфери дорожнього руху. Однак коли такі умови не створюються, і спортивні машини пересуваються в загальному порядку, на їх водіїв поширюються вимоги щодо дотримання правил. Не вважаються ДТП і випадки, коли події є наслідком виконання транспортними засобами технологічних виробничих операцій (наприклад, при вантажно-розвантажувальних роботах, при оранці землі, будівельних роботах, які здійснюються на тракторах, автокранах, інших спецмашинах тощо).

Вимоги щодо експлуатації транспортних засобів також входять складовою частиною в ПДР, і особа, яка керує автомобілем, трамваєм чи іншим механічним транспортним засобом, зобов'язана їх знати і дотримуватися. Правила зобов'язують водія перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу, а також на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними й не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки (п. 2.3.).

Наслідки ДТП можуть містити ознаки як кримінального, так і адміністративно-правового чи цивільно-правового деліктів. У контексті ст. 286 КК України злочинною визнається ДТП, в результаті якої потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне

ушкодження (кваліфікуючі обставини: тяжке тілесне ушкодження, смерть потерпілого, загибель кількох осіб).

Таким чином, предметом нашого криміналістичного дослідження виступають не всі злочини розділу XI КК України, а лише ті, які пов'язані з ДТП з тяжкими наслідками. Особливістю цих злочинів є те, що їх об'єктивна сторона полягає в порушенні певних правил, наслідком якої є дорожньо-транспортна пригода із спричиненням потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків. До злочинів даної категорії віднесені порушення певних правил різними категоріями осіб:

1) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) – суб'єктом злочину є водій транспортного засобу (у наших узагальненнях такі кримінальні провадження склали 62% - *див. додаток В*);

2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією; суб'єктом злочину може бути й особа, яка передає керування транспортним засобом особі, яка не має права на управління ним (20%);

3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особа, яка виконує такі роботи (2%);

4) порушення чинних на транспорті правил, які спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК України) (16%):

- порушення правил дорожнього руху іншими учасниками окрім водія транспортного засобу – суб'єкти: велосипедисти; пішоходи; пасажери; погоничі худоби;

- порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів – суб'єкти: працівники підприємств, на яких виготовляють транспортні засоби; працівники спеціалізованих ремонтних підприємств і станцій технічного обслуговування.

Як правило, у криміналістичних дослідженнях акцент робиться на ст. 286 КК України, зважаючи на те, що найпоширенішими з цієї категорії злочинів є порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами [88; 113]. На наш погляд, це не зовсім правильно, оскільки причиною ДТП може бути не тільки порушення правил водієм транспортного засобу, але й іншими суб'єктами, для чого фактично завжди перевіряється технічний стан транспортного засобу, а також ретельно фіксується дорожня обстановка (стан дорожнього покриття, наявність дорожніх знаків, радіус повороту дороги тощо). Це важливо саме в плані перевірки версій про можливу причетність до ДТП, окрім водія й інших осіб, а також встановлення умов, які сприяли настанню тяжких наслідків. Так, проведений аналіз слідчо-судової практики, показує, що значну частину кримінальних проваджень розглянутої категорії складають порушення чинних на транспорті правил, які вчиняються особами, що керують велосипедами і мопедами (ст. 291 КК України).

Потрібно також зазначити, що в спеціальній літературі досить часто вживається вираз «розслідування дорожньо-транспортних пригод» [3; 26; 129; 133; 122; 2; 149; 121], що є не зовсім коректним, оскільки розслідуватися повинні злочини, передбачені статтями 286, 287, 288, 291 КК України. Розслідування ж цих злочинів здійснюється через аналіз ДТП. Тобто ДТП виступає безпосереднім об'єктом пізнання, відштовхуючись від якого встановлюються вже обставини вчинення злочину певною особою, яка порушила встановлені правила. Відтак, і криміналістична характеристика злочинів, яка становить основу розслідування, формується через опис механізму ДТП.

У зв'язку з цим потрібно зазначити, що останнього часу в літературі висловлювалося критичне ставлення щодо обґрунтованості існування поняття «криміналістична характеристика злочинів» [20; 19, с.222-223]. Уявляється, що не дивлячись на висловлені критичні зауваження (з деякими з них можна і погодитися) криміналістична характеристика злочинів є необхідним і важливим елементом кожної окремої методики розслідування. Це обумовлено тим, що вона, ґрунтуючись на узагальненні матеріалів кримінальних проваджень, виконує функцію інформаційної моделі злочинів, показуючи які їх варіанти їх вчинення можуть мати місце (ким, в якій обстановці і якими способами, які залишаються сліди тощо). Можна погодитися з тим що, як вказують деякі автори, на сьогодні криміналістична характеристика злочинів просто ще не одержала належного розвитку, який би відповідав завданням, що стоять перед наукою і практикою у сфері боротьби зі злочинністю [76, с.186]. Справа у тому, що для того, аби надати певні знання щодо розслідування злочинів певного виду чи групи, потрібно спочатку надати відомості щодо можливого механізму їх скоєння.

За визнанням більшості вчених криміналістична характеристика злочинів виступає основою для формулювання методичних положень і рекомендацій з розслідування злочинів окремих видів [35, с.206; 182, с.24; 91, с.3-16; 142, с. 4; 156, с. 56-59; 126, с. 15; 55, с. 3-8; 110, с. 44; 168, с. 13; 196, с.3-14; 195, с. 14; 14, с.39-43; 33, с. 112; 111, с. 27; 74, с.19; 176, с. 407; 190]. Разом з тим викладені точки зору щодо поняття криміналістичної характеристики злочинів дають підстави для висновку про існування двох основних підходів до тлумачення її змісту. Перший підхід полягає у тому, що криміналістична характеристика розглядається як система відомостей про криміналістично значущі ознаки злочинів певного виду. Ця система включає не тільки певні відомості, але й вказує на існування певних закономірних зв'язків між ними і при розслідуванні конкретних злочинів слугує основою побудови і перевірки версій [91, с.15-20; 41, с.14-15; 147, с.12; 123, с. 181- 182]. Другий підхід полягає у тому, що окремі автори, погоджуючись із сутністю криміналістичної характеристики злочинів, виділяють кілька її рівнів. Так, А. Ф. Лубін пропонує виділяти *загальну, родову і*

видову криміналістичні характеристики злочинів [101, с.48-49]. Точка зору про доцільність розробки трьохрівневої криміналістичної характеристики злочинів підтримується й окремими українськими криміналістами [168, с.20; 33, с.112-114]. Не вдаючись у теоретичну дискусію, зазначимо, що при формуванні окремої методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, на наш погляд, найбільше підходить саме видова (групова) криміналістична характеристика злочинів.

Криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з ДТП, за своїм змістом суттєво відрізняється від характеристик інших видів злочинів. Це обумовлено специфічним механізмом їх вчинення. Перш за все, ці відмінності обумовлені бланкетним характером об'єктивної сторони, коли порушення певних правил викликає настання суспільно-небезпечних наслідків. В цьому плані особливості злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту полягають у тому, що порушення певних правил пов'язується з дорожньо-транспортною пригодою, наслідком якої є спричинення потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). Відтак, при розслідуванні безпосереднім початковим об'єктом пізнання виступають не вчинки певних суб'єктів, а обставини ДТП, тобто розслідування злочинів здійснюється опосередковано через аналіз ДТП.

Хоча поняття «дорожньо-транспортна пригода» не використовується в КК України, але, на наш погляд, воно є ключовим у розумінні сутності проблематики безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також розслідування відповідних злочинів. Непрямим доказом цього є чисельні навчальні і навчально-практичні посібники, адресовані працівникам правоохоронних органів і експертам, в яких це поняття використовується саме як ключове. Це обумовлено тим що розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту здійснюється, як було зазначено, опосередковано через аналіз ДТП, на підставі якого потім робляться обґрунтовані висновки щодо вини певних суб'єктів. Відтак, основою

криміналістичної характеристики злочинів даної категорії виступають відомості щодо механізму ДТП та його елементів.

Але при цьому не можна погодитися з М. П. Климчуком, який криміналістичну характеристику злочинів вказаної категорії повністю зводить до характеристики структури ДТП та їх класифікації [89, с. 12-29]. На наш погляд, тут потрібен аналіз механізму ДТП тільки як основа для визначення елементів, що входять в криміналістичну характеристику злочинів, передбачених ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України.

1.2 Механізм дорожньо-транспортної пригоди як основа криміналістичної характеристики злочинів

В спеціальній літературі *механізм дорожньо-транспортної події* розглядається як процес розвитку в часі і просторі дорожньої ситуації в місці ДТП з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту, коли настання шкідливих наслідків від даного ДТП закінчилося. В цій категорії об'єднується взаємозв'язок причин, умов виникнення дорожньо-транспортної пригоди та факторів, що визначають їх появу. Механізм ДТП визначається напрямком, швидкістю руху транспортного засобу і характером перешкоди, їх взаємним розташуванням в момент удару (зіткнення, наїзду, перекидання) і після нього, характером отриманих при ударі ушкоджень [192, с. 227; 141, с.18]. Знання механізму ДТП дозволяє визначити коло криміналістично значущих ознак, які, в свою чергу, при накопиченні значного інформаційного масиву сприяють встановленню об'єктивної істини в кожному конкретному випадку.

Поняття механізму ДТП в криміналістичних дослідженнях традиційно використовується для визначення видів ДТП, з яких в підручниках і навчальних посібниках з криміналістики, як правило, починається викладення криміналістичної

характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Так, за ознакою механізму події виділяють наступні види ДТП:

- *зіткнення* – пригода, в якій транспортні засоби зіштовхнулись між собою, або з рухомим складом залізничних доріг (зустрічні, попутні, бокові, задні);

- *перекидання* - дорожньо-транспортні пригоди, при яких транспортний засіб, що рухається, втратив стійкість і перекинувся;

- *наїзд на нерухому перешкоду* – пригода, при якій транспортний засіб наїхав або вдарився в нерухомий предмет (опора моста, стовп, дерево, огороження, нерухомий транспортний засіб тощо);

- *наїзд на пішохода* - пригода, при якій транспортний засіб наїхав на людину чи вона сама наштовхнулась на транспортний засіб, що рухався;

- *наїзд на велосипедиста* – дорожньо-транспортна пригода, при якій транспортний засіб під час руху контактує з велосипедистом;

- *наїзд на гужовий транспорт* – ДТП, при якій механічний транспортний засіб під час руху контактує з запряженою твариною чи повозкою;

- *наїзд на тварин* – дорожньо-транспортні пригоди, при яких транспортний засіб контактує під час руху з дикими чи домашніми тваринами;

- *падіння вантажу*, що перевозиться транспортним засобом або відділення його частини (наприклад, колеса);

- *випадання пасажирів* з транспортного засобу.

У наших узагальненнях кримінальних проваджень найчастіше зустрічалися наїзди на пішоходів (38%), зіткнення транспортних засобів (26%), перекидання транспортних засобів (17%) (*Додаток В*).

Звичайно, наведена класифікація ДТП містить у собі певну корисну інформацію, яка може використовуватися в практиці розслідування злочинів даної категорії, зокрема для моделювання тієї чи іншої дорожньо-транспортної пригоди. Але ми не поділяємо оцінки класифікації ДТП, висловленої П. П. Луцюком, як надзвичайно важливої у криміналістичній характеристиці злочинів проти безпеки дорожнього руху

та експлуатації транспорту. Як зазначає вказаний дослідник, дана класифікація «дозволяє вже при першому погляді на місці дорожньо-транспортної пригоди встановити слідчому чи дізнавачу вид дорожньо-транспортної пригоди, вибрати методи виявлення, вилучення і фіксації речових доказів, а також обрати тактику проведення послідовних слідчих дій» [114, с. 40]. Втім це далеко не так, адже нерідко ДТП починається із зіткнення (контакту) транспортних засобів, послідовно супроводжується наїздом на пішохода, перекиданням, випадінням і травмуванням пасажирів. Посилаючись на досвід Киргизької республіки П. П. Луцюк пропонує [114, с. 37] закріпити в Правилах обліку дорожньо-транспортних пригод (затв. Постановою Кабінету Міністрів України № 538 від 30 червня 2005 р.) [138] наведену класифікацію для здійснення обліку ДТП, з чим не можна погодитися з вказаної вище причини.

Зважаючи на ключову роль категорії механізму ДТП у розслідуванні, на наш погляд, доцільніше використовувати структуру механізму ДТП для відповідного структурування криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, що надасть їй властивість системності. Механізм ДТП становить динамічну систему взаємодій (механічних, фізичних, хімічних і біологічних) транспортних засобів та людей в матеріальному світі. Для більш чіткого усвідомлення його структури, на наш погляд, принципово важливо розглядати ДТП через призму системного уявлення про дорожній рух, вираженого у формулі *«водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»*. Під час руху автомобіля постійно утворюється складна картина взаємодії вказаних елементів (ланок) системи. ДТП - це наслідок збою (розлагодження) у вказаній системі, який відбувається з вини певних осіб, які порушили встановлені правила. Як правило, пригоди розвиваються за декілька секунд, а інколи за долі секунди. Більшість ДТП викликається не однією, а декількома причинами, що в значній мірі ускладнює їх аналіз, який повинен виявити умови, що сприяли пригоді, та визначити дії її учасників.

У ДТП знаходять свій прояв закони механіки руху, закономірності роботи і взаємодії вузлів, систем і механізмів транспортних засобів, виникнення в них

несправностей, психофізіологічні закономірності сприйняття і реагування водія на небезпеку дорожньої ситуації. З урахуванням цього виникає потреба у вивченні всіх елементів системи дорожнього руху.

Таким чином, механізм ДТП являє собою цілу систему тимчасових, динамічних та інших зв'язків окремих чинників, що формують певні сліди на взаємодіючих об'єктах під час розвитку дорожньо-транспортної події. Ця система охоплює:

- 1) водія транспортного засобу;
- 2) транспортний засіб;
- 3) дорогу (стан дорожнього покриття, рельєф, наявність або відсутність дорожніх знаків тощо);
- 4) навколишнє середовище (інші транспортні засоби, пішоходи, погодні умови, оглядовість траси).

Таким чином, механізм ДТП, представлений у формулі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» виступає основою для визначення елементів криміналістичної характеристики злочинів, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України. Розглянемо елементи цього механізму з точки зору визначення традиційних елементів криміналістичної характеристики вказаних злочинів.

1.3 Водій транспортного засобу як елемент криміналістичної характеристики злочинів

Водій є першим складовим елементом зазначеної системи чинників ДТП і саме він є головним суб'єктом дорожнього руху, оскільки управляє механічним засобом, який представляє собою джерело підвищеної небезпеки для оточуючих. Поведінка водія під час керування транспортним засобом, застосування ним різних прийомів керування визначаються не тільки рівнем його професійної підготовки, але і

психофізіологічними факторами, що залежать від умов на робочому місці, його мікроклімату, ступеня шуму і вібрацій, зручності керування, а також впливами зовнішнього середовища. Саме тому Правилами дорожнього руху на нього покладаються чисельні обов'язки, зокрема: перевіряти і забезпечувати технічно справний стан і комплектність транспортного засобу; стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу; не перевозити пасажирів, не пристебнутих ремнями безпеки; бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну тощо (п. 2.3.). Окрім того, водієві, зокрема, забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин чи у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу (п. 2.9.) [137].

Відтак, враховуючи вищезазначені обов'язки водія транспортного засобу і ту обставину, що за статистикою найчастіше ДТП виникають внаслідок порушень правил дорожнього руху саме водієм (ст. 286 КК України), елементами криміналістичної характеристики злочинів повинні бути типові відомості щодо: а) особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху; б) способів вчинення злочинних порушень.

Відомості щодо особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху. Це суб'єктивні чинники, які впливають на можливості сприйняття і оцінки дорожньої обстановки і прийняття рішення про режим руху в даних умовах. Тут повинні зосереджуватися дані про кваліфікацію, досвід роботи, стан здоров'я, термін перебування за кермом тощо.

Зважаючи на те, що транспортний засіб є джерелом підвищеної суспільної небезпеки, до особи, яка їм керує, повинні пред'являтися й підвищені вимоги. Зокрема, це стосується професійних шоферів, яких потрібно відбирати, навчати і виховувати, звертаючи увагу на здатності людини концентрувати свою увагу й приймати адекватні дорожній обстановці рішення стосовно режиму руху і маневрування [23, с. 141-150]. Але і водій-любитель повинен мати адекватне зорове і слухове сприйняття, постійно

бути уважним за кермом автомобіля. Все це залежить від віку, стану здоров'я та досвіду управління транспортним засобом.

Як свідчать багаторічні спостереження, 75-80% дорожньо-транспортних злочинів вчиняється саме водіями. Найчастіше винуватцями автотранспортних злочинів є малодосвідчені водії, які не володіють умінням швидко і правильно оцінювати ситуацію, що виникла, прогнозувати її ускладнення і не мають достатніх навичок керування транспортним засобом. Суттєво впливають на ймовірність виникнення аварійної ситуації особистісні якості, притаманні людям певного віку. Практика свідчить, що молоді люди через свою самовпевненість часто схильні до невиправданого ризику. Як зазначає В. А. Мисливий, спостерігається стабільна тенденція переваги вікової категорії водіїв 18-24 років серед осіб винних у ДТП, що пояснюється зростанням кількості молодих людей, які отримують допуск до керування транспортними засобами за умов професійної та бізнесової діяльності, демонстрації особистого престижу тощо [120, с. 245]. В той же час, деякі особи у віці 40-50 років і старші діють іноді занадто обережно, втрачають здатність до швидкого маневру, порушують ритм руху і стають «обурюючим фактором».

У ряді випадків дії винуватців автотранспортних пригод обумовлюються особливостями їх психологічного і фізичного стану (втомленість, хворобливий стан, стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння). Зокрема, досить велике число транспортних пригод відбувається з вини водіїв, які перебувають у нетверезому стані. Тому водії належать до тієї категорії працівників, стан здоров'я яких має контролюватися перед початком кожної робочої зміни і після її закінчення, оскільки їхня робота вимагає підвищеної уваги і напруги. Регулярне проходження медичного огляду є обов'язковим для водіїв транспортних засобів у відповідності до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів (затв. сумісним наказом МОЗ і МВС України № 65/80 від 31.01.2013 р.). Медичні огляди кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів поділяються на: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові та післярейсові огляди, а також позачергові огляди. Попередньому

медичному огляду підлягають кандидати у водії для отримання права на керування транспортним засобом. Періодичному медичному огляду підлягають водії транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом:

- віком до 55 років (включно) – один раз на 10 років;
- віком від 56 до 75 років (включно) – один раз на 3 роки;
- віком від 76 років і більше – один раз на рік.

Водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік. Щозмінному передрейсовому та післярейсовому медичним оглядам підлягають водії транспортних засобів підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, фізичних осіб-підприємців, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів. Медичні огляди проводяться в закладі охорони здоров'я медичною комісією, про що видається «Медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом» [134]. Але Положенням не передбачається механізм контролю за проходженням медичних оглядів, що робить проблематичним їх реалізацію на практиці.

З урахуванням особистісних даних про водіїв, які порушують правила дорожнього руху і стають винуватцями ДТП, в криміналістичних дослідженнях виділяються окремі категорії таких водіїв. Зокрема, заслуговує на увагу класифікація водіїв-винуватців, запропонована О. О. Бібіковим:

1) водії з недостатнім досвідом і підготовкою до швидкої та вірної оцінки критичної ситуації, прийняттю розумних рішень для виходу з найменшими втратами (31 %);

2) водії - прихильники «агресивного» стилю керування, психічною особливістю яких незалежно від досвіду є самовпевненість, та зневажливе ставлення до можливих негативних наслідків (42 %);

3) водії, які на момент ДТП мали тимчасові психофізичні відхилення внаслідок перевтоми, хвороби (16 %);

4) водії, відмінною рисою яких є легковажна поведінка при керуванні транспортним засобом, відсутність почуття обережності (11 %) [25, с. 30].

Способи злочинних порушень правил дорожнього руху водієм транспортного засобу. Матеріали кримінальних проваджень свідчать, що найчастіше дорожньо-транспортні пригоди виникають внаслідок наступних порушень водіями транспортних засобів:

- перевищення встановленої швидкості руху;
- виїзд на смугу зустрічного руху;
- недотримання безпечної дистанції руху;
- недотримання правил обгону, повороту чи рядності;
- недотримання сигналів світлофору;
- порушення правил проїзду перехресть;
- перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті;
- неправильне завантаження й укріплення вантажу на автотранспорті;
- порушення правил руху на залізничних переїздах;
- виїзд на завідомо технічно несправному транспорті тощо.

Саме такі порушення правил дорожнього руху водієм транспортного засобу і наводяться в криміналістичній літературі як причини ДТП. Але, на наш погляд, такий підхід є формальним, коли порушення правил дорожнього руху одним учасником автоматично оцінюється як причина ДТП і цей учасник визнається винним у злочині, передбаченому ст. 286 КК України. Проблема полягає у тому, що зовсім не обов'язково винуватцем аварії є водій, який порушив правила, наприклад, виїхав на головну дорогу з другорядної. Якщо згодом буде встановлено, що він виїхав на головну дорогу перед автомобілем, який рухався цією дорогою і його водій мав технічну можливість запобігти аварії, але не зробив цього, то винуватцем буде визнано саме водія автомобіля, що рухався головною дорогою. Тим більше, якщо водій цього автомобіля перевищував швидкість. Тут йдеться про одну з найпоширеніших правових помилок багатьох водіїв, в тому числі і досвідчених, а також працівників поліції.

Як відомо, існують два основних правила, якими повинні керуватися водії. Відповідно до першого правила, всі учасники дорожнього руху виходять з презумпції неухильного дотримання правил дорожнього руху всіма його учасниками (п. 1.4. Правил дорожнього руху України) [137]. Іншими словами, кожен водій з самого початку передбачає і впевнений в тому, що інші водії не будуть порушувати цих правил. У другому правилі йдеться, що в разі порушення правил дорожнього руху будь-ким з його учасників інші учасники дорожнього руху зобов'язані зробити все можливе для запобігання аварії. Іншими словами, їх «правота» в тій чи іншій дорожній ситуації не дає їм права бити автомобіль, водій якого з якоїсь причини порушив правила, або наїжджати на пішохода, який порушив правила переходу вулиці. Так, в п. 12.3. Правил дорожнього руху (ПДР) сказано, що у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

Однак, друге правило водіями, в тому числі і досвідченими, часто забувається або свідомо ігнорується. Вони вважають, якщо вони рухаються по головній дорозі (або мають іншу перевагу у русі), то можуть абсолютно не піклуватися про безпеку інших учасників дорожнього руху. Але такі водії забувають, що в процесі експертизи обставин ДТП визначається не тільки той, хто створив аварійну ситуацію і які пункти ПДР при цьому порушив, але й оцінюються дії всіх учасників ДТП із зазначенням, чи правильно вони діяли в аварійній ситуації. У зв'язку з цим може виявитися, що винуватцем створення аварійної ситуації є один водій (наприклад, недосвідчений водій, який не розібрався в дорожній обстановці і виїхав на перехрестя на заборонний сигнал світлофора), а винуватцем аварії буде визнано іншого водія, який від самого початку не порушував ніяких правил, але, маючи можливість, не зупинив свій автомобіль, коли це стало необхідно для запобігання ДТП.

Тому при розслідуванні злочинів даної категорії потрібно акцентувати увагу не на тому, хто з учасників ДТП мав переважające право проїзду, а на тому, хто на кого

наїхав. Якщо з'ясується, що наїзд вчинив водій транспортного засобу, що прямував головною дорогою, то необхідно при проведенні інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи ДТП вирішувати завдання щодо можливості запобігти наїзду (зіткненню) з боку такого водія. Досить часто це правило ігнорується і працівники правоохоронних органів обмежуються констатацією, хто саме з водіїв зобов'язаний був поступитися дорогою. Тобто обирається найбільш простий шлях – хто перший порушив ПДР (наприклад, не поступився дорогою), той і винен в ДТП та її наслідках. Але з точки зору повноти розслідування, ретельного аналізу правил дорожнього руху потрібно ще і встановлювати: а чи правильно діяли інші учасники ДТП?

В цьому аспекті досить інформативним є приклад із слідчої практики, наведений О. Ю. Якимовим. За однією із справ водій автомобіля ВАЗ-2107, під'їхавши до регульованого перехрестя, включив покажчик лівого повороту і став повертати ліворуч. Дорожня обстановка цілком дозволяла це зробити, так як до автомобіля «Фольксваген», який прямував в зустрічному напрямку, було досить велика відстань (що підтвердили свідки). Однак, коли автомобіль ВАЗ-2107 виїхав на смугу зустрічного руху (по якій рухалася іномарка), двигун несподівано заглух. Природно, сталося зіткнення. Удар іномарки припав лобовою частиною в правий бік ВАЗ-2107. Прибулі на місце співробітники ДАІ визначили картину ДТП цілком ясною. На їхню думку, в тому що трапилося був винен водій ВАЗу. Потрібна була маса зусиль і часу, щоб довести, що водій ВАЗ-2107 якщо і винен, то тільки в порушенні правил проїзду перехрестя (не поступився дорогою транспортному засобу, що рухався у зустрічному напрямку), та й то з великою натяжкою. Адже свідки підтвердили, що відстань від місця повороту ВАЗ-2107 до автомобіля «Фольксваген», що рухався назустріч, була значною. Вина водія іномарки була набагато більшою. Побачивши перешкоду на своїй смузі руху (і вважаючи себе повністю правим), замість того щоб загальмувати (як потрібно за вимогою ПДР), він, не знижуючи швидкості, почав «моргати» дальнім світлом. Це вже само по собі є порушенням правил користування світловими

приладами в денний час. Потім він став сигналізувати клаксоном, а коли, нарешті, зрозумів, що треба гальмувати, було вже пізно. Вислухавши вирок суду, його обуренню не було меж, адже він вважав себе повністю правим [197, с. 18-19].

У зв'язку з наведеним прикладом потрібно підкреслити, що при визначенні способу злочинних порушень правил дорожнього руху потрібно звертати увагу на всіх його учасників, а не тільки на того, хто повинен був поступитися дорогою (як у наведеному прикладі). Зокрема, потрібно ретельно аналізувати не тільки, хто мав перевагу, але і те, як діяв той водій, якому дорогою не поступилися. Чи вживав він всі можливі заходи для запобігання ДТП (аж до повної зупинки свого транспортного засобу) або не вважав за потрібне зробити це?

1.4 Транспортний засіб як елемент криміналістичної характеристики злочинів

Ланка «транспортний засіб» в системі взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» відіграє суттєву роль в механізмі ДТП. Адже причиною ДТП може стати технічний стан транспортного засобу. Сучасний автомобіль, як і всі інші види механічного транспорту, являє собою складний комплекс різних агрегатів, механізмів і пристроїв, від узгодженої роботи яких залежать його важливі експлуатаційні властивості, зокрема, стійкість, керованість, маневреність і динамічність.

Згідно з приміткою до ст. 286 КК України під транспортними засобами розуміються всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Відповідно до ст. 10.1. ПДР України механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори,

самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Характерною особливістю транспортного засобу є те, що вони не можуть повністю контролюватися людиною і тому визнаються джерелом підвищеної небезпеки. Відтак при аналізі механізму ДТП важливе значення має:

- технічний стан і функціонування рульового керування (величина люфта та ін.);
- технічний стан і функціонування робочої гальмової системи (величина вільного ходу педалі, наявність чи відсутність підтікань гальмівної рідини, виходу (витоку) стисненого повітря з приводу гальмової системи);
 - покази манометрів гальмової системи;
 - технічний стан ручного (стоянкового) гальма і положення важеля такого приводу;
 - положення важеля перемикачів передач;
 - технічний стан тягово-зчіпного пристрою, троса, їх довжина;
 - показання спідометра;
 - технічний стан зовнішніх світлових приладів транспортного засобу, причепа (фар, показників поворотів, передніх і задніх габаритних ліхтарів, стоп-сигналів, пізнавального знаку автопоїзда);
 - технічний стан переднього і заднього вітрового скла, а також скла дверей транспортного засобу, наявність на них пошкоджень і дефектів, ступінь їх прозорості та забрудненості;
 - справність склоочисників;
 - наявність і стан дзеркал заднього виду (якщо вони передбачені конструкцією транспортного засобу);
 - надійність кріплення коліс;
 - знос протекторів шин коліс із зазначенням глибини рисунків бігової доріжки по їх центрах (наявність чи відсутність пошкоджень, порізів, розривів та ін.);
 - тиск в камерах шин;

- наявність будь-яких сторонніх предметів між спареними шинами;
- положення передніх коліс транспортного засобу (паралельно осі, повернуті праворуч чи ліворуч, на скільки градусів);
- технічний стан механічного, пневматичного чи будь-якого іншого механізму закривання дверей кабіни та салону;
- наявність і стан ременів безпеки [50, с.56-57].

Відтак, у криміналістичній характеристиці злочинів повинні бути наведені відомості про типові несправності вказаних вузлів та агрегатів транспортного засобу, які призводять до ДТП.

Потрібно зазначити, що від технічного стану транспортного засобу, який став причиною ДТП, значною мірою залежить і визначення винної особи. Відповідно до п. 2.3. ПДР водій зобов'язаний перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу. Водій-власник автомобіля повністю відповідає за його технічний стан транспортного засобу. У випадку коли транспортний засіб не є власністю водія, а сам він є найманим працівником, суб'єктом злочину виступає і службова особа підприємства (організації, установи), якій належить транспортний засіб (ст. 287 КК України), відповідальна за своїми функціональними обов'язками за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів. У криміналістичній характеристиці злочинів даної категорії повинні бути наведені відомості щодо особистості даної категорії службових осіб та способів вчинення ними відповідних правопорушень (не проведення обов'язкових технічних оглядів і регламентних ремонтних робіт, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів тощо).

Потрібно зважати й на те, що незадовільний технічний стан транспортного засобу може бути зумовлений неякісним виготовленням окремих його деталей, вузлів чи механізмів, переобладнанням, ремонтом транспортних засобів. В такому разі до відповідальності притягаються винні службові особи заводу-виробника, станції

технічного обслуговування, що неякісно виконали ремонтні роботи чи провели обслуговування транспортного засобу, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК України). Відтак і цей аспект ланки «транспортний засіб» повинен бути відображений у криміналістичній характеристиці злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

1.5 Дорога як елемент криміналістичної характеристики злочинів

Суттєвим чинником ДТП виступає стан дороги, якою рухається транспортний засіб, адже взаємодія автомобіля з покриттям проїзної частини обумовлена законами механіки. В Правилах дорожнього руху України цей елемент позначається поняттям «дорожні умови». *Дорожні умови* — це сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявності тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан (п. 1.10 ПДР).

Дорожні умови суттєво впливають на інші елементи наведеної динамічної системи ДТП. Так, на прийняття рішень і дії водія транспортного засобу впливають, зокрема профіль дороги (ухил, підйом, радіус повороту тощо), кількість полос для руху, їх ширина, наявність дефектів дороги (підвищення, впадини, вибоїни, хвилястість) та інш. З урахуванням цих параметрів дороги водій повинен обирати швидкість руху та прийоми керування транспортним засобом, щоб мати гарантію безпечного пересування. Вид покриття дороги та його стан обумовлюють і певну поведінку транспортного засобу, як елемента системи ДТП. Наприклад, зчеплення коліс автомобіля залежить не тільки від ступеня зношеності протектора шин, але й від

виду покриття (асфальтобетонне, цементобетонне, бруківка, гравійне, ґрунтове), його стану (сухе, мокре, вкрите снігом, забруднене). Все це повинно враховуватися водієм транспортного засобу в контексті ст. 286 КК України, де центральним буде питання, чи мав водій можливість уникнути ДТП і що він зробив для того, щоби його уникнути. Але ДТП можуть мати місце і не з вини водія транспортного засобу, а бути наслідком злочинних порушень, правил, норм і стандартів особами, відповідальними за будівництво, ремонт або утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особою, яка виконує такі роботи (ст. 288 КК України).

Відтак, логічним буде висновок, що з урахуванням наведених факторів ДТП у криміналістичній характеристиці злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (яка є їх інформаційною моделлю) повинні бути наведені типові недоліки елементів дороги та її характеристика, які можуть слугувати причиною ДТП. З недоліками стану дороги пов'язані і способи вчинення названих правопорушень службовими особами відповідних підприємств чи організацій (невідповідність дороги стандартам, що забезпечують безпечний рух; несвоєчасний та неякісний ремонт дорожнього полотна; відкриті каналізаційні люки на проїзній частині, відсутність огорожі, попереджувальних знаків тощо). Також доцільним буде й викладення типової характеристики особистостей таких службових осіб.

1.6 Навколишнє середовище як елемент криміналістичної характеристики злочинів

Навколишнє середовище, в якому відбувається пересування транспортного засобу, також є суттєвим чинником, який впливає на безпеку дорожнього руху. Навколишнє середовище по відношенню до водія певного транспортного засобу

складається з низки факторів, які створюють умови для його пересування. У термінології Правил дорожнього руху України навколишнє середовище позначається терміном «дорожня обстановка». *Дорожня обстановка* — це сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів та їх стан), які повинен урахувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом (п. 1.10 ПДР). З цього визначення витікає, що дорожня обстановка являє собою комплекс різних факторів, які впливають на безпеку дорожнього руху. І водій зобов'язується бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну (п. п. б, п. 2.3. ПДР).

На наш погляд, в пізнавальному аспекті важливо вирізняти та окремо характеризувати складові елементи дорожніх умов, які є різними за своїм характером. Зокрема, доцільно їх розбити на дві групи: статичні фактори; динамічні фактори.

Статичні фактори дорожньої обстановки. До таких факторів, які впливають на безпеку дорожнього руху потрібно віднести:

а) дорожні умови (фактично характеризують проїзну частину дороги, стан якої безпосередньо впливає на поведінку транспортного засобу, що рухається, а відтак повинні безпосередньо сприйматися і враховуватися водієм);

б) облаштування (обладнання) дороги, яке покликане інформувати водія транспортного засобу про режим руху на даній ділянці (дорожні розмітки і знаки, світлофори, шлагбауми тощо);

в) прилеглі до проїзної частини дороги об'єкти, які можуть впливати на сприйняття водієм транспортного засобу дорожньої обстановки (дерева і кущі, неправильно встановлені рекламні щити та ілюмінація, торговельні палатки тощо).

Динамічні фактори дорожньої обстановки. До них потрібно віднести кількість і поведінку учасників дорожнього руху, а також можливу появу інших динамічних перешкод:

- а) інтенсивність руху транспортних засобів (кількість, швидкість руху, маневрування);
- б) інтенсивність пересування пішоходів і велосипедистів, дотримання ними правил дорожнього руху;
- в) наявність гужового транспорту та режим його руху;
- г) поява на проїзній частині тварин.

Таким чином, дорожня обстановка включає в себе статичні і динамічні фактори навколишнього середовища, які суттєво впливають на поведінку водія і прийняття ним рішень.

З урахуванням зазначених особливостей навколишнього середовища (дорожньої обстановки) у криміналістичній характеристиці злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту доцільно наводити відомості про типові місця, час та обстановку вчинення злочину (серед працівників правоохоронних органів в обігу знаходиться поняття «місця концентрації ДТП»).

1.7 Сліди ДТП як елемент криміналістичної характеристики злочинів

У криміналістичних дослідженнях сліди злочинів даної категорії переважно розглядаються як сліди ДТП (слідові картина) [145; 199; 144; 2; 90; 89; 114], що, на наш погляд, не зовсім правильно. Видається, що сліди, як елемент їх криміналістичної характеристики даної категорії злочинів, доцільно розглядати теж через призму механізму ДТП. Тут важливо враховувати, що спочатку вчиняється злочин (порушуються певні правила дорожнього руху або експлуатації транспорту певним суб'єктом), а потім в результаті відбувається ДТП. Розслідування ж ведеться шляхом аналізу ДТП, визначення його причин і встановлення осіб, які порушили чинні правила і призвели до настання суспільно-небезпечних наслідків.

Тобто в ґносеологічному аспекті потрібно виділяти дві події, які знаходяться в причинно-наслідковому зв'язку: 1) порушення певною особою чинних правил, що забезпечують дорожній рух або експлуатацію транспорту; 2) дорожньо-транспортна пригода (яка є наслідком порушення певних правил). Таким чином, потрібно розрізняти сліди (наслідки) ДТП і сліди порушень чинних правил, що визнаються злочинами (ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України). Звичайно, при цьому потрібно враховувати ту обставину, що наслідки злочинних дій (чи бездіяльності) винних осіб проявляються через ДТП та його сліди, але в різній мірі.

Сліди злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Потрібно зазначити, що сліди злочинів, що вчиняються водієм транспортного засобу, проаналізовані найбільш детально саме як сліди ДТП. На наш погляд, це пояснюється тим, що, по-перше, більшість ДТП відбувається саме з вини водіїв, а по-друге – в слідах ДТП найбільше проявляються дії саме водіїв.

Так, С. О. Шевцов і К. В. Дубонос зазначають, що сліди, що виникають при ДТП, виступають основними об'єктивними даними, які дозволяють встановити чисельні обставин даної пригоди, які визначають її механізм. Названі автори класифікують ці сліди на три групи:

1) сліди на місці події, що залишені транспортними засобами чи іншими об'єктами на дорожньому покритті чи на предметах навколишньої обстановки;

2) сліди і пошкодження на транспортних засобах, що виникли під час зіткнень, наїздів, переїздів, перекидань;

3) сліди і пошкодження на одязі та взутті потерпілих, що виникли внаслідок удару під час наїзду, переміщення дорогою, переїзду колесами транспортного засобу, впливу частин транспортного засобу на людину [149, с. 34]. Ця класифікація була відтворена і в методичних рекомендаціях, підготовлених колективом авторів під загальною редакцією П. В. Коляди і адресованих слідчим підрозділам МВС України [148, с. 57-58]. Тому є сенс розглянути зміст наведених класифікаційних груп слідів

ДТП.

1. Сліди на місці події, що залишені транспортними засобами та іншими об'єктами. До даної групи слідів належать: сліди коліс транспортного засобу; сліди ковзання частин транспортного засобу; осипи дрібних частинок; сліди, залишені відкинутими об'єктами; сліди, залишені потерпілими особами.

Сліди коліс при своїй різноманітності надають можливість визначити траєкторію руху транспортного засобу, його напрямок, а при наявності деяких параметрів – і місце зіткнення (наїзду):

- сліди кочення на м'якому ґрунті (снігу, вологому піску) являють собою об'ємні відбитки малюнку протектора шин, на асфальті та іншому твердому покритті – відбитки протектора у вигляді нашарування забруднення (можуть бути використані для визначення моделі шини, а при певних умовах – й для її ідентифікації);

- сліди ковзання коліс (юз) утворюються при гальмуванні і блокуванні коліс на твердому дорожньому покритті – у вигляді змазаної смуги (траси), а на м'якому ґрунті - у вигляді розпушеної борозни (можуть бути використані для визначення швидкості руху транспортного засобу перед гальмуванням);

- сліди заносу транспортного засобу – криволінійні сліди ковзання, на поверхні яких виявляються розташовані під кутом траси, які залишають виступи малюнку протектора шини (можуть бути використані для визначення кута заносу).

Сліди ковзання частин транспортного засобу використовуються для визначення місця контакту (удару) і напрямку його руху після цього (при наявності відповідних ознак):

- подряпини і вибоїни на дорожньому покритті, що залишають частини пошкодженого транспортного засобу (підвіска, нижні частини двигуна, коробки передач тощо);

- сліди ковзання (траси), що залишає обід колеса при пошкодженні шини або підвіски колеса;

- подряпини (потертості) лакофарбового покриття кузова, що залишаються після перекидання транспортного засобу.

Осипи дрібних частинок, що знаходяться у певних місцях ДТП, дозволяють визначити місце удару при наїзді або зіткненні, траєкторію руху після цього, а в деяких випадках й ідентифікувати транспортний засіб):

- частинки ґрунту (бруд), які обсипаються з транспортного засобу в момент наїзду або зіткнення;

- частинки лакофарбового покриття кузова;

- уламки скла від розсіювачів фар та інших приладів зовнішнього освітлення і сигналізації;

- плями (калюжі) від рідин, які витікли з транспортного засобу (палива, мастила, охолоджуючої рідини тощо);

- плями від вихлопних газів (вказують на місце, де стояв транспортний засіб та його розташування).

Сліди, залишені відкинутими об'єктами в результаті ДТП дозволяють визначити факт пересування певних об'єктів і траєкторію їх руху:

- сліди волочіння, що залишаються на м'якому ґрунті (снігу, піску) об'єктами, які не мають гострих виступаючих частин;

- подряпини і вибоїни на дорожньому покритті, що залишають гострі виступаючі частини транспортного засобу;

- нахил чи злам стебел рослин у напрямку руху відкинутого об'єкта за межами дорожнього покриття.

Сліди, залишені потерпілими особами дозволяють визначити їх місцезнаходження, місце наїзду, напрямок руху транспортного засобу:

- сліди зсуву взуття пішохода на дорожньому покритті при наїзді на нього (малопомітні на твердому покритті, але добре видимі на снігу і м'якому ґрунті);

- сліди волочіння тіла потерпілої особи;

- місцезнаходження відкинутих речей потерпілого (сумка, телефон, розсипані продукти, уламки розбитих пляшок тощо).

2. Сліди і пошкодження на транспортних засобах. До даної групи слідів віднесені: сліди і пошкодження, що виникають при зіткненні транспортних засобів і наїзді на нерухомі перешкоди; сліди і пошкодження, що виникають при наїзді на пішоходів; сліди і пошкодження, що виникають при перекиданні транспортних засобів; пошкодження, що виникають при наїзді на предмети, які знаходяться на дорозі. На відміну від слідів, що залишаються на місці події, сліди на транспортних засобах зберігаються (при відсутності намагання цілеспрямовано їх знищити або змінити) значно довше і можуть бути піддані ретельному експертному аналізу. Розглянемо їхній зміст.

Сліди і пошкодження, що виникають при зіткненні транспортних засобів і наїзді на нерухомі перешкоди (дерева, стовпи, будівлі):

- ділянки деформації частин транспортних засобів, якими вони контактували з перешкодою, і трасологічними слідами такого контакту (дозволяють зробити орієнтовний висновок щодо взаємного розташування транспортного засобу і перешкоди і характеру контакту);

- відбитки окремих деталей транспортного засобу на поверхні нерухомого об'єкта (використовуються для встановлення їх взаємного розташування в момент наїзду і напрямку сили удару);

- трасологічні сліди (ковзання, дряпання), що виникають при контакті з іншим транспортним засобом (дозволяють ідентифікувати транспортний засіб, з яким відбулося зіткнення, встановити чи рухався він у момент удару, визначити напрямок руху тощо);

- трасологічні сліди на деформованих нижніх частинах транспортного засобу при контакті їх з дорогою (дозволяють встановити напрямок руху після зіткнення, уточнити місце зіткнення із врахуванням відповідних слідів на дорозі).

Сліди і пошкодження, що виникають при наїзді на пішоходів дозволяють встановити факт контакту транспортного засобу з пішоходом, здійснити їх ідентифікацію, визначити напрямок руху:

- деформації частин транспортних засобів, якими було завдано удар (вм'ятини на капоті, облицюванні радіатора, крилах автомобіля, деформації стійок кузова, розбиття скла);
- мікрочастинки тканини одягу, відбитки його фактури на частинах транспортного засобу, якими було завдано удар;
- сліди ковзання на бокових частинах транспортного засобу, які контактували з пішоходом;
- волосся, сліди крові та інших виділень тіла людини на частинах транспортного засобу, які контактували з пішоходом.

Сліди і пошкодження, що виникають при перекиданні транспортних засобів дозволяють встановити факт перекидання, його напрямок, факт пересування транспортного засобу після перекидання, механізм випадання вантажу і пасажирів:

- деформації даху і стійок кузова, кабіни, капота, крил, дверей;
- сліди тертя об поверхню дороги (подряпини, траси, потертості лакофарбового покриття);
- руйнування скла, пошкодження дверей.

Пошкодження, що виникають при наїзді на предмети, які знаходяться на дорозі, дозволяють уточнити механізм ДТП з урахуванням викликаних ними змін стійкості і керованості транспортного засобу:

- пошкодження покришки і камери (розрізи, проколи) при наїзді на гострі предмети;
- пошкодження покришки і камери (розриви), обода колеса при ударі об перешкоду на дорозі (сторонні предмети, вибоїни).

3. Сліди і пошкодження на одязі та взутті потерпілих. Такі сліди при своєчасному вилученні одягу й взуття потерпілих зберігаються протягом значного

часу, й тому завжди можуть бути піддані експертному дослідженню. До цієї групи слідів віднесені: сліди на одязі від удару по тілу пішохода; сліди ковзання по поверхні дороги; сліди на одязі переїзду транспортним засобом; сліди дії частин транспортного засобу на пасажирів і водія.

Сліди на одязі від удару по тілу пішохода (дозволяють в ряді випадків провести ідентифікацію транспортного засобу та встановити взаємне розташування його і пішохода в момент наїзду):

- відбитки обідків фар, облицювання, декоративних та інших деталей передньої частини транспортного засобу у вигляді нашарування пилу, бруду, прим'ятості тканини відповідної форми;

- порізи уламками скла розсіювачів фар одягу в місцях удару у вигляді поверхових лінійних і крапкових пошкоджень матеріалу;

- вкраплення мікрочастинок лакофарбового частини транспортного засобу, якою було завдано удару, а також вкраплення мікрочастинок скла.

Сліди ковзання по поверхні дороги (дозволяють встановити факт волочіння тіла після падіння на дорогу і напрямок його пересування):

- нашарування пилу, бруду, потертості поверхового шару одягу та наявність наскрізних пошкоджень, що утворилися при пересуванні по рівній поверхні (асфальту, бетону);

- розриви матеріалу одягу при пересуванні тіла по нерівній, кам'янистій поверхні;

- сліди тертя на підошвах взуття, металевих деталях (цвяхах, підковках).

Сліди на одязі переїзду транспортним засобом – це нашарування пилу, бруду у вигляді відбитку малюнка протектора шини, який може бути дещо спотвореним з-за зсуву тканини в процесі переїзду (дозволяють встановити групову належність шини і транспортного засобу, на якому можливе встановлення такого типу шин).

Сліди дії частин транспортного засобу на пасажирів і водія:

- відбитки малюнка накладок педалей автомобіля на підшвах взуття водія, малюнку килимків на підшвах взуття пасажирів і водія (дозволяють встановити, хто знаходився на місці водія в момент удару, завданого спереду);

- пошкодження матеріалу одягу при контактуванні з гострими крайками виступаючих частин всередині салону (кабіни) транспортного засобу (дозволяють встановити місцезнаходження потерпілого в салоні в момент удару з урахуванням напрямку дії інерційних сил);

- краплі і сліди підтікання крові на одязі потерпілого (дозволяють будувати припущення про його місцезнаходження у транспортному засобі безпосередньо в момент удару, про положення його тіла з урахуванням характеру травми і напрямку стікання крові на одязі) [149, с. 34-39].

Потрібно зазначити, що в наведеній класифікації слідів не знайшли достатньо повного відтворення *сліди біологічного (судово-медичного) походження*, які можуть знаходитися у всіх трьох групах слідів. А саме:

- труп та його частини;
- частинки тіла людини (шкіри, волосся, нігті, мозкова речовина);
- виділення організму (кров, слина, блювотні маси);
- травми на тілі потерпілих (тілесні ушкодження), які в залежності від механізму їх утворення поділяються на автомобільні, мотоциклетні, тракторні та інші травми [170, с. 514-725].

Названі сліди (в широкому їх розумінні) є об'єктами, як правило, судово-медичної експертизи. Але для встановлення механізму травмування в результаті ДТП вони досліджуються в поєднанні з іншими слідами сумісно з експертами-криміналістами та експертами-автотехніками. Але дослідження тілесних ушкоджень важливе не тільки в плані визначення механізму їх утворення, але й з точки зору ступеню їх тяжкості, від чого залежить відкриття кримінального провадження. Як зазначалося, відповідно до ст. 286 КК України злочином є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними

засобами, наслідком яких є ДТП і спричинення потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). Згідно п. 2.2. Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень (затв. Наказом МОЗ України від 17 січня 1995 № 6) тілесними ушкодженнями середньої тяжкості визнаються такі ушкодження, які були поєднані з тривалим розладом здоров'я (більш як 21 день) і стійкою втратою працездатності менш ніж на третину (від 10% до 33%) [139]. Тобто характер травм є ключовим питанням у встановленні ознак злочину і відкриття кримінального провадження за ст. 286 КК України.

Видається доречним аналіз слідів ДТП в залежності від його виду (наїзду на пішохода, зіткнення транспортних засобів, перекидання тощо) в плані визначення завдань експертного дослідження [191].

Потрібно звернути увагу й на те, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, залишають не тільки матеріальні сліди в оточуючій обстановці (середовищі). До оточуючого середовища слід відносити й людей, які сприймають ДТП, і в їх пам'яті утворюються певні образи щодо даної пригоди. Ці образи прийнято іменувати «ідеальними слідами», що реалізуються у кримінальних провадженнях у вигляді показань таких осіб, які були учасниками або очевидцями ДТП (водії транспортних засобів, пішоходи, жителі прилеглих будинків, працівники дорожніх служб та інш.). І таких осіб потрібно невідкладно відшуковувати не менш оперативно ніж матеріальні сліди, оскільки вони також можуть зникнути може навіть не усвідомлюючи, що вони стали свідками злочину. Дослідження їх показань разом з матеріальними слідами дозволяє скласти достовірну картину механізму ДТП і в кінцевому результаті визначити, які саме правила були порушені і що саме призвело до суспільно небезпечних наслідків.

Сліди злочинного випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України). Як вже зазначалося,

суб'єктом даного злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією. Злочин має місце, якщо вказані діяння спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть. Для визначення слідів даного виду злочинів, пов'язаних з ДТП, важливою є чітка уява про способи їх вчинення. Аналіз ст. 287 КК України дозволяє визначити наступні способи дій суб'єкта злочину:

- 1) випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів;
- 2) допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції;
- 3) допуск до керування транспортним засобом особи, яка не мала права на керування транспортним засобом;
- 4) інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух.

Випуск в експлуатацію завідомо несправних транспортних засобів передбачає надання дозволу чи віддання вказівки про здійснення поїздки на транспортному засобі, який має технічну несправність, при якій його експлуатація заборонена. Перелік таких несправностей наведений у Правилах дорожнього руху (несправності гальмівної системи і рульового керування, неналежний стан коліс, шин, зовнішніх світлових приладів тощо). Таким чином, слідами вказаних дій виступають:

- технічна несправність транспортного засобу, яка стала причиною ДТП;
- факт надання дозволу чи віддання вказівки про здійснення поїздки на транспортному засобі, який мав технічну несправність, при якій його експлуатація заборонена (наказ, розпорядження, оформлення маршрутного листка);
- особа, яка надала дозвіл чи вказівку, мала такі повноваження (наказ про призначення на посаду, функціональні обов'язки);

- уповноважена особа знала про технічну несправність, при якій його експлуатація заборонена (акт технічного обстеження транспортного засобу, доповідна записка тощо).

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння (або під впливом лікарських препаратів) передбачає дію службової особи, в обов'язки якої входить здійснення регулярного контролю за станом водіїв транспортних засобів. Слідами вказаних діянь є:

- знаходження водія транспортного засобу, який потрапив в ДТП, у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції (встановлюється медичним освідуванням);

- факт не проходження водієм перед рейсового обстеження, коли воно було обов'язковим (відсутність відповідних записів в облікових документах або наявність фальсифікованих записів);

- факт прийняття водієм алкоголю, наркотику, лікарського препарату до відправлення в рейс.

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права на керування транспортним засобом залишає наступні сліди:

- відсутність в особи, яка керувала транспортним засобом, водійського посвідчення або відсутність дозволу (категорії) на керування даним типом транспортного засобу;

- наданні дозволу розпочати рух транспортним засобом особі без водійського посвідчення, передачі їй керування в процесі руху (оформлення маршрутного листка).

Інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух – це будь-які дії або бездіяльність, внаслідок яких здійснюється експлуатація транспортних засобів в умовах, які загрожують безпеці дорожнього руху. До них належать, зокрема, грубе порушення режиму роботи водіїв, неприпинення експлуатації транспортних засобів, несправність яких виявилася під час рейсу, давання

вказівки про експлуатацію транспортного засобу з перевищенням норм завантаження тощо. Слідами таких дій є відповідні розпорядження і вказівки, акти обстеження транспортних засобів, складені з грубим порушенням графіки роботи водіїв, відповідні заяви водіїв та інших працівників підприємства.

Сліди злочинного порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України). Суб'єктом даного злочину є службова особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, або особа, яка виконує такі роботи, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть. Аналіз ст. 288 КК України дозволяє визначити наступні способи дій суб'єкта злочину, які стали причиною ДТП:

- проектування транспортних об'єктів з відступами від вимог безпеки для даної категорії доріг (недотримання радіусів закруглення, поздовжнього і поперечного профілів, осьового навантаження, пропускної здатності та міцності мостів, використовуваних матеріалів);

- спорудження з відхиленнями від проекту чи взагалі без належної проектної документації;

- незавершеність реконструйованих чи ремонтованих дорожніх об'єктів до стану, коли вони відповідають вимогам безпечного руху та експлуатації;

- недотримання вимог щодо безпечного руху та експлуатації дорожніх об'єктів в ході виконання робіт на них;

- невиконання вимог убезпечення руху та експлуатації дорожніх об'єктів при утриманні шляхових споруд, виконанні ремонтних робіт (відсутність попереджуючих про небезпеку знаків, захисних огорожень при виконанні робіт, посипання слизьких ділянок піском або ж заборони їх експлуатації при неможливості убезпечення руху).

Відтак вказані злочинні дії залишають відповідні сліди:

- на місці ДТП у вигляді дефектів дороги чи дорожніх споруд, які і стали причиною ДТП;

- в проектній документації на будівництво (реконструкцію) дороги і дорожніх споруд, в якій були допущені порушення вимог безпеки;
- в документації на виконання робіт (договори підряду, кошториси тощо);
- в інших документах, в яких викладені відомості щодо утворення (виявлення) дефектів дороги чи дорожніх споруд, що створюють небезпеку для дорожнього руху (письмові звернення громадян, повідомлення у ЗМІ, повідомлення правоохоронних органів тощо).

Сліди злочинного порушення чинних на транспорті правил, що убезпечують рух (ст. 291 КК України). Злочином вважаються такі порушення правил, які спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки (тяжкі тілесні ушкодження, матеріальну шкоду у великих розмірах). Вчинення даного злочину можливе наступними способами і суб'єктами.

1. Порушення чинних на транспорті правил, зокрема, правил дорожнього руху:

- велосипедистами;
- пішоходами при переході вулиць в умовах, коли це заборонено правилами дорожнього руху (у невстановлених місцях чи при забороняючому сигналі світлофора або регулювальника);
- пасажирями (наприклад, викидання з автобуса, автомобіля під час його руху предметів, що спричинило ДТП з тяжкими наслідками);
- погоничами худоби при прогоні тварин через дорогу (перехрестя доріг), залізничну колію з порушенням правил безпеки.

Характерними слідами при вчиненні таких дій є розглянуті вже нами сліди ДТП, причиною якого стали саме порушення правил дорожнього руху не водієм транспортного засобу, а іншими учасниками дорожнього руху.

2. Порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів:

- працівниками підприємств, на яких виготовляють (збирають) транспортні засоби (автомобільних, автобусних, тракторних заводів);

- працівниками спеціалізованих ремонтних підприємств, на яких виконуються ремонт окремих вузлів та агрегатів транспортних засобів чи їх переобладнання за відповідними договорами;

- працівниками станцій технічного обслуговування, на яких здійснюється гарантійне і післягарантійне обслуговування автомобілів за заявками їх власників.

Типовими слідами злочинних дій названих суб'єктів є:

- факт встановлення на транспортному засобі при його виготовленні завідомо неякісних (бракованих) вузлів та агрегатів, що спричинило ДТП з тяжкими наслідками;

- факт встановлення на транспортному засобі при його переобладнанні неякісних агрегатів (наприклад, газового обладнання) чи неякісного виконання робіт;

- фактичне невиконання або неякісне виконання робіт з технічного обслуговування транспортного засобу з передачею його для експлуатації.

Виявлення вказаних слідів можливе шляхом проведення оглядів, проведення експертних досліджень з аналізом технічної та іншої документації (договорів, заявок на виконання ремонтних робіт чи технічного обслуговування транспортного засобу).

Завершуючи аналіз змісту криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з ДТП, потрібно відзначити, що в цій характеристиці не приділяється особливої уваги потерпілій особі. Потерпілими можуть бути визнані водії транспортних засобів, пішоходи, пасажери, які отримали тілесні ушкодження середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження. Найчастіше серед потерпілих опиняються пішоходи і пасажери.

На наш погляд, фактичне виключення особи потерпілого з криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту виправдано і пояснюється тим, що на відміну від загальнокримінальних злочинів (вбивство, крадіжка, розбій тощо) злочини, пов'язані з ДТП, по відношенню до наслідків є злочинами неумисними, які попередньо не готуються. Тому тут відсутній вибір жертви (потерпілого), а відтак і зв'язок між особистістю злочинця і особистістю потерпілого (такий зв'язок використовується при розслідуванні загальнокримінальних

злочинів). Окрім того, потрібно звернути увагу й на ту обставину, що пішохід і пасажир може бути визнаний винним за ст. 291 КК України при грубому порушенні правил дорожнього руху, коли водій не мав можливості уникнути ДТП з тяжкими наслідками. Так, в багатьох населених пунктах набирають популярність непередбачені ніякими нормативними актами щити-знаки, які інформують «Водій, будь обережним! Недисципліновані пішоходи!».

Підсумовуючи викладене, потрібно зазначити, що криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, побудована на основі структурного аналізу системи *«водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»*, на наш погляд, надає більш ґрунтовне уявлення про механізм ДТП і можливих суб'єктів злочинів зазначеної категорії. Виступаючи інформаційною моделлю цих злочинів, криміналістична характеристика надає необхідні інформаційні підстави для побудови версій кримінально-правової кваліфікації наслідків ДТП, а відтак і для чіткого визначення тактичних завдань розслідування.

Висновки до розділу 1

Предметом криміналістичного дослідження в плані розроблення методики розслідування виступають не всі злочини розділу XI КК України «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту», а лише ті, які пов'язуються з ДТП:

1) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) – суб'єктом злочину є водій транспортного засобу (62%);

2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа

підприємства (організації чи установи), у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією (20%);

3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особа, яка виконує такі роботи (2%);

4) порушення чинних на транспорті правил, які спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК України) (16%).

Криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з ДТП, має відмінності які обумовлені бланкетним характером об'єктивної сторони, коли порушення певних правил викликає настання суспільно-небезпечних наслідків у вигляді ДТП. Тому у кримінальних провадженнях безпосереднім початковим об'єктом пізнання виступають не вчинки певних суб'єктів, а обставини ДТП, на основі яких робляться висновки про порушення певними суб'єктами правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Відтак, основою криміналістичної характеристики злочинів даної категорії виступають відомості щодо механізму ДТП та його елементів

Механізм ДТП являє собою динамічну систему взаємодій (механічних, фізичних, хімічних, біологічних) транспортних засобів та людей в матеріальному світі, який доцільно розглядати через призму системного уявлення про дорожній рух, вираженого у формулі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»:

1) водій транспортного засобу є головним суб'єктом дорожнього руху, оскільки управляє механічним засобом, який представляє собою джерело підвищеної небезпеки для оточуючих; елементами криміналістичної характеристики злочинів повинні бути типові відомості щодо: а) особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху; б) способів вчинення злочинних порушень;

2) транспортний засіб у функціонуванні механізму ДТП відіграє суттєву роль, адже її причиною може стати технічний стан транспортного засобу: стан і функціонування рульового керування (величина люфта та ін.); технічний стан і функціонування робочої гальмової системи (величина вільного ходу педалі, наявність чи відсутність підтікань гальмівної рідини, виходу (витоку) стисненого повітря з приводу гальмової системи) та ін.;

3) дорога, як елемент системи механізму ДТП проявляється через поняття дорожніх умов – сукупності факторів, що характеризують видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини, а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан;

4) навколишнє середовище проявляється через поняття дорожньої обстановки – сукупності факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху, які повинен урахувувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом;

5) сліди злочинів даної категорії переважно розглядаються як наслідки ДТП, але важливо враховувати, що спочатку вчиняється злочин (порушуються певні правила дорожнього руху або експлуатації транспорту певним суб'єктом), а потім в результаті відбувається ДТП; потрібно вирізняти:

- сліди злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України);
- сліди злочинного випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України);
- сліди злочинного порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України);
- сліди злочинного порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух (ст. 291 КК України).

РОЗДІЛ 2. ПОЧАТКОВИЙ І НАСТУПНИЙ ЕТАПИ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Перш ніж розпочати розгляд особливостей початкового етапу розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту потрібно визначитися з деякими вихідними для цього положеннями. *По-перше*, потрібно ще раз підкреслити, що початковим об'єктом пізнання у таких кримінальних провадженнях виступає не вчинок певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного заходу (ДТП), в механізм якої можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів (порушення певних правил), передбачені ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України. Оскільки ДТП як об'єкт пізнання є досить складним (подія техногенного характеру), то більшість обставин може бути встановлена і доведена тільки в результаті комплексного дослідження із залученням спеціалістів. Відтак кримінальні провадження даної категорії віднесені до найбільш складних і тому для проведення досудового розслідування в системі МВС України на обласному рівні створені спеціалізовані слідчі підрозділи - відділи з розслідування ДТП. Їх завданням є проведення досудового розслідування за фактами ДТП, пов'язаними із загибеллю людей на території відповідної області. Цей організаційний захід із спеціалізації слідчого апарату покликаний забезпечити належну якість досудового слідства у кримінальних провадженнях даної категорії.

По-друге, кримінальні провадження відкриваються (початок досудового розслідування) за фактом ДТП з тяжкими наслідками, як правило, за ст. 286 КК України, але повідомлення особі про підозру у вчиненні злочину (притягнення до кримінальної відповідальності) здійснюється через проміжок часу, достатній для проведення цілого комплексу слідчих (розшукових) дій. Таким чином, початковий етап розслідування може тривати досить значний час, що, на наш погляд, є суттєвою

відмінністю кримінальних проваджень щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

У зв'язку з цим потрібно звернути увагу, що у криміналістиці існує два підходи до визначення сутності етапів у розслідуванні злочинів – ситуаційний і процесуальний [39]. Ситуаційний підхід полягає у визначенні початкового етапу як часового проміжку у розслідуванні, який характеризується інтенсивністю пошуку, виявленням і закріпленням доказів в умовах дефіциту часу, невідкладного характеру слідчих дій [18, с. 302]. Тобто початковий етап тут пов'язується з проведенням невідкладних слідчих дій, необхідність яких диктується ситуацією. Оскільки прогання з проведенням таких слідчих дій може призвести до втрати можливості отримати належні докази, то вказаний проміжок часу повинен бути відносно коротким. Але при відсутності часового критерію закінчення початкового етапу розслідування його межі виявляються розмитими. Більше того, при такому підході виявилось, що одні і ті ж слідчі дії при ситуаційному підході можуть бути як на початку розслідування, так і пізніше [38]. Очевидно ці недоліки обумовили необхідність пошуку чітких критеріїв періодизації досудового розслідування, що і викликало, як видається, появу процесуального підходу, який пов'язується з публікаціями І.Ф. Герасимова, Н. Л. Гранат, Н.К. Кузьменко [52, с. 11; 58, с. 84; 107, с. 14-16]. Його сутність полягає у тому, що початок і закінчення того чи іншого етапу у досудовому розслідуванні пов'язується з прийняттям певного процесуального рішення у кримінальному провадженні, яке вказує на зміну його якісного стану.

На наш погляд, періодизація досудового розслідування злочинів з опорою на прийняті процесуальні рішення є більш прийнятною, оскільки дозволяє однозначно визначати стан справ у кримінальному провадженні. З урахуванням кримінального процесуального законодавства України доцільно виходити з того, що початковий етап досудового розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту починається з моменту внесення відомостей про подію злочину до Єдиного реєстру досудових розслідувань (ч. 2 ст. 214 КПК України) і закінчується моментом

повідомлення про підозру у вчиненні злочину, коли зібрані достатні для цього докази (п. 3 ч. 1 ст. 276 КПК України). Таким чином на початковому етапі розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, тільки закладається основа для визначення особи, винної у порушенні певних правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту та їх причинно-наслідкового зв'язку з тяжкими наслідками. Наступний же етап розслідування починається з моменту проведення слідчих (розшукових) дій після повідомлення особі про підозру у вчиненні злочину, коли формується цілісна система доказів і закінчується складанням обвинувального акту.

2.1 Відкриття кримінального провадження та обставини, що підлягають доказуванню

Розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відрізняється від розслідування інших злочинів підвищеною складністю, яка обумовлена низкою факторів. Такими факторами, як відзначили опитані нами респонденти, є швидкоплинність ДТП (82 %), техногенний характер ДТП (72 %), складний механізм ДТП (66 %) (див. *Додаток Г*). Саме швидкоплинність ДТП, яка, безумовно, пов'язана з її техногенним характером та складністю механізму, обумовлює потребу у невідкладності і точності фіксації інформації, яка має значення для встановлення істини у кримінальних провадженнях даної категорії. Надзвичайно важливу роль у цьому відіграє початкова (вихідна) інформація для відкриття кримінального провадження. Як відзначають респонденти, чинником, який негативно впливає на розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, є неякісний первинний матеріал (56%).

Початкова інформація для відкриття кримінального провадження. Початкова інформація про факт ДТП, як правило, надходить від підрозділів патрульної поліції, на

яку відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 р. покладається функція регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі (п. 11 ст. 23) [140]. Працівники патрульної поліції першими прибувають на місце ДТП з ознаками кримінального характеру за розпорядженням чергової частини (чи виявляють її самостійно) і виконують наступні першочергові дії:

- подають попередню інформацію про пригоду до чергової частини органу внутрішніх справ;
- вживають заходів щодо надання першої медичної допомоги потерпілим і доставки їх до медичних закладів;
- збирають інформацію про потерпілих, про те, в які медичні заклади і ким вони відправлені;
- з'ясовують тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені потерпілі;
- вживають заходів з метою збереження обстановки і слідів пригоди, встановлюють свідків;
- встановлюють транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до ДТП, і забезпечують їх присутність на місці пригоди;
- огорожують відповідними знаками (конусами) або тимчасовим огороженням місце ДТП та забезпечують безпеку дорожнього руху на вказаній ділянці;
- у разі потреби організовують рух транспорту в об'їзд;
- фіксують місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП;
- знаходяться на місці пригоди до прибуття спеціалізованої слідчо-оперативної групи (СОГ) чи до отримання розпорядження чергового;
- надають прибулому на місце пригоди керівникові СОГ (слідчому, прокурору) інформацію щодо причетних до ДТП осіб і свідків, передають йому зібрані відомості.

Особливо велике значення для відкриття кримінального провадження і досудового розслідування мають відомості, які отримуються працівниками поліції шляхом опитування учасників (водіїв транспортних засобів, пішоходів, пасажирів, погоничів худоби) і свідків ДТП. Зокрема, шляхом опитування необхідно з'ясувати наступні обставини ДТП, що мають важливе значення для встановлення особи, чиї дії призвели до неї:

- 1) основні біографічні дані, відомості про навчання, службу в армії, роботу, сімейний стан;
- 2) стан здоров'я, перенесені хвороби, дата проходження останнього медичного освідчування;
- 3) водійський стаж, кваліфікація (де і коли отримав посвідчення водія та кваліфікацію, категорії транспортних засобів, керувати яким має право);
- 4) як часто керує транспортним засобом даної категорії;
- 5) чи був раніше причетним до дорожньо-транспортної пригоди, за які порушення ПДР і до якої відповідальності притягався;
- 6) час і місце вчинення дорожньо-транспортної пригоди: дата, місяць, рік (години, хвилини), вулиця, дорога, перехрестя та інше;
- 7) тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, яким керував, кому він належить;
- 8) маршрут і мета руху;
- 9) час перебування за кермом до дорожньо-транспортної пригоди, стан самопочуття (утомлений, хворий);
- 10) психоемоційний стан перед пригодою (які найважливіші події сталися в день події чи напередодні, як вони вплинули);
- 11) коли востаннє проходив періодичний медичний огляд для підтвердження права на керування транспортним засобом, в якому лікувально-профілактичному закладі;
- 12) чи проходив медичний контроль перед рейсом;

- 13) чи вживав перед пригодою напої або речовини, що містять алкоголь, наркотики, токсичні або лікарські препарати;
- 14) коли і ким транспортний засіб було випущено на лінію;
- 15) технічний стан транспортного засобу, чи перевіряв технічний стан перед виїздом;
- 16) характер, маса й габарити вантажу, що перевозиться, спосіб його кріплення;
- 17) наявність пасажирів у транспортному засобі, їх кількість, розташування в салоні;
- 18) з яким інтервалом до правого краю дороги (проїзної частини) рухався транспортний засіб;
- 19) характеристика й стан дороги, перехрестя тощо;
- 20) вид дорожньої розмітки, наявність засобів технічного регулювання і дорожніх знаків на місці пригоди;
- 21) метеорологічні умови під час пригоди;
- 22) стан видимості й оглядовості (наявність перешкод);
- 23) характер руху автомобіля (прямолінійний з відхиленням праворуч або ліворуч), швидкість руху;
- 24) чи рухались перед пригодою на цій ділянці дороги інші транспортні засоби і як вони впливали на розвиток пригоди;
- 25) наявність пішоходів та інших учасників дорожнього руху;
- 26) де і на якій відстані водій помітив перешкоду для руху;
- 27) місце появи перешкоди (пішохід, велосипедист, гужовий транспорт, тварина) на проїзній частині;
- 28) які сигнали подавалися і якою була реакція перешкоди;
- 29) напрямок руху перешкоди (справа наліво або зліва направо від смуги руху транспортного засобу, під кутом, за ходом руху назустріч);

30) темп або швидкість руху перешкоди; якщо перешкода рухалась нерівномірно, то як це відбувалося на окремих ділянках її шляху;

31) чи дивився зазначений об'єкт (людина) у напрямку транспортного засобу, що наближався;

32) в якому місці дороги відбувся наїзд на перешкоду;

33) якою частиною транспортного засобу було здійснено наїзд на перешкоду, куди її відкинуло;

34) швидкість транспортного засобу перед перехрестям;

35) чи зупинявся транспортний засіб перед перехрестям і на якій відстані;

36) на якій відстані помітив транспортний засіб, із яким відбулося зіткнення;

37) на який сигнал світлофора транспортний засіб в'їхав на перехрестя;

38) місцезнаходження транспортного засобу під час увімкнення або зміни сигналу світлофора;

39) які попереджувальні сигнали були увімкнені на транспортних засобах;

40) положення транспортних засобів на дорозі під час зіткнення;

41) інтервал між транспортними засобами при зіткненні під час обгону;

42) взаємне розташування транспортних засобів після зіткнення;

43) чи вживалися заходи для запобігання дорожньо-транспортної пригоди, які і з якого моменту;

44) чи застосовувалося гальмування, його характер (робоче, екстрене, ступінчасте, переривчасте);

45) чи застосовувалося маневрування і з якого моменту;

46) ким і яка допомога надавалася постраждалим;

47) чи пересувалися транспортний засіб або інші об'єкти на місці пригоди до прибуття працівників патрульної служби;

48) що було причиною пригоди;

49) чи вбачається у власних діях порушення ПДР дорожнього руху, що стали причиною таких наслідків.

При отриманні пояснення необхідно скласти схему ДТП, на якій будуть відзначатися зазначені вище виявлені обставини. Повнота та якість зібраних працівниками патрульної поліції первинних відомостей має суттєве значення не тільки для вирішення питання про відкриття кримінального провадження, але й для ефективного вирішення низки тактичних завдань досудового розслідування. Таким чином, успіх у розслідуванні у цій категорії кримінальних проваджень багато в чому залежить від професіоналізму працівників патрульної поліції, дії яких фіксуються у відповідних первинних документах про ДТП (рапорт працівника патрульної поліції, протокол про ДТП, схема місця ДТП, пояснення водіїв транспортних засобів, пояснення свідків – *див. Додаток В*).

Керівник прибулої СОГ організовує огляд місця ДТП, керуючись ст., ст. 214, 237-238 КПК України (детально тактика огляду місця ДТП розглядається в 3-му розділі «Особливості тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій»). Під час огляду керівник СОГ може доручити працівниками патрульної поліції провести опитування свідків, вжити заходи щодо встановлення транспортного засобу, який зник з місця ДТП, та його розшуку. Після закінчення огляду відомості про ДТП з ознаками кримінального характеру вносяться до Єдиного реєстру досудових розслідувань та розпочинається провадження, яке, як правило, доручається слідчому, який виїжджав на місце події і проводив його огляд.

Потрібно зазначити, що огляд місця ДТП в переважній більшості випадків не надає достатньої інформації, на підставі якої можна було б судити про винність конкретної особи – учасника дорожнього руху (водія транспортного засобу, потерпілого чи третіх осіб), що давно було відзначено у спеціальній літературі [29, с. 52]. Тому, кримінальне провадження відкривається за фактом ДТП з тяжкими наслідками (тілесні ушкодження у потерпілих, загибель людей), як правило, за ст. 286 КК України, але не відносно конкретної особи. Пояснюється це складністю механізму ДТП і потребою, по-перше, встановлення дій (бездіяльності) осіб, які могли мати відношення до аварії, а по-друге – встановлення причинного зв'язку між діями

різних осіб і наслідками, що настали. При цьому не виключається відсутність вини водія транспортного засобу, який міг не мати технічної можливості запобігти ДТП.

Але, потрібно звернути увагу, що при вирішенні питання щодо кримінально-правової кваліфікації події, потрібно виходити з того, що вона в окремих ситуаціях може бути проблематичною. Зокрема, нерідко буває так, що зразу неможливо встановити ступінь тяжкості завданих потерпілому тілесних ушкоджень внаслідок ДТП. Наприклад, 25.06.2016 р. близько 23 год. 50 хв. гр. Ф., керуючи належним йому мотоциклом марки «ІЖ - Планета 3» рухався з пасажиром гр-ю Б. по асфальтованій автомобільній дорозі між с. Зелений Гай та с. Борівська Андріївка Борівського району Харківської області в напрямку с. Зелений Гай зі швидкістю 70 км/год. При цьому Ф. не обрав безпечної швидкості для руху на вказаній місцевості з урахуванням дорожньої обстановки (чим порушив п. 12.3 ПДР України) і допустив падіння мотоцикла. В результаті зазначеної дорожньо-транспортної пригоди пасажирка мотоцикла Б. отримала подряпини на правій половині тулуба і кінцівок. Через три дні після ДТП у зв'язку з появою пухлини на стопі лівої ноги вона звернулася до районної лікарні, де було встановлено, що внаслідок даної дорожньо-транспортної пригоди їй завдані тілесні ушкодження у вигляді закритого осколкового перелому п'ятої плеснової кістки лівої стопи. Тому кримінальне провадження було розпочате тільки на дванадцятий день після ДТП [165].

У цьому питанні можуть виникнути й інші ускладнення, коли потерпілий після ДТП їде в інший регіон, або через деякий час настає смерть потерпілого. Так, 18 серпня 2009 р. на 408 кілометрі автодороги «Старий-Тернопіль-Кіровоград-Знам'янка» зі сторони міста Немирова сталося ДТП з вини гр. С., який, керуючи автомобілем «Фольксваген Т 5», грубо порушив вимоги п.п. 1.5, 10.1 Правил дорожнього руху України, виїхав на смугу зустрічного руху, перетнувши при цьому подвійну суцільною лінію горизонтальної розмітки, внаслідок чого, допустив зіткнення з автомобілем ВАЗ-2106. В результаті зіткнення пасажир ВАЗ-2106 отримав тілесні ушкодження і помер у лікарні 15 вересня (майже через місяць після ДТП) [162].

Як показує аналіз практики досудового розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, на початковому етапі виконується основна частина роботи щодо встановлення всіх обставин ДТП, які потім виступають основою для прийняття юридичних рішень. Тому досить важливим є чітке визначення обставин, що підлягають доказуванню. В ст. 91 КПК України вони визначені в загальному плані для всіх кримінальних проваджень незалежно від виду розслідуваних злочинів. Але щодо злочинів, пов'язаних з ДТП, на наш погляд, вони повинні бути деталізовані, оскільки фактично вони є досить специфічними обставинами складної динамічної події, яка виступає безпосереднім об'єктом пізнання у таких кримінальних провадженнях.

Обставини, що підлягають доказуванню. У навчальній і методичній криміналістичній літературі обставини, що підлягають доказуванню перераховуються, як правило, у досить загальному вигляді:

- 1) чи є дана подія дорожньо-транспортною, її вид;
- 2) дорожня обстановка в момент події (місце, час та ін.);
- 3) які транспортні засоби були задіяні у події, їх технічний стан (як до події, так і після неї);
- 4) наслідки, що сталися внаслідок злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху (смерть, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, характер і розмір матеріальної шкоди), що дуже важливо для кваліфікації злочину;
- 5) спосіб вчинення ДТП;
- 6) хто постраждав, поведінка учасників події;
- 7) яка безпосередня причина ДТП;
- 8) ступінь вини кожного учасника події (водія, працівника автопідприємства, пасажирів, пішохода та ін.);
- 9) які положення правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту було порушено;

10) чи є причинний зв'язок між допущеними порушеннями правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту і наслідками, що сталися;

11) обставини, що сприяли злочину (недоліки в організації руху транспорту і пішоходів, неналежний контроль за випуском транспорту і водія на лінію, недоліки в контролі за технічним станом доріг і вулиць, у підготовці водіїв транспортних засобів, пропаганді правил дорожнього руху серед його учасників та ін.) [123, с.444-445; 104, с. 383-384; 105, с.585; 103, с.840-841; 86, с.319-320].

Такий перелік обставин, що підлягають доказуванню (складають предмет доказування), звичайно орієнтує слідчого на те, що дійсно мала місце дорожньо-транспортна пригода і потрібно зібрати про неї відомості, потрібні для відповіді на низку юридичних питань. Але практика показує, що не завжди обстановка ДТП, виявлена СОГ після прибуття на місце події, є саме наслідком ДТП. Тому видається, що виклад обставин, що підлягають доказуванню, обов'язково потрібно поєднувати з переліком загальних версій, які по-різному пояснюють виявлену обстановку. Система таких версій може бути представлена у наступному вигляді:

1) порушення водієм транспортного засобу правил дорожнього руху (ПДР) – ст. 286 КК України;

2) порушення водієм правил експлуатації транспортних засобів – ст. 286 КК України;

3) грубе порушення пішоходами ПДР при переході вулиць в умовах, коли це заборонено правилами дорожнього руху (у невстановлених місцях чи при забороняючому сигналі світлофора або регулювальника) – ст. 291 КК України;

4) грубе порушення ПДР погоничами худоби при прогоні тварин через дорогу – ст. 291 КК України;

5) технічна несправність окремих вузлів чи агрегатів транспортного засобу – ст. 287 КК України;

4) самогубство потерпілого (дуже рідко, але трапляються випадки, коли потерпілий сам кидається під колеса транспортного засобу, що може містити ознаки доведення до самогубства) – ст. 120 КК України;

5) випадковий збіг обставин, який не міг передбачити водій та інші учасники дорожнього руху;

6) умисне вбивство з використанням механічного транспортного засобу як знаряддя вбивства ст. 115 КК України;

7) інсценування ДТП з метою приховання іншого, більш тяжкого злочину (наприклад, вбивства) – ст. ст. 115, 116, 118, 119 КК України.

Наведені версії є загальними, оскільки пояснюють подію в цілому з вказівкою на можливу кримінально-правову кваліфікацію злочину. З кожної з них виводяться окремі версії, які пояснюють окремі обставини ДТП. Наприклад, із загальної версії про порушення ПДР водієм транспортного засобу виводяться такі окремі версії:

- водієм свідомо і грубо порушені ПДР;
- водій вчасно сприйняв небезпеку продовження руху, але легковажно розраховував уникнути її;
- водій неправильно оцінив дорожню ситуацію і не передбачав небезпеки, що виникала, хоча, виходячи з конкретних обставин справи, не тільки повинен був, але й міг і зобов'язаний був її передбачити;
- неправомірні дії водія стали реакцією на порушення правил дорожнього руху іншими особами тощо.

При всій корисності перерахування обставин, що підлягають доказуванню (предмет доказування), на наш погляд, цього явно недостатньо для усвідомлення сутності тактичних завдань під час досудового розслідування. Видається, що тут потрібний більш детальний аналіз саме механізму ДТП, який виступає безпосереднім об'єктом пізнання при проведенні практично всіх слідчих (розшукових) дій і, зокрема, експертиз. Як вже відзначалося, механізм ДТП становить динамічну систему взаємодій (механічних, фізичних, хімічних і біологічних) транспортних засобів та людей в

оточуючій обстановці, що стисло виражається формулою «*водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище*». Видається, що для розуміння сутності об'єкта пізнання і характеру вирішуваних завдань потрібно визначати обставини, що входять у предмет доказування, базуючись на цій формулі. А відтак, ґрунтуючись на цьому положенні, приходимо до висновку, що доказування у кримінальних провадженнях даної категорії полягає у процедурі збирання відомостей, які стосуються:

1) водія транспортного засобу (професійну підготовку водія, стаж роботи, стан здоров'я, наявність фізичних вад, скільки часу знаходиться за кермом, чи не був в стані алкогольного сп'яніння тощо);

2) транспортного засобу (технічний стан вузлів та механізмів транспортного засобу до пригоди і після пригоди);

3) дороги (стану дорожнього покриття, рельєфу, наявності або відсутності дорожніх знаків тощо);

4) навколишнього середовища (інших транспортних засобів, пішоходів, погодних умов, оглядовості траси).

Неважко помітити, що структурно і змістовно обставини, що підлягають доказуванню, співпадають з елементами криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Різниця полягає тільки у тому, що елементи предмета доказування визначаються як завдання, яке потрібно виконати (достовірно встановити). А криміналістична характеристика вказаних злочинів формулюється як інформаційна модель вказаних злочинів, яка може існувати в різноманітних варіантах. В кожному конкретному кримінальному провадженні щодо ДТП завдання слідчого полягає у тому, щоби, базуючись на знанні криміналістичної характеристики злочинів даної категорії злочинів, встановити конкретні дані, які характеризують елементи механізму конкретного ДТП (водія, транспортного засобу, дороги і навколишнього середовища).

На вдаючись до детального аналізу змісту відомостей, що стосуються предмета доказування, і для уникнення повторів із змістом криміналістичної характеристики

злочинів даної категорії, зупинимося на окремих обставинах, які можуть мати проблемний характер. Розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, полягає у встановленні: 1) особи-учасника дорожнього руху чи експлуатації транспортного засобу, яка допустила порушення чинних правил; 2) причинного зв'язку між порушенням чинних правил і настанням аварії з тяжкими наслідками.

Одним із ключових моментів у з'ясуванні механізму ДТП є визначення моменту виникнення небезпеки. Відповідно до ПДР, *небезпека для руху* – це зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку (п. 1.10). Таким чином, небезпека для руху, як категорія, включає в себе наступні елементи:

- рух транспортного засобу;
- наявність джерела небезпеки (перешкоди) на смузі руху транспортного засобу;
- прогнозна можливість передбачення наслідків при неприйнятті необхідних заходів;
- обов'язок виконання дій щодо запобігання ДТП;
- порушення ПДР з боку одного з учасників руху (але може бути й їх відсутність);
- просторово-часова можливість водія своєчасно сприйняти небезпеку і вжити заходів щодо запобігання ДТП.

При наявності вказаних елементів складається небезпечна ситуація, яка має просторово-часові характеристики:

- зупиночний шлях;
- дистанція при однобічному русі;
- інтервал при паралельному русі;

- оглядовість з місця водія і величина видимості.

Зупиночний шлях складається з часу реакції водія, часу запізнювання спрацювання гальмівного приводу, часу наростання уповільнення, часу уповільнення автомобіля до повної зупинки.

Дистанція при однобічному русі - це відстань між транспортними засобами, що рухаються в попутному напрямку один за одним (безпечна відстань повинна виключати зіткнення заднього транспортного засобу з переднім при екстреному його гальмуванні).

Інтервал при паралельному русі – це відстань між боковими частинами транспортних засобів, що запобігає бічному зіткненню транспортних засобів.

Оглядовість з місця водія – це можливість бачити (сприймати) дорожню обстановку на смузі його руху і по обидві смуги від нього, і на деякій висоті над транспортним засобом.

Момент виникнення небезпеки – це початок небезпечної ситуації, яка при відсутності активних дій з боку водія переростає в *аварійну ситуацію*. Але обов'язок водія транспортного засобу запобігти ДТП настає не з моменту виникнення небезпеки, а з моменту, коли водій її виявив або повинен був або міг передбачити її виникнення.

Аварійні ситуації в контексті ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України можуть бути поділені на три групи в залежності від «ініціатора» їх виникнення:

- 1) ситуації, які виникли унаслідок неправильних дій водія транспортного засобу, в тому числі порушень ним ПДР (перевищення швидкості, недотримання сигналів світлофора, дорожньої розмітки тощо);
- 2) ситуації, які склалися в результаті неправильних дій інших учасників дорожнього руху (водія, пішохода, пасажирів, погонича тварин);
- 3) ситуації, які виникли через технічний стан транспортного засобу;
- 4) ситуації, які виникли через дефекти дороги чи дорожнього облаштування (провал дорожнього покриття, руйнування моста);

5) ситуації, які склалися унаслідок непередбачуваних явищ (землетрусу, повені, зсуву ґрунту, гірського обвалу тощо).

Таким чином, аварійна ситуація може характеризуватися наступними параметрами:

- є наслідком помилкових (несвоєчасних, неправильних, неефективних) дій водія в небезпечній ситуації;
- склалася дорожня обстановка, в якій водій позбавлений можливості ефективно впливати на процес руху з метою запобігання ДТП;
- динаміка руху транспортного засобу не надає технічної можливості запобігання ДТП;
- простір на дорозі не надає можливості уникнення ДТП в даній дорожній ситуації (шляхом об'їзду, гальмування);
- непередбачені дії інших учасників руху, які створили ефект аварійності в зоні технічної неможливості запобігти ДТП.

Важливе значення в процедурі доказування має час реакції водія. Час реакції водія - це система дій водія, яка складається з сенсорного, центрального і моторного періодів [23, с.68-71]. Сенсорний період складається з пошукових та пізнавальних рухів очей, з фіксації та розрізнення об'єктів небезпеки. Обсяг зорового сприйняття дозволяє одночасно фіксувати 4-8 елементів зовнішнього середовища в одиницю часу. Надійність розшифровки водієм зорової інформації залежить від місця і віддалення об'єкта від центральної частини сітківки ока. У сенсорному періоді водій приймає інформацію і через органи слуху.

Центральний період складається з наступних елементів:

- усвідомлення небезпеки сприйманого об'єкта (ситуації);
- оперативне моделювання процесів розвитку ситуації;
- перебір в пам'яті аналогічних ситуацій;
- формування мети дії;
- боротьба мотивів при формуванні рішення про вихід з небезпечної ситуації.

Зміст прийнятого водієм рішення включає в себе: врахування розвитку дорожньої ситуації, передбачення кінцевого результату дій, визначення засобів і способів прийняття рішення, попереднє налаштування до виконання дій щодо запобігання ДТП.

Моторний період складається з системи дій з реалізації прийнятого рішення. В цей час водій переносить ногу з педалі подачі палива на педаль гальма, перемикає ручку коробки передач, проводить маніпуляції кермом, одночасно приймаючи інформацію про результативність своїх дій.

Однією з поширених помилок у слідчій і судовій практиці є прагнення визначити головного винуватця ДТП, яким визнається особа, що створила аварійну обстановку. На цю особу і покладається вся відповідальність за всі наслідки ДТП. Характерним прикладом такої помилки є описана в літературі справа Д. Так, перебуваючи в нетверезому стані, він перевозив на мотоциклі з коляскою двох пасажирів. У зустрічному напрямку рухався вантажний автомобіль під управлінням Г., який порушуючи правила, виїхав на зустрічну (ліву) полосу дороги і став рухатися по ній. Бачачи це, Д., продовжував зустрічний рух, не знижуючи швидкості. Тільки коли ймовірність зіткнення стала очевидною, обидва водії спробували уникнути його, але було вже запізно. В результаті ДТП один з пасажирів мотоцикла загинув, а другий отримав тяжкі тілесні ушкодження.

Місцевий суд засудив Г., а щодо Д. виніс виправдувальний вирок, вважаючи, що допущені ним порушення не перебували в причинному зв'язку з наслідками, а єдиним винуватцем аварії є Г., який їхав смугою зустрічного руху. Вирок стосовно Д. був опротестований, так як допущене Г. порушення правил не звільняло Д. від обов'язку вжити заходів обережності. Правила зобов'язували його здійснити дії щодо попередження зіткнення. Однак, Д. проігнорував ці вимоги, легковажно розраховуючи, що такі заходи зобов'язаний прийняти водій Г. Вирок було скасовано, і суд другої інстанції відносно Д. також виніс обвинувальний вирок [197, с. 21-22].

Потрібно ще раз підкреслити, що суб'єктивна сторона злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту по відношенню до наслідків, які настають в результаті ДТП, проявляється у формі необережності. При наявності ж умислу на їх заподіяння вчинене підлягає кваліфікації за відповідними статтями про умисні злочини проти особистості і власності. Найбільш поширеними порушеннями правил, що призводять до ДТП з тяжкими наслідками, є керування транспортним засобом особою, яка перебуває в стані сп'яніння, перевищення встановленої швидкості, рух на заборонний знак або сигнал світлофора тощо. Як правило, в таких випадках водій, усвідомлюючи, що порушує правила, сподівається на благополучний кінцевий результат таких поїздок, розраховуючи на свою майстерність або на хороші гальма свого транспортного засобу і навіть на розсудливість та обережність інших учасників дорожнього руху.

Також певну складність має і відмежування злочину, вчиненого з необережності у вигляді легковажності, від вчинення злочину з непрямым умислом. Свідоме грубе порушення правил дорожнього руху з особливо тяжкими наслідками може бути витлумачено як злочин, вчинений з непрямым умислом. Їх розмежування слід проводити насамперед за вольовим моментом. При легковажності особа без достатніх до того підстав розраховує на запобігання суспільно небезпечних наслідків на відміну від непрямого умислу, при якому особа свідомо допускає ці наслідки (відноситься до них байдуже). Межа між цими обставинами є досить хиткою, тим більше що нерідко водій, який розраховує на запобігання ДТП, фактично нічого не встигає зробити для реалізації свого розрахунку, а часом і не має для нього достатніх підстав. Однак необережність щодо наслідків, що настали в цих випадках, презюмується, якщо немає даних, які б свідчили про наявність у винного бажання настання суспільно небезпечних наслідків або про його байдужість до їх настання.

Набагато складніше встановити наявність у порушника ПДР психічного ставлення до шкідливих наслідків у вигляді злочинної недбалості. Відповідно до закону злочинне порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних

засобів буде визнано вчиненим з недбалості, якщо особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), хоча повинна була і могла їх передбачити (ч. 3 ст. 25 КК України). Суть у тім, що погане знання пдр не звільняє водія від відповідальності - він зобов'язаний знати і дотримуватися їх. Більше того, кожна осудна особа не може не усвідомлювати суспільну небезпеку вчинення дій (бездіяльності), які створюють загрозу життю або здоров'ю інших людей, а тим більше заподіює їм шкоду.

Але достатньо складно визначити критерій злочинної недбалості. Можливі випадки, коли водій, навіть допустивши порушення правил, не міг передбачити ймовірність настання шкідливих наслідків. Однак тут першочергове значення має об'єктивний критерій необережної провини у вигляді злочинної недбалості. Але ПДР вказують не тільки на те, де і в яких випадках необхідно вести себе належним чином, але і попереджають про ситуації, в яких може з'явитися небезпека. Таким чином, вони націлюють водія транспортного засобу на прогнозування можливості їх появи. Так, відповідно до п.18.4. ПДР, якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека. Це означає, що в ситуації, коли перед переходом загальмувала вантажівка, а водій легкового автомобіля, що рухався в сусідньому ряду, не бачив, що відбувається на переході і продовжив рух, наїхавши при цьому на пішохода, то недбалість водія легкового автомобіля буде очевидною. Дійсно, він не міг через високу вантажівку бачити пішохода, але був зобов'язаний і мав можливість зупинитися і переконатися в тому, що пішохода там немає, і тільки після цього продовжувати рух.

Ситуація кардинально змінюється, якщо ДТП відбувається за таких обставин, коли водій за всіма обставинами дорожньої обстановки не міг передбачити появу небезпеки. У таких випадках основним стає питання про те, чи мав водій можливість

уникнути ДТП (зіткнення, наїзду). Якщо буде встановлено, що він не мав такої можливості, то його відповідальність за ст. 286 КК України виключається.

У той же час для кваліфікації за ст. 286 КК України не має вирішального впливу поведінка потерпілого, в тому числі його неправильні дії (порушення ПДР). Згідно з п. 1.5 Правил дорожнього руху всі його учасники не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків. Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити підрозділ міліції, власника дороги або уповноважений ним орган. Отже, водій транспортного засобу при його управлінні не повинен завдавати будь-кому шкоду ні за яких обставин, незалежно від порушення правил дорожнього руху іншими його учасниками, їх неуважності, безпечності, безпорадності, спроб самогубства тощо. Відтак в кожному конкретному випадку потрібно особливо уважно досліджувати дії водія транспортного засобу, яким було завдано шкоди життю або здоров'ю іншої особи, якщо саме вона грубо порушувала ПДР. Йдеться, перш за все, про те, чи міг водій при зазначених обставин запобігти зіткненню або наїзду. Наприклад, якщо людина похилого віку або дитина переходить проїжджу частину вулиці поза зоною пішохідного переходу, це не означає, що водій може їхати зі встановленою на цій ділянці дороги швидкістю, не приймаючи заходи для уникнення ДТП. Навіть якщо пішохід несподівано з'явився на дорозі це не виключає відповідальності водія за ст. 286 КК України, якщо водій обрав надто високу швидкість руху в конкретних дорожніх умовах (туман, слизька дорога, скупчення на узбіччі дороги людей або автомашин). В такому випадку повинні враховуватися всі конкретні обставини, які визначали як обов'язок, так і можливість водія уникнути наїзду і заподіяння шкоди.

Проблемною може бути ситуація, коли учасником ДТП стає особа, яка керувала автомобілем з розпізнавальним знаком "Учебний транспортний засіб". Потрібно

звернути увагу, що поняття «особа, яка керує транспортним засобом» не завжди означає, що саме ця особа в момент події має обов'язково знаходитися за кермом. При навчальній їзді спеціаліст з підготовки водіїв (інструктор) займає місце поруч з учнем, що сидить за кермом. Але це не звільняє інструктора від відповідальності за забезпечення безпеки руху. За порушення правил безпеки дорожнього руху під час практичної їзди на навчальному автомобілі з подвійним керуванням відповідає інструктор, а не учень, якщо інструктор не вжив своєчасних заходів щодо запобігання ДТП. При цьому в ПДР прямо сказано: «Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі» (п. 1.10.). В той же час звільнення від відповідальності учня можливо не у всіх випадках. У п. 24.3. ПДР говориться про те, що особа, яка навчається водінню транспортного засобу, зобов'язана знати і виконувати вимоги цих Правил. Отже, присутність інструктора і покладені на нього обов'язки не знімають з учня його обов'язків щодо дотримання правил, а в разі їх порушення не звільняють його від відповідальності. У всякому разі у кримінальних провадженнях щодо таких ситуацій потрібно ретельно досліджувати дії учня та інструктора перед ДТП і в процесі її розвитку. Так, в мережі Інтернет розповсюджені відеоролики про навчання водінню інструкторами, в яких зафіксовані помилки як учня, так і його вчителя, що могли призвести до ДТП.

Таким же чином повинні кваліфікуватися дії осіб, які при керуванні автотранспортом поступилися водійським місцем в порушення вимог ПДР, що забороняють передавати керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані сп'яніння, під впливом лікарських препаратів, в хворобливому або стомленому стані, а також особам, які не мають при собі водійського посвідчення на право керування транспортним засобом даної категорії (п. 2.9. «г)», «г)»). Тут також особа, яка допустила порушення правил з передачі керма управління, саме безпосередньо в цей момент не є «особою, яка керує транспортним засобом», як того вимагає формулювання ст. 286 КК України. Але така особа допускає порушення в період керування транспортним засобом, і його порушення стає однією з причин ДТП (хоча

воно і вчинено п'яною або ненавченою особою, яка опинилися за кермом). Такі дії кваліфікуються як порушення експлуатації транспортних засобів за ст. 287 КК України «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації».

Наприклад, 12 липня 2014 року, близько 19 години 30 хвилин, гр. С. керував автомобілем «Хонда Цівік», рухаючись вул. Леніна в сел. Рогань Харківського району Харківської області. Крім нього в зазначеному автомобілі також знаходилась його теща, гр. Х., яка попросила у свого зятя покерувати автомобілем. Достовірно знаючи, що Х. не має водійського посвідчення та не має права керувати легковим автомобілем, С. все ж таки передав їй керування вищевказаним транспортним засобом. Після чого Х., під час руху, грубо порушила вимоги п.п. 10.1 і 12.1 Правил дорожнього руху України і здійснила наїзд на пішохода, якому було заподіяно тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості (уламковий перелом обох кісток лівої гомілки в середній третині із зсувом). Винним у ДТП судом було визнано Х. за ст. 287 КК України з призначенням покарання у виді 2 років обмеження волі, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк 1 рік [167].

Проблемною може стати ситуація, коли ДТП відбулася в момент відсутності водія не тільки за кермом, але і при його відсутності в транспортному засобі взагалі. Маються на увазі випадки, коли особа, яка керує транспортним засобом, залишає його на ухилі, не прийнявши відповідних заходів щодо унеможливлення його самовільного руху. В результаті такої недбалості водія транспортний засіб може почати самовільний рух і спричинити ДТП з тяжкими наслідками. В такому разі очевидним є порушення водієм п. 15.7. ПДР, в якому міститься припис, що на спусках і підйомах потрібно ставити транспортний засіб уздовж краю проїзної частини, повернувши керовані колеса таким чином, щоб виключалась можливість самовільного руху транспортного засобу.

Наприклад, 19 липня 2010 року, близько 08.30, гр. Ц. керуючи автомобілем «Форд Скорпіо» в стані алкогольного сп'яніння (чим заздалегідь позбавив себе можливості оцінювати дорожню обстановку і координувати свої дії) на вул. Будьонного в м. Дніпропетровську, зупинив автомобіль на спуску, де спосіб зупинки і стоянки автомобіля не регламентується засобами регулювання руху. Коли Ц. вийшов з автомобіля, той почав самовільно рухатися і в районі будинку № 20 скоїв наїзд на пішохода, який в цей час рухався попереду, спричинивши йому тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості. Ц. був визнаний судом винним у грубому порушенні п.п. 2.1 «а», 2.9 «а», 15.7 ПДР України за ст. 286 ч. 1 КК України з призначенням покарання у вигляді двох років обмеження волі з позбавленням права керування транспортними засобами строком на три роки [166].

Таким чином, у кожному конкретному випадку для визначення причини ДТП потрібно аналізувати поведінку кожного учасника дорожнього руху. При цьому необхідно враховувати безліч обставин та їх вплив на несприятливий розвиток події на дорозі, звертаючи особливу увагу на ті обставини, без яких ДТП взагалі стало б неможливим. Причинний зв'язок має означати жорстку залежність наслідків від допущеного порушення. Навіть таке грубе порушення, як керування транспортним засобом особою, яка перебуває в стані сп'яніння, не завжди може знаходитися в причинному зв'язку з наслідками і бути поставлено в провину учаснику ДТП. Цей стан має бути пов'язаний з певними діями (бездіяльністю), наприклад, з перевищенням швидкості руху, виїздом на смугу зустрічного руху, проїздом на заборонний сигнал світлофора, тобто з тими порушеннями, які прямо зумовили заподіяння шкоди.

Потрібно звернути увагу й на те, що можуть мати місце випадки, коли водій допускає порушення правил в умовах крайньої необхідності, намагаючись уникнути настання наслідків в екстремальній ситуації, викликаній діями іншого водія, іншого учасника руху або збігом випадкових обставин. Буває і так, що справжній винуватець події, який створив аварійну обстановку, своїм транспортним засобом будь-якої шкоди не завдає і ні зіткнення, ні наїзду не вчиняє. Більш того, детермінований його діями

інший водій змушений порушити ПДР, і саме його транспортним засобом заподіюються тяжкі наслідки.

Прикладом складного розвитку причинно-наслідкових зв'язків у механізмі ДТП може слугувати справа гр. А. Керуючи автомобілем ваз-21063 гр. А. виїхав на перехрестя вулиць при червоному сигналі світлофора та скоїв зіткнення з автомобілем «Рено Сафран» під керуванням Ш., який рухався на дозволяючий сигнал світлофора. В результаті зіткнення автомобіль «Рено Сафран» змінив траєкторію руху і наїхав на чоловіка і жінку, які стояли на тротуарі в очікуванні дозволяючого для переходу сигналу світлофора. Від отриманих поранень жінка померла. До кримінальної відповідальності було притягнуто водія А., хоча смерть пішоходу була заподіяна автомобілем під керуванням водія Ш. [197, с.29-30].

Таким чином, в системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» мають місце різноманітні взаємодії (механічні, фізичні, хімічні, біологічні). В кримінальних провадженнях ключовим завданням є визначення на основі їх дослідження, які порушення правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту були допущені (ким саме) і встановлення причинного зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою з тяжкими наслідками.

2.2 Типові слідчі ситуації, тактичні завдання і засоби їх вирішення початкового етапу розслідування

Основний зміст початкового етапу розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту складають слідчі (розшукові) дії. Як правило, в підручниках і навчальних посібниках опис особливостей їх проведення надається у певній послідовності: огляд місця події і транспортних засобів, допит водія, допит свідків, допит потерпілих, розшук транспортного засобу і затримання

водія, експертизи та ін. [102, с. 841-847]. Такий підхід надає певне уявлення про зміст досудового розслідування у кримінальних провадженнях даної категорії. Але він, на наш погляд, не повністю відповідає потребам сучасної слідчої практики, оскільки не вказує на послідовність проведення слідчих дій.

У криміналістиці послідовність слідчих дій розглядається в двох аспектах. По-перше, як категорія криміналістичної методики, коли йдеться про послідовність певних дій в структурі процесу розслідування різних видів злочинів, стосовно до окремих етапів цього процесу. Тут традиційно виділяються первинні і наступні слідчі дії і оперативно-розшукові заходи [17, с. 144]. Дотримуючись такої послідовності криміналістичних дій, необхідно на початку розслідування злочину, перш за все, а в більшості випадків навіть невідкладно, здійснювати слідчі дії, які спрямовані на:

- орієнтування особи, яка провадить розслідування, в обставинах тієї події, що йому належить розслідувати;
- з'ясування фактів, що підлягають дослідженню у справі;
- отримання вихідних даних для побудови широкого кола версій по основним обставинам справи і розгорнутого планування розслідування;
- своєчасне збирання і фіксацію всіх можливих доказів, які в іншому випадку з плином часу можуть бути втрачені;
- встановлення, розшук і затримання злочинця по «гарячих слідах» - в цілях попередження ухилення його від відповідальності;
- запобігання шкідливих наслідків злочинного діяння, припинення злочинної діяльності та усунення причин, що зумовили вчинення злочину;
- забезпечення відшкодування майнової шкоди, заподіяної злочином [68, с. 45-46].

По-друге, послідовність слідчих дій можна розглядати як тактико-криміналістичну категорію, маючи на увазі їх оптимальне поєднання для успішного вирішення різних тактичних завдань в конкретних ситуаціях розслідування. Розроблені криміналістичні рекомендації щодо визначення оптимальної послідовності слідчих дій

в даному їх розумінні можуть широко використовуватися при плануванні і реалізації різних дій і операцій на будь-якому етапі розслідування. У криміналістичній літературі розрізняється однозначна, альтернативна і байдужа послідовність проведення слідчих дій [155, с. 123-125].

Однозначною послідовністю є така послідовність, при якій завжди, в будь-якій справі одне з поєднаних дій логічно впливає з іншого або неможливо без іншої дії. Логічний зв'язок можна простежити, наприклад, між слідчим оглядом трупа, виявленого на місці події, і судово-медичною експертизою цього трупа. Результати огляду значною мірою полегшують експерту вирішення поставленого перед ним завдання, тому огляд трупа повинен проводитися до судово-медичної експертизи. Зворотна ж послідовність проведення цих слідчих дій є безглуздою, а відтак і неможливою. Якщо поєднання слідчих дій передбачає їх однозначну послідовність, то від суб'єкта, який здійснює розслідування, потрібно лише точно дотримуватися на практиці встановленого порядку.

Альтернативна послідовність допускає принципову можливість будь-якої черговості проведення слідчих та інших дій. Її практична реалізація завершується вибором з усіх можливих варіантів тільки одного певного поєднання різних дій, що є в конкретній ситуації розслідування оптимальним. На даний час в криміналістиці пропонується безліч різних рекомендацій щодо визначення оптимальної послідовності проведення окремих слідчих та інших дій. Ці рекомендації носять не тільки загальний характер, але і стосуються порядку проведення розслідування по окремих видах (групам) злочинів у типових слідчих ситуаціях. Така множинність здатна ускладнити процес практичного використання відповідних рекомендацій, оскільки в її рамках спостерігається дублювання або, навпаки, взаємне виключення окремих рекомендацій чи має місце їх зайва деталізація.

Байдужою послідовністю проведення слідчих та інших дій є така послідовність, яка може не мати значення для одержуваних результатів розслідування. У цих випадках певні дії можуть здійснюватися в будь-якому довільному порядку. Звісно ж,

що така форма поєднання слідчих та інших дій повинна застосовуватися тільки в рідкісних випадках, оскільки дуже часто успіх розслідування залежить саме від точного дотримання певної послідовності виконання окремих криміналістичних дій. У довільному порядку можуть проводитися, очевидно, лише якісь допоміжні і забезпечувальні заходи.

Як відомо, метою розслідування кожного злочину є встановлення істини, досягнення якої можливе лише в тому випадку, коли слідчий своєчасно обирає найбільш оптимальний шлях пізнання злочину на основі інформації, яку він має на початковому етапі розслідування. Тобто йдеться про певну послідовність дій, доцільність та економічність розслідування як принцип, на якому базується цей процес. Практичну реалізацію даного принципу окремі дослідники бачать у створенні програмно-цільового методу розслідування злочинів певного виду. Його сутність полягає в організації розслідування та отриманні нових відомостей за допомогою заздалегідь складених типових криміналістичних програм [62].

Типові криміналістичні програми полегшують вибір необхідних слідчих дій в кожному конкретному випадку. Справа у тім, що при розслідуванні будь-якого злочину завжди доводиться вирішувати два основних питання - які слідчі дії та інші заходи необхідно провести для встановлення всіх обставин розслідуваної події і в якому порядку їх доцільно проводити. Якщо вибір слідчих дій більш-менш обмежений законодавчо визначеним переліком, то поєднання обраних дій допускає численні варіанти. Тим часом, точне визначення місця і зв'язків кожної слідчо-розшукової дії в системі використовуваних в кримінальному провадженні засобів розслідування має важливе значення для своєчасного і повного досягнення цілей слідчої діяльності. Несвоєчасне проведення слідчої дії (а тим більше неналежної) може заподіяти потрібну шкоду: витрачається час на виконання непотрібної роботи, втрачається повністю або суттєво ускладнюється можливість своєчасного отримання доказів, безпідставно обмежуються права громадян. У зв'язку з тим, що у практичних працівників часто виникають серйозні труднощі з визначенням найбільш доцільного

поєднання різних слідчих дій, в рамках криміналістичних методик і ведеться розробка відповідних рекомендацій, які дозволяють слідчим в кожному випадку розслідування злочину формувати оптимальну послідовність (черговість) слідчих дій.

Поєднання слідчих та інших дій в процесі розслідування злочинів може передбачати їх одночасне (паралельне) або послідовне (почергове) проведення. Одночасне виконання дій (наприклад, одночасне проведення обшуку за місцем проживання підозрюваного, на його робочому місці і в інших приміщеннях) дозволяє реалізувати всі намічені дії відразу, по відношенню до всіх підозрюваних. Таким чином скорочуються терміни вирішення певних завдань розслідування, отримання певних переваг тактичного характеру. Але при цьому, звичайно, потрібна максимальна координація і узгодженість виконуваних заходів, іноді великий склад виконавців і т.п. Послідовне проведення окремих дій передбачає встановлення і дотримання оптимальної в конкретній ситуації розслідування послідовності їх реалізації для досягнення намічених цілей. При такому порядку можна використовувати результати одних дій для підготовки і виконання інших, вибирати тактичні прийоми виробництва подальших слідчих дій в залежності від тактики попередніх, при необхідності повторювати певні заходи, своєчасно проводити заміну окремих дій тощо [178, с. 107].

Розроблення типових криміналістичних програм, як оптимальної послідовності проведення слідчих дій, одержало статус окремого напрямку наукових досліджень [180]. На сьогодні питання алгоритмізації розслідування піддається самому ретельному вивченню, підсумком якого є розробка типових програм (алгоритмів) розслідування окремих видів злочинів, розроблення типових програм проведення слідчих дій, роботи з окремими видами слідів [9; 97]. Програмування розглядається як метод раціоналізації планування роботи слідчого, зміст якого складають програми, спрямовані на визначення наявності певної ситуації, усвідомлення відповідних їй завдань розслідування і вибір засобів їх вирішення. В той же час звертається увага, що серед вчених не спостерігається єдність думок як щодо позначення самого методу

(програмно-цільовий метод, програмування, алгоритмізація), так і приписів, що складають його зміст [115].

Одним із перших кроків до використання типових криміналістичних програм розслідування злочинів є ситуаційний підхід у криміналістиці, у тому числі в методиках розслідування злочинів окремих видів [181, с. 91-107; 104, с. 281-283; 186]. Він полягає у визначенні послідовності проведення слідчих (розшукових) дій з орієнтацією на типізовані слідчі ситуації і відповідні їм тактичні завдання розслідування. Аналіз типової слідчої ситуації надає можливість сформулювати версії, що підлягають перевірці, вивести типові завдання розслідування, а також комплекс раціональної послідовності проведення слідчих дій, що, в свою чергу, сприяє розробці типового алгоритму розслідування. Перспективним є ситуаційний підхід і в судових експертизах [47].

Не можна погодитися з позицією П. П. Луцюка, який, аналізуючи зміст початкового етапу розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, зазначив, що не доцільно розглядати типові слідчі ситуації, типові версії, планування розслідування та основні напрями розслідування, оскільки дані питання вже досить детально розглядались в роботах інших вчених [114, с. 72]. У зв'язку з цим потрібно зазначити, що в наукових працях різних авторів не тільки по-різному висвітлюється проведення слідчо-розшукових дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП, але й існують суттєві відмінності у тлумаченні поняття слідчих ситуацій.

Розробка проблеми типових слідчих ситуацій, як показує аналіз криміналістичної літератури, почалася ще в середині XX століття і отримала свій розвиток у зв'язку з формуванням теорії криміналістичної тактики і методики розслідування злочинів (Р. С. Белкін, Г. Л. Грановський, О. Н. Колесніченко, І. М. Лузгін, Л. Я. Драпкін та ін.). На даний час констатується створення окремої криміналістичної теорії слідчих ситуацій [46; 47]. Але потрібно зазначити, що фактично існує два підходи тлумачення змісту поняття слідчої ситуації. Перше тлумачення полягає у тому, що зміст слідчої ситуації

розглядається як досить широкий комплекс чинників, що складають зовнішні і внутрішні умови розслідування злочину [183, с.157; 21, с.137; 116, с. 141-142].

Наприклад, Р.С. Белкін ці умови розподілив на такі:

- умови психологічного характеру (результат конфлікту між слідчим і особами, що протистоять йому; прояви психологічних властивостей слідчого та цих осіб);
- умови інформаційного характеру (обізнаність слідчого та осіб, що проходять за кримінальною справою, про обставини вчинення злочину; наміри слідчого);
- умови процесуального і тактичного характеру (можливість застосування запобіжного заходу, ізоляції один від одного осіб, що проходять за справою; можливість проведення конкретної слідчої дії тощо);
- умови матеріального та організаційно-технічного характеру (наявність зв'язку між черговою частиною та СОГ; можливість маневрування наявними силами і засобами тощо) [21, с.136-137].

Наведені елементи створюють умови для розслідування і визначають індивідуальність слідчої ситуації на певний момент та її зміст. Тобто у такий спосіб визначаються індивідуальні особливості конкретної слідчої ситуації, яка склалася на певний момент розслідування [69; 127; 22]. Такий підхід акцентує увагу на багатоелементності конкретної слідчої ситуації і націлює на пошук і врахування слідчим всіх названих умов розслідування. Але це призводило до того, що одні й ті ж слідчі дії нерідко розглядалися як на початковому етапі розслідування, так і на подальших його етапах [5; 11; 63; 82].

Дещо по-іншому тлумачиться зміст слідчої ситуації при другому підході, сутність якого полягає у визначенні слідчої ситуації, як сукупності відомостей про злочин на певному етапі, що обумовлюють черговість та особливості проведення слідчих (розшукових) дій. Тобто такий підхід до визначення змісту слідчої ситуації є значно звуженим і зводиться до інформаційних умов розслідування на певний його момент. Даний підхід до визначення змісту слідчої ситуації найчастіше використовується у методиках розслідування злочинів окремих видів, оскільки він

допомагає типізувати слідчі ситуації за однією ознакою, а саме за кількістю відомостей про злочин на певний момент його розслідування [48, с.90-94; 175, с.23-27; 159, с.15-19; 40, с.29-30; 81, с.61].

Видається, що другий підхід до змісту слідчих ситуацій у методиках розслідування є більш прийнятним, оскільки дозволяє визначити типові слідчі ситуації з самого початку кримінального провадження. Тим самим створюється можливість визначити перелік тактичних завдань розслідування і сформулювати відповідні рекомендації щодо засобів їх вирішення, максимально наближаючи їх до потреб практики (що неможливо при першому підході). Застосування ж багатоелементного підходу до визначення змісту слідчих ситуацій (психологічних, матеріально-технічних, організаційних умов) фактично робить неможливою їх типізацію.

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень, спілкування зі слідчими та працівниками оперативних підрозділів поліції, аналіз наукових робіт, що торкалися проблематики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, дає підстави для виділення певних типових слідчих ситуацій, що складаються на початковому етапі розслідування з урахуванням новел у кримінально-процесуальному законодавстві. Потрібно зазначити, що з набуттям чинності КПК України 2012 р. на практиці виникає низка проблемних питань, пов'язаних з реалізацією деяких його норм [158; 153; 75]. Досудове розслідування починається з моменту внесення відомостей про подію злочину до Єдиного реєстру досудових розслідувань і першим його процесуальним рубежем, який визначає його якісний стан є повідомлення про підозру. На наш погляд, саме з цим періодом часу доцільно пов'язувати початковий етап розслідування. Підставою для виділення типових слідчих ситуацій, що складаються на початковому етапі розслідування, є характер первинних відомостей, що вносяться до ЄРДР, що використовується у сучасних криміналістичних дослідженнях проблематики побудови методик розслідування злочинів окремих видів [128, с.219-222; 24]. Щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, то доцільно, на наш погляд, використовувати інформацію щодо

знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки. Видається, що названа ознака є найбільш придатною для визначення типових тактичних завдань розслідування і засобів їх вирішення - слідчих (розшукових) дій.

З поняттям слідчої ситуації логічно пов'язано поняття тактичних завдань розслідування, які можуть бути достатньо різноманітними. Але в структурі розслідування злочинів на перше місце висуваються пізнавальні тактичні завдання, інші мають підпорядкований характер. Під тактичним завданням розслідування розуміється певне проміжне завдання на шляху вирішення загальної (стратегічної) задачі кримінального судочинства, для чого потрібне застосування криміналістичних засобів, прийомів та методів [44, с. 86]. Для успішного виконання тактичних завдань важливе значення мають знання механізму їх вирішення [59; 29].

В кожній методиці розслідування злочинів окремого виду можуть бути виділені тактичні завдання кількох рівнів:

- завдання 1-го рівня вирішуються шляхом застосування певного тактичного прийому в межах окремої слідчої дії (наприклад, виявлення характерних пошкоджень на кузові автомобіля при наїзді на пішохода);
- завдання 2-го рівня вирішуються шляхом проведення окремої слідчо-розшукової дії (наприклад, встановлення місця приховування транспортного засобу);
- завдання 3-го рівня для свого вирішення потребують проведення комплексу слідчо-розшукових дій (тактичної операції) [184].

Визначення типових завдань в окремій криміналістичній методиці є важливим елементом оптимізації розслідування. Як правило, в методиках розслідування злочинів окремих видів йдеться про тактичні завдання 2-го і 3-го рівнів (завдання 1-го рівня належать до предмета криміналістичної тактики). Звичайно, типові тактичні завдання розслідування повинні «прив'язуватися» до типових слідчих ситуацій. На даний час для типізації слідчих ситуацій найчастіше використовується така ознака, як наявність відомостей про злочинця на початок досудового розслідування. Наприклад, у методиці

розслідування крадіжок з проникненням у приміщення виділяються такі слідчі ситуації:

- 1) злочинець затриманий в момент скоєння крадіжки або відразу ж після здійснення злочинного задуму;
- 2) є достовірна інформація про ймовірного злочинця, але він зник;
- 3) є незначна інформація про злочинця, який з місця пригоди зник;
- 4) відсутня будь-яка інформація про злочинця [9, с.70].

Такий же підхід використовує Д. А. Патрелюк, який у кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортними засобами, вчинених неповнолітніми, виділяє такі типові слідчі ситуації:

- 1) злочинця затримано, транспортний засіб виявлено;
- 2) злочинця затримано, транспортний засіб не виявлено;
- 3) злочинця не затримано, але про нього є певні відомості, транспортний засіб виявлено;
- 4) злочинця не затримано, але про нього є певні відомості, транспортний засіб не виявлено;
- 5) злочинця не затримано і ніяких даних про нього немає, транспортний засіб виявлено;
- 6) злочинця не затримано і ніяких даних про нього немає, транспортний засіб не виявлено [131, с. 91].

У зв'язку з наведеними слідчими ситуаціями в методиці розслідування крадіжок зауважимо, по-перше, щодо некоректності терміну «злочинець», оскільки після відкриття кримінального провадження доцільніше використовувати термін «підозрюваний». По-друге, у кримінальних провадженнях, відкритих у зв'язку з ДТП, на початку досудового розслідування, як правило, відсутня достатня інформація для визначення особи із статусом підозрюваного. Тому, на наш погляд, найбільш прийнятним є використання в методиці розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту ситуативного підходу за ознакою

наявності інформації щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки [105, с. 586-588]. Тобто особливості змісту вихідних даних залежать від очевидності або неочевидності ДТП, своєчасності її виявлення, а також поведінки осіб, які були її учасниками і свідками (знаходились вони на місці ДТП чи зникли).

З урахуванням наведеної ознаки та аналізу слідчої практики можуть бути визначені наступні типові слідчі ситуації на початковому етапі розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП.

Ситуація 1. Досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП. Така ситуація зустрічається найчастіше (за даними нашого узагальнення кримінальних проваджень у 82% – див. Додаток В) і пов'язана із заподіянням потерпілому легких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень. Основним тактичним завданням розслідування у цій ситуації є з'ясування всіх обставин ДТП, які виступають підґрунтям для встановлення винної особи і правильної кваліфікації її дій. Таким чином, на початковому етапі розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, закладається основа для визначення особи, винної у порушенні певних правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту та їх причинно-наслідкового зв'язку з тяжкими наслідками.

В таких умовах потрібно формулювати і перевіряти наступні версії:

- а) пригода є результатом порушення водієм правил дорожнього руху;
- б) причина пригоди полягає в грубому порушенні потерпілим (пасажиром, пішоходом, велосипедистом, погоничем худоби) правил дорожнього руху (наприклад, раптовий вихід на проїжджу частину дороги);
- в) пригода є результатом випуску в експлуатацію технічно-несправного автомобіля особою, що є відповідальною за безпечну роботу транспорту (наприклад, має дефект гальмівної системи, системи освітлення тощо);
- г) пригода сталася в результаті непереборної природної сили (повінь, зсув ґрунту тощо) або випадкового збігу обставин.

Потрібно зазначити, що при такій ситуації ДТП часто виникають з вини потерпілих, які за різних обставин намагаються перекласти вину на водія транспортного засобу. В результаті може виникнути проблемна ситуація з кваліфікацією за ст. 286 чи ст. 291 КК України.

Так, 25 жовтня 2012 року близько 18 години 50 хвилин, у темний час доби, знаходячись в стані алкогольного сп'яніння, гр. О. управляв належним йому велосипедом, не обладнаним світловідбивачами і ліхтарем, на якому рухався по автошляху Лозова-Близнюки-Барвінкове зі сторони м. Барвінкового Харківської області в напрямку с. Червоне Барвінківського району Харківської області зі швидкістю близько 10 км/год. При цьому О. перевозив на велосипеді пасажирів - свою дружину. В цей час позаду О. в попутному напрямку рухався автомобіль «Міцубісі - Протон» з увімкненим ближнім світлом фар під керуванням гр. П. В районі 72 км + 300 м вказаного автошляху на території Барвінківського району Харківської області сталося зіткнення передньої частини автомобіля «Міцубісі - Протон» з задньою частиною велосипеда. В результаті зіткнення пасажирів велосипеда (дружині О.) відповідно до висновку судово-медичної експертизи було спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження у вигляді закритого перелому зовнішньої щиколотки лівого гомілковостопного суглоба, забійної рваної рани лівого колінного суглобу, підшкірної гематоми лівої лобно-тім'яної області.

В результаті досудового розслідування і судового розгляду справи було встановлено, що ДТП сталося з вини гр. О., який, керуючи велосипедом у темну пору доби, порушив низку правил дорожнього руху, передбачених п. 1.5, п. 2.9а, п. 6.2, п. 6.3, п. 6.7д, і його дії були кваліфіковані за ст. 291 КК України. Будучи допитаний в судовому засіданні, О. свою вину визнав частково тому, що вважав, що в ДТП винний і водій автомобіля «Міцубісі – Протон» гр. П., який здійснив наїзд на велосипед [164].

У зв'язку з цим важливо звернути увагу, що нерідко пішоходи і велосипедисти, які своєю поведінкою спровокували ДТП (а самі залишилися неушкодженими), в

подальшому встигають зникнути з місця події, що значно ускладнює з'ясування обставин пригоди.

В такій ситуації головне завдання розслідування на його початковому етапі (з'ясування обставин ДТП) можна розкласти на низку тактичних завдань, які вирішуються шляхом проведення окремих слідчо-розшукових дій чи їх комплексів (завдання 2-го і 3-го рівня):

- встановлення механізму ДТП (вирішується комплексом слідчо-розшукових дій: огляд місця події, допити учасників ДТП і свідків, проведення криміналістичних експертиз, слідчого експерименту тощо);
- виявлення свідків-очевидців ДТП (проведення оперативно-розшукових заходів);
- визначення фізіологічного стану водія транспортного засобу (проведення медичного освідчування та судово-наркологічної експертизи);
- встановлення ступеню тяжкості тілесних ушкоджень у потерпілого (проведення судово-медичної експертизи);
- визначення технічного стану транспортного засобу (огляд транспортного засобу, проведення автотехнічної експертизи).

Ситуація 2. Досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП (6%). Як правило, така ситуація пов'язується з настанням тяжких наслідків – спричиненням потерпілому тяжких тілесних ушкоджень або смерті. Вона є характерною для випадків порушення правил дорожнього руху водієм транспортного засобу, який був викрадений ним. Але слідчій практиці відомі й випадки, коли злочин вчинявся власником автомобіля, який зникав з місця події, кидаючи там пошкоджений автомобіль, з наступним звернення в поліцію із заявою про викрадення його автомобіля невідомою особою. В такому разі винний власник автомобіля починає активно протидіяти розслідуванню, намагаючись створити псевдодокази своєї непричетності до ДТП (наприклад, схилити родичів і знайомих до неправдивих свідчень).

Наприклад, 15 вересня 2016 року о 4.50 ранку в м. Миколаєві в районі перехрестя пр. Центрального і вул. Шосейної в результаті наїзду автомобіля BMW-320 загинули чотири людини - працівники автодорожньої служби, які наносили в момент ДТП дорожню розмітку. Водій BMW протаранив спочатку машину для нанесення розмітки, потім наїхав на працівників і вилетів з дороги, збивши дорожній знак. Медики, які приїхали на місце аварії, констатували смерть трьох чоловіків – вони загинули під час удару об машину. Ще одного чоловіка доставили до лікарні, але врятувати його не вдалося. Сам водій вижив - його врятувала подушка безпеки. При цьому передбачуваний винуватець аварії втік з місця події після ДТП. Через годину він був затриманий співробітниками поліції. Затриманий стверджував, що не винен в аварії, і навіть заявив, що його автомобіль напередодні викрали. При цьому, як відзначили свідки, його обличчя і тіло були забруднені в білу фарбу [173].

В такій ситуації разом з іншими, але в першу чергу висуваються і перевіряються версії про особу, яка перебувала за кермом транспортного засобу в момент ДТП:

- а) транспортним засобом керував власник транспортного засобу;
- б) за кермом знаходилася особа, якій власник транспортного засобу на законних підставах добровільно передав його в користування (член сім'ї, родич, знайомий, товариш по службі);
- в) транспортним засобом керувала особа без водійського посвідчення, якій власник транспортного засобу добровільно передав його в користування;
- г) транспортним засобом керувала особа, яка незаконно ним заволоділа (викрала).

Такий широкий спектр версій щодо особи, яка керувала транспортним засобом під час ДТП, є необхідним не тільки в плані встановлення дійсно винної особи (наприклад, коли власник автомобіля прагне уникнути кримінального покарання). Це є важливим й для вирішення питань, пов'язаних з цивільним позовом у кримінальному провадженні, коли спричиняється матеріальна шкода третім особам.

При наведених вихідних даних разом із завданням встановлення механізму ДТП

та інших тактичних завдань, характерних для попередньо розглянутої слідчої ситуації, потрібно:

- виявити і вилучити сліди, що дозволять ідентифікувати особу, яка управляла транспортним засобом (вирішується проведенням огляду місця події і транспортного засобу, коли звертається особлива увага на ті місця, вузли та деталі автомобіля, де повинні були залишитись сліди рук, крові, волокна одягу водія; проведенням допиту потерпілого і свідків щодо прикмет зовнішності водія транспортного засобу та можливості його впізнання);

- встановити власника транспортного засобу (використовується облік транспортних засобів, що здійснюється органами поліції);

- встановити, розшукати і затримати особу, яка управляла транспортним засобом (оперативно-розшукові дії з використанням інформації, отриманої під час проведення огляду і допитів);

- ідентифікувати затриману особу, як таку, що керувала транспортним засобом під час ДТП (вилучення одягу; проведення освідування; пред'явлення для впізнання; проведення ідентифікаційних експертиз з використанням слідів з місця події, транспортного засобу і слідів, виявлених на тілі особи та її одягу);

- встановити ступінь тяжкості тілесних ушкоджень чи настання смерті, а також механізм їх заподіяння (проведення судово-медичної експертизи потерпілого чи трупа, проведення комплексних медико-криміналістичних експертиз слідів (мікрооб'єктів) біологічного походження, вилучених під час огляду з місця події, одягу потерпілого).

Ситуація 3. Досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом), (11 %). Така ситуація характерна для випадків з тяжкими шкідливими наслідками або вчинення ДТП водієм транспортного засобу в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або особою, позбавленої права управління (чи в їх поєднанні). При отриманні потерпілим тілесних ушкоджень, небезпечним для його життя, дії винної в ДТП особи підлягають додатковій кваліфікації за ст. 135 КК України «Залишення в небезпеці» [136].

Наприклад, гр. Т. 13 червня 2009 року, близько 21.50, керуючи автомобілем «Мерседес Бенц 210», рухався в м. Дніпропетровську по вул. Набережній Заводській у напрямку вул. Метробудівельної. Гр. Т., будучи вже позбавленим права керування транспортним засобом, грубо порушуючи правила безпеки дорожнього руху, не вибрав в установлених межах безпечної швидкості руху, і проявляючи крайню неухважність до дорожньої обстановки та її змін не помітив пішоходів Є. і Д., які перетинали проїжджу частину дороги. В результаті цього в районі перетину вулиць Набережної Заводської і Метробудівській скоїв наїзд на зазначених пішоходів. В наслідок дорожньо-транспортної пригоди потерпілому Є. були заподіяні тілесні ушкодження у вигляді закритого перелому лівої ключиці зі зміщенням уламків, закритого перелому шийки лівої плечової кістки, черепно-мозкової травми, що відносяться до середньої тяжкості тілесних ушкоджень. Потерпілому Д. були заподіяні тілесні ушкодження у вигляді закритої внутрішньочеревної травми з розривом брижі тонкого кишечника, внутрішньочеревного крововиливу, відкритих осколкових переломів обох кісток обох гомілок, забиття головного мозку, що відносяться до тяжких тілесних ушкоджень. Після скоєння вказаної дорожньо-транспортної пригоди Т. свідомо залишив без допомоги потерпілих, які знаходилися в небезпечному для життя стані і були позбавлені можливості вжити заходів до самозбереження.

В процесі досудового розслідування Т. був встановлений, розшуканий і затриманий. Було встановлено, а під час судового розгляду справи підтверджено, що Т. порушив низку правил дорожнього руху, передбачених п. 1.3, п. 1.5, п. п. 2.1, п. п. 12.3, п. п. 12.4 і його дії були кваліфіковані за ст. 286 ч.2 і ст. 135 ч.3 КК України. При цьому суд використав постанову Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23 грудня 2005 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», згідно з якою, порушення особою правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини і наступне залишення потерпілого від такого злочину без

допомоги слід кваліфікувати, за наявності для цього підстав, за сукупністю злочинів, передбачених відповідними частинами ст. 286 або ст. 415 і відповідною частиною ст. 135 КК України [166].

Дана ситуація схожа з попередньо розглянутою слідчою ситуацією, але має і суттєві відмінності, які полягають у тому, що на місці відсутній не тільки водій але і транспортний засіб. Ця обставина, звичайно ускладнює завдання розслідування, оскільки потрібно розшукувати та ідентифікувати не один, а два об'єкти – водія і транспортний засіб. Як і водій, транспортний засіб є одним із ключових елементів динамічної системи ДТП «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», адже він є не тільки носієм певних слідів, але й активним фактором розвитку механізму пригоди. Зокрема, його технічний стан підлягає ретельному дослідженню, оскільки він суттєво впливає на кримінально-правову кваліфікацію події, що сталася.

Тому повинні висуватися і перевірятися версії не тільки стосовно водія, але й стосовно транспортного засобу. Зокрема, висуваються і перевіряються версії щодо виду транспортного засобу (вантажний, спеціальний чи легковий автомобіль), його марки і моделі, а також технічного стану.

Основними тактичними завданнями розслідування в позначеній ситуації можуть бути визначені наступні:

- виявлення і вилучення слідів, які дозволять ідентифікувати автомобіль та його водія (огляд, допити свідків);
- визначення ймовірних пошкоджень та слідів, які могли утворитися на автомобілі (в результаті огляду місця події, допитів свідків і потерпілих);
- встановлення родової групи автомобілів та їх власників, серед якої потрібно шукати автомобіль, причетний до ДТП (використовується облік транспортних засобів, що здійснюється органами поліції);
- розшук та ідентифікація автомобіля, причетного до ДТП (оперативно-розшукові заходи з використанням місцевих засобів масової інформації, огляд

автомобіля з фіксацією пошкоджень та слідів, проведення криміналістичних експертиз);

- встановлення, розшук і затримання водія, який керував автомобілем під час ДТП (допит власника автомобіля, оперативно-розшукові заходи).

Ситуація 4. Досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП (1 %). Така ситуація може мати місце у випадку, коли водій з метою надання своєчасної медичної допомоги потерпілому доставляє його в лікувальний заклад. Відповідно до ПДР, у разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний вжити можливих заходів для надання першої медичної допомоги потерпілим, викликати карету швидкої медичної допомоги, а якщо це неможливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу. У разі ж неможливості виконати вказані дії водій зобов'язаний:

- відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки;

- у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди;

- повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи підрозділ поліції, записати прізвища та адреси очевидців, чекати прибуття працівників поліції;

- вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди (п.п. г, г, д, е 2.10) [137].

Таким чином, вказана слідча ситуація фактично передбачена нормативно-правовим актом, яким регулюється дорожній рух. Найчастіше така ситуація складається при наїзді транспортного засобу на пішохода або травмуванні пасажирів, який знаходиться у цьому транспортному засобі, при екстреному гальмуванні або наїзді на нерухому перешкоду. Наприклад, 16.02.2016 року близько 19.00 год. в с.

Шипинки Барського району Вінницької області гр. Д., керуючи автомобілем «ІЖ-21251» і рухаючись по вул. Пролетарська в напрямку СМТ Копайгород на відрізьку автодороги неподалік сільського будинку культури, порушив вимоги ПДР України (п.10.1, п. 12.1), з'їхав з проїзної частини дороги та допустив зіткнення з кам'яною декоративною конструкцією, яка розташована перед сільським будинком культури. В результаті пасажир Л., який знаходився в автомобілі, отримав тілесне ушкодження середньої тяжкості, після чого був доставлений до лікарні с. Шипинки для надання медичної допомоги. Після того Д. повернувся на місце події і викликав працівників поліції. Потерпілий Л. пояснив працівникам поліції, що водій Д. не впорався з керуванням автомобіля, оскільки погасло світло фар, з'їхав з дороги і зіткнувся з кам'яною декоративною конструкцією. Л. просив суворо не карати водія Д., оскільки той швидко привіз його до лікарні, де йому своєчасно надали медичну допомогу [161].

Звичайно, в ПДР описана ідеальна ситуація (повернення водія, збереження ним слідів ДТП, організація огороження, об'їзду тощо). На практиці водій, за участі якого сталася ДТП, в кращому випадку повертається на місце пригоди, на якому очікує прибуття працівників поліції. Тобто в цьому випадку місце події, як правило, зазнає змін після ДТП, оскільки значний час залишається без нагляду. Тому його огляд проводиться завжди за активної участі водія транспортного засобу, який фактично показує це місце (частину дороги, вулиці), місце початку гальмування, наїзду, звертає увагу на сліди та ін. Звичайно, це накладає досить специфічний відбиток як на проведення огляду місця події, так і на проведення інших слідчих дій на початковому етапі розслідування.

Відтак основними версіями, які підлягають перевірці в даній ситуації, будуть:

- а) ДТП відбулася при обставинах, які назвав водій транспортного засобу;
- б) ДТП відбулася при інших обставинах, ніж ті, які назвав водій транспортного засобу.

Основними тактичними завданнями розслідування у цій ситуації є:

- виявлення і вилучення слідів, які дозволяють встановити місце контакту потерпілого і транспортного засобу, та інших слідів ДТП для встановлення її механізму (огляд місця події і транспортного засобу, допит водія, допит потерпілого);
- виявлення свідків-очевидців ДТП (проведення оперативно-розшукових заходів);
- визначення фізіологічного стану водія транспортного засобу (проведення медичного освідчування та судово-наркологічної експертизи);
- встановлення ступеню тяжкості тілесних ушкоджень у потерпілого (проведення судово-медичної експертизи);
- визначення технічного стану транспортного засобу (огляд транспортного засобу, проведення автотехнічної експертизи).

Потрібно зазначити, що послідовність у проведенні слідчо-розшукових дій у проаналізованих ситуаціях може бути як однозначною (наприклад, огляд місця події і проведення криміналістичних експертиз щодо вилучених слідів і речових доказів), так і альтернативною, коли допускається можливість будь-якої черговості слідчих дій (наприклад, послідовність допиту свідків). Це питання повинно вирішуватися слідчим з врахуванням організаційних, психологічних та інших умов, що склалися на даний момент розслідування (наявність досвідченого спеціаліста-автотехніка та необхідних технічних засобів, кваліфікованих працівників оперативного підрозділу, можливості встановлення психологічного контакту з тим чи іншим учасником кримінального провадження тощо).

Закінчення початкового етапу розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту пов'язується з вирішенням основних завдань – виявлення ознак кримінального правопорушення при ДТП і встановлення його обставин, достатніх для визначення особи, яка порушила чинні на транспорті правила, та повідомлення їй про підозру у вчиненні відповідного злочину (ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України).

2.3 Наступний етап розслідування

Як зазначалося, на початковому етапі розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, тільки закладається основа для визначення особи, винної у порушенні певних правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту та їх причинно-наслідкового зв'язку з тяжкими наслідками. Наступний же етап розслідування починається з моменту проведення слідчих (розшукових) дій після повідомлення особі про підозру у вчиненні злочину, коли формується цілісна система доказів, і закінчується цей етап складанням обвинувального акту.

Наступний етап розслідування не завжди виділяється у криміналістичних методиках. Найчастіше акцент робиться на початковому етапі, на якому виконується найбільш складна робота щодо проведення невідкладних слідчо-розшукових дій щодо виявлення, фіксації і вилучення слідів злочину, які можуть зникнути під впливом певних негативних факторів. Тому з початковим етапом пов'язується і поняття «розслідування по гарячих слідах», значення якого є досить важливим для планування та організації роботи слідчого. Все це так, але і виділення наступного етапу розслідування в досудовому розслідуванні злочинів, на наш погляд, є доцільним з методичної точки зору, перш за все з урахуванням особливостей кримінальних проваджень щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Як зазначалося, період наступного етапу охоплює проведення слідчо-розшукових дій після проведення допиту підозрюваного. Для даного етапу розслідування класичною проблемною є ситуація, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП (наприклад, факт порушення правил підозрюваним, наявності у нього об'єктивної можливості запобігти наїзду чи зіткнення тощо) чи причинно-наслідковий зв'язок між порушенням правил підозрюваним і тяжкими наслідками ДТП. Така ситуація є цілком звичайною, оскільки виступає проявом змагальності сторін у кримінальних провадженнях [200; 187]. У справах про ДТП найчастіше така ситуація складається, коли є ознаки обопільної вини кількох

учасників дорожнього руху в порушенні встановлених правил (перехід пішоходом проїзної частини дороги в забороненому місці, перевищення швидкості водієм транспортного засобу, проїзд на забороняючий сигнал світлофора тощо).

Наприклад, у кримінальному провадженні відносно гр. Н., який 01.08.2015 р. приблизно о 16 год. 30 хв., керуючи інкасаторським автомобілем ПАТ АБ «ЕКСПРЕС-БАНК» «VOLKSWAGEN CADDY», в якому окрім нього знаходилося три пасажери, на перехресті пр. Металургів з вул. Богдана Хмельницького в м. Запоріжжі, поїхав на забороняючий червоний сигнал світлофора і допустив зіткнення з маршрутним таксі № 67 – мікроавтобусом «MERCEDES-BENZ 312 D», який рухався через перехрестя на зелений сигнал світлофора. В результаті 2 постраждалих пасажери автобуса «MERCEDES-BENZ 312 D» отримали тілесні ушкодження середньої тяжкості.

На початковому етапі досудового слідства склалося два варіанти тлумачення обставин ДТП. Водій автомобіля «VOLKSWAGEN-CADDY» та пасажери вказаного автомобіля (3 особи), будучи допитаними як свідки, дали свідчення, відповідно до яких у діях водія мікроавтобусу «MERCEDES-BENZ 312 D» вбачалися порушення ПДР (п. 8.7.3 е), які знаходилися в причинному зв'язку з подією ДТП, а в діях водія автомобіля «VOLKSWAGEN-CADDY» порушень ПДР не вбачалося (не мав технічної можливості запобігти зіткненню). Відповідно ж до свідчень водія мікроавтобусу «MERCEDES-BENZ» та його пасажирів (5 осіб) в діях водія автомобіля «VOLKSWAGEN-CADDY» вбачалися порушення ПДР (п.п. 8.7.3. е), 10.1), що знаходилися в причинному зв'язку з подією ДТП. В діях же водія мікроавтобусу «MERCEDES-BENZ» порушень ПДР не вбачалося - він не мав технічної можливості уникнути зіткнення.

Допитаний, як підозрюваний, гр. Н. (водій автомобіля «VOLKSWAGEN-CADDY») наполягав на 1-му варіанті тлумачення обставин ДТП. Як один із аргументів ним оспорювалося місце зіткнення (контакту) його автомобіля з мікроавтобусом маршрутного таксі. Але його позицію спростовували зафіксовані у протоколі огляду місця події сліди бічного ковзання коліс транспортних засобів та інші сліди, що було потім доведено у судовому засіданні [163].

У таких проблемних (спірних) ситуаціях важливою є правильне визначення та оцінка сутності суперечливості відомостей, отриманих з різних джерел, врахування можливого впливу на них зацікавлених осіб. З урахуванням цього визначаються і завдання розслідування з усунення виявлених суперечностей, які за своїм характером є завданнями 3-го рівня, тобто такими, які потребують проведення комплексу слідчо-розшукових дій.

Якщо взяти за основу наведений приклад з слідчо-судової практики, як певний орієнтир, то для усунення суперечностей між показаннями осіб (можуть бути оцінені як позиції сторін у кримінальному провадженні) потрібно проводити комплекс слідчо-розшукових дій. В цей комплекс можуть входити як допити раніше допитаних свідків (повторні допити), так і допити нових свідків; проведення слідчих експериментів, проведення експертиз.

Допит свідків. Проведення повторних допитів свідків має на меті усунення суперечностей між окремими групами свідків (у наведеному прикладі це пасажери двох транспортних засобів). Предметом допиту в таких випадках виступають певні деталі обставин події, що мають значення для усунення виниклих суперечностей. Для цього потрібно, перш за все, чітко визначити такі деталі і підготувати уточнюючі запитання. При цьому потрібно й враховувати ймовірну добросовісність чи недобросовісність свідка (знайомство, дружні стосунки з водієм транспортного засобу). Може статися і так, що сторона захисту заявить клопотання щодо допиту свідка, якого не встановили і не допитували на початковому етапі розслідування.

Слідчий експеримент. З метою перевірки і уточнення відомостей, отриманих на початковому етапі розслідування, зокрема отриманих від учасників і свідків ДТП показань, може виникнути необхідність у слідчому експерименті, який проводиться шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань (ст. 240 КПК України). Тобто ця слідча дія за характером є перевірконою (версій, показань), але може слугувати і засобом отримання нових відомостей. Але не можна погодитися з твердженням П. П. Луцюка, що слідчий

експеримент (відтворення обстановки і обставин події) найчастіше, виконує функцію усунення недоліків огляду (хоча при проведенні слідчого експерименту і можливі випадки виявлення речових доказів, але тоді потрібно його зупиняти і проводити огляд) [114, с. 151-152]. Проведення слідчого експерименту, як правило, пов'язано з попередньо проведеними допитами і спрямовано на отримання відповіді на питання, чи міг мати місце певний факт чи подія, про які стверджує допитана особа. Тобто йдеться про перевірку спірних моментів у механізмі ДТП, про які повідомляють учасники або свідки ДТП. І тут потрібно погодитися з В.Г. Гончаренко, що в переважній кількості випадків слідчий експеримент виступає експериментальною перевіркою правдивості раніше отриманих показань осіб [53, с. 709].

Сутність слідчого експерименту, як перевіркової дії при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, полягає у реконструкції механізму дорожньо-транспортних пригод [191]. Аналіз слідчо-судової практики кримінальних проваджень розглядуваної категорії показує, що в ситуації суперечливості показань двох груп раніше допитаних свідків можуть бути проведені наступні види слідчого експерименту.

1. Слідчий експеримент з метою перевірки свідчень раніше допитаної особи щодо можливості сприйняття (бачити) нею певного факту або явища (сигналу світлофора, дії водія, положення транспортного засобу тощо з врахуванням стану особи та її певного місцезнаходження). Даний різновид слідчого експерименту ґрунтується на індивідуальних можливостях конкретної особи (наприклад, стан зору) та її місцезнаходження в момент події. Такий слідчий експеримент вимагає свого проведення на тому самому місці з відтворенням умов, що існували на момент ДТП і впливали на сприйняття (часу, освітлення тощо).

2. Слідчий експеримент з метою перевірки наявності у водія транспортного засобу технічної можливості уникнути зіткнення (наїзду). У наведеному прикладі така перевірка була потрібна стосовно обох водіїв транспортних засобів, тобто необхідно проводити слідчий експеримент з кожним водієм окремо. Зважаючи на те, що подібного

виду експерименти є обов'язковими для підготовки технічної експертизи (саме вона остаточно вирішує це питання), доцільно залучати до їх проведення спеціаліста (найкраще експерта, який буде проводити відповідну експертизу) [70]. Це обумовлюється тим, що при проведенні експертизи потрібно враховувати не тільки кінцевий результат слідчого експерименту, але й всю процедуру відтворюваних дій [154, с. 82]. Але аналіз матеріалів кримінальних проваджень показує, що далеко не завжди експерт залучається до проведення слідчого експерименту, що є суттєвим недоліком у роботі слідчих. Експерти відзначають, що їм часто доводиться стикатися з протоколами слідчих експериментів, при вивченні яких виявляється той факт, що ця слідча дія проводилася без участі експерта-автотехніка, що суперечить існуючим методикам [84, с. 294].

При проведенні слідчого експерименту зазначеного виду важливо, щоби умови його проведення (час доби, освітленість, видимість, стан дороги, погодні умови тощо) максимально були б наближені до умов, в яких сталась ДТП. Також важливо, щоб були використані ті ж самі транспортні засоби, з тим же вантажем, з тією ж масою і щоб були враховані фізичні, психологічні та інші індивідуальні особливості водія.

Проведення експертиз. Характерним для наступного етапу розслідування є проведення технічних експертиз. Оскільки об'єктом пізнання виступають обставини ДТП, як техногенного явища взаємодії механічних, фізичних, хімічних факторів, закладених у системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», їх пізнання неможливе без використання спеціальних технічних знань. До того ж потрібно брати до уваги, що сторона захисту нерідко свідомо обирає позицію, спрямовану на використання в своїх інтересах саме технічних складностей ДТП. Це робить фактично обов'язковим проведення технічної експертизи в багатьох випадках для вирішення ключового питання, чи мав водій транспортного засобу в конкретних умовах технічну можливість уникнути ДТП. А якщо він мав таку можливість, то що саме у відповідності з ПДР він мав здійснити (обрати швидкість руху відповідно до

дорожньої обстановки; уважно слідкувати за її змінами; застосувати екстрене гальмування аж до самої зупинки транспортного засобу тощо).

Потрібно зазначити, що в криміналістичній літературі протягом довгого періоду технічні експертизи називалися по-різному. Найбільшого поширення дістала назва «автотехнічна експертиза». Судова автотехнічна експертиза є експертним дослідженням, що проводиться з метою встановлення механізму і обставин ДТП з врахуванням показників технічного стану транспортних засобів, якості та параметрів дороги, психофізіологічних характеристик її учасників та інших факторів. Тобто до компетенції автотехнічної експертизи було віднесено досить широкий спектр завдань, які пов'язані:

1) з технічним станом транспортних засобів (причини і час виникнення несправностей, можливість своєчасного їх виявлення, вплив несправностей на роботу механізмів і рух транспортного засобу та можливостей його експлуатації);

2) з встановленням механізму події (визначення швидкості, часу і характеру руху транспортних засобів; відстаней, які можна здолати транспортними засобами і пішоходами; визначення їх місцезнаходження в різні моменти часу; встановлення причинного зв'язку між окремими обставинами дорожньо-транспортної пригоди тощо);

3) з встановленням технічної можливості запобігання події (визначення моменту виникнення небезпеки для руху, зупинкового шляху, безпечної дистанції, безпечних прийомів управління тощо);

4) встановлення фактичних даних, пов'язаних з відновленням обставин ДТП за слідами та технічними можливостями транспортних засобів;

5) із з'ясуванням відповідності або невідповідності дій учасників руху вимогам ПДР та інших нормативних актів (встановлення дій, які не відповідають вимогам нормативних актів, і причинного зв'язку між цими діями і подією; вирішення питання про те, як повинні були діяти учасники руху та інш.) [16, с. 10; 106, с 15-16; 174, с. 20-123].

Таким чином, поняття автотехнічної експертизи розповсюджується на різні об'єкти дослідження (технічний стан транспортних засобів, дії учасників дорожнього руху, нормативно-правові акти) і, відповідно, на коло різних вирішуваних завдань. Це створює суттєві труднощі, оскільки автотехнічна експертиза транспортного засобу і автотехнічна експертиза параметрів дій його водія є різними дослідженнями [130]. Так, автотехнічна експертиза транспортного засобу проводиться, як правило, на початковому етапі розслідування, а експертиза з встановлення наявності у водія технічної можливості запобігання ДТП проводиться на наступному етапі розслідування, коли вже зібрано достатньо даних для здійснення необхідних розрахунків. У той же час поряд з поняттям автотехнічної експертизи використовується поняття «дорожньо-транспортна експертиза», до компетенції якої віднесені питання оцінки дій водіїв та інших осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху на ділянках ДТП [169].

Очевидно, що використання наведеної термінології є неузгодженим і заплутує розуміння сутності технічних експертиз, характеру вирішуваних ними завдань та часу і послідовності їх призначення і проведення. Мабуть, саме тому Міністерством юстиції України з метою упорядкування понятійного апарату у сфері судових експертиз був затверджений класифікатор судових експертиз, відповідно до якого судова інженерно-транспортна експертиза була визначена родовою, яка охоплює проведення: досліджень технічного стану і деталей транспортних засобів; транспортно-трасологічних досліджень; досліджень обставин дорожньо-транспортної пригоди [82; 146]. Таким чином, видами інженерно-транспортної експертизи є:

- 1) інженерно-транспортна експертиза технічного стану і деталей транспортних засобів (автотехнічна);
- 2) транспортно-трасологічна експертиза;
- 3) інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП.

Детальніше питання компетенції цих експертиз розглянуті в наступному Розділі 3. «Особливості тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій».

Висновки до розділу 2

Суттєвою відмінністю кримінальних проваджень, щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є те, що початковий етап розслідування може бути тривалим. На початковому етапі закладається основа для визначення особи, винної у порушенні певних правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту та їх причинно-наслідкового зв'язку з тяжкими наслідками.

Факторами, які обумовлюють підвищену складність розслідування злочинів даної категорії є, як відзначили респонденти, швидкоплинність ДТП (82 %), техногенний характер ДТП (72 %), складний механізм ДТП (66 %). Тому надзвичайно важливою є якість початкової (первинної) інформації для відкриття кримінального провадження, яку забезпечують підрозділи патрульної поліції, на які покладається функція регулювання дорожнього руху, здійснення контролю, а також подання попередньої інформації про ДТП до чергової частини органу внутрішніх справ. Така інформація є результатом виконання обов'язкових першочергових дій патрульних на місці ДТП, результати яких фіксуються у відповідних первинних документах (рапорт працівника патрульної поліції, протокол про ДТП, схема місця ДТП, пояснення водіїв транспортних засобів, пояснення свідків).

При визначенні обставин, що підлягають доказуванню, необхідно враховувати, що виявлена на місці події обстановка, не завжди є наслідком саме ДТП. Тому потрібно використовувати систему версій, які по-різному пояснюють походження виявленої обстановки місця події: порушення водієм транспортного засобу ПДР – ст. 286 КК України; порушення водієм правил експлуатації транспортних засобів – ст. 286 КК України; грубе порушення пішоходами (велосипедистами, погоничами худоби) ПДР – ст. 291 КК України; технічна несправність окремих вузлів чи агрегатів транспортного засобу – ст. 287 КК України; самогубство потерпілого; випадковий збіг обставин, який не міг передбачити водій та інші учасники дорожнього руху; умисне

вбивство з використанням механічного транспортного засобу як знаряддя вбивства - ст. 115 КК України; інсценування ДТП з метою приховання іншого, більш тяжкого злочину. Ключовими ж обставинами доказування при ДТП, що дійсно мало місце, виступають встановлення: 1) учасника дорожнього руху чи експлуатації транспортного засобу, який допустив порушення чинних правил; 2) причинного зв'язку між порушення чинних правил і настанням аварії з тяжкими наслідками. Потрібно враховувати, що далеко не завжди винною у ДТП визнається особа, яка створила аварійну обстановку.

Підставою для виділення типових слідчих ситуацій, що складаються на початковому етапі розслідування, є характер первинних відомостей, що вносяться до ЄРДР, а саме, інформація щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки. З урахуванням наведеної ознаки визначені наступні типові слідчі ситуації:

- 1) досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП (82%);
- 2) досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП (6%);
- 3) досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом) (11 %);
- 4) досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП (1 %).

Наведені слідчі ситуації обумовлюють визначення відповідних тактичних завдань розслідування і засобів їх вирішення – слідчо-розшукових дій, які проводяться у певній послідовності (огляд місця події і транспортного засобу, допит водія, допити свідків і потерпілого, слідчий експеримент, проведення експертиз).

Доцільним є виділення наступного етапу розслідування, характерною ситуацією якого є оспорювання (заперечення) стороною захисту окремих обставини ДТП. Така ситуація складається при ДТП, коли є ознаки обопільної вини кількох учасників

дорожнього руху в порушенні встановлених правил. Для усунення суперечностей між показаннями осіб (можуть бути оцінені як позиції сторін у кримінальному провадженні) потрібно проводити комплекс слідчо-розшукових дій, в який, як правило, входять: 1) допити раніше допитаних свідків (повторні допити); 2) допити нових свідків; 3) слідчі експерименти; 4) проведення експертиз.

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ТАКТИКИ ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ

Тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод на відміну від інших проваджень має суттєві особливості. Вони обумовлені тим, що об'єктом пізнання у таких справах виступає не вчинок певної людини, який законом визнається злочином, а ДТП, як складна динамічна подія під час руху транспортного заходу. В цьому аспекті аварія під час руху транспортних засобів в чомусь схожа з аваріями на виробництві, які відбуваються внаслідок порушень правил безпеки [171; 172].

Як зазначалося, для розуміння сутності механізму ДТП важливим є використання системного уявлення про неї, представленого формулою *«водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»*. На наш погляд, використання даної формули акцентує увагу на ключових факторах ДТП, а відтак і на тому, що до неї завжди мають відношення кілька осіб, з яких кожна може бути визнана суб'єктом певного злочину (порушення певних правил), визначених ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України.

Також потрібно звернути увагу й на ту обставину, що дослідження структури ДТП в кожному конкретному випадку вимагає використання низки спеціальних знань. У цьому аспекті кримінальні провадження щодо ДТП також суттєво відрізняються від інших проваджень. Справа у тому, що в ДТП знаходять свій прояв закони механіки руху, закономірності роботи та взаємодії вузлів, систем і механізмів транспортних засобів, виникнення в них несправностей, психофізіологічні закономірності сприйняття і реагування водія на небезпеку дорожньої ситуації тощо. Складність аналізу цих процесів та їхньої оцінки обумовлює необхідність проведення низки експертиз, які повинні передувати прийняттю важливих процесуальних рішень, наприклад, визначення статусу учасників процесу, складання повідомлення про підозру у вчиненні злочину та інш. Так, ситуаційна (ситуалогічна) інженерно-транспортна експертиза, яка

проводиться на завершальному етапі досудового розслідування у кримінальних провадженнях даної категорії, вирішує надзвичайно широкий спектр завдань щодо обставин ДТП [92, с. 158]. Вона вимагає для свого проведення великої кількості різноманітних фактичних даних, які повинні бути встановлені в результаті проведення попередніх слідчих (розшукових) дій. Тому з перших кроків досудового розслідування одним із ключових тактичних завдань слідчих (розшукових) дій є встановлення (збирання) фактичних даних для наступного проведення низки експертиз, зокрема інженерно-транспортної експертизи. Її результативність та достовірність висновків цілком залежить від наданих слідством вихідних даних, значення різноманітних параметрів і коефіцієнтів, які є по суті результатами вимірювань [85, с. 116]. У наукових публікаціях стосовно проблематики проведення слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП цей аспект, на наш погляд, ще не знайшов належного дослідження.

3.1 Особливості тактики огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

Перша за все, потрібно відзначити, що в порівнянні із загальною тактичною схемою (системою) проведення оглядів місць події огляд місця ДТП має суттєві особливості. Зокрема, це стосується характеру вирішуваних тактичних завдань огляду. Так, загальними тактичними завданнями огляду визначаються такі, як визначення, скільки було осіб на місці події, які були їх цілі, протягом якого часу вони там заходилися та інші [94, с. 151-155]. При проведенні огляду місця ДТП названі завдання повинні бути трансформовані з урахуванням тієї обставини, що злочини, пов'язані з наслідками ДТП, є опосередкованими та неумисними, а відтак безпосереднім об'єктом криміналістичного аналізу виступає спочатку не вчинок певної людини, а складна подія ДТП, яка має техногенний характер.

Тому справи про дорожньо-транспортні пригоди належать до категорії особливо складних для розслідування. Більшість питань, що виникають під час слідства, можуть бути правильно вирішені тільки в результаті комплексного дослідження із залученням спеціалістів. Як зазначалося раніше, ця подія повинна досліджуватися з урахуванням її складових елементів: 1) водій; 2) транспортний засіб; 3) дорога; 4) навколишнє середовище. У цьому аналізі огляд місця ДТП займає надзвичайно важливе місце, оскільки виступає засобом отримання інформації про названі елементи ДТП, яка потім використовується для вирішення переважно спеціальних технічних завдань. А вже потім отримані висновки відповідних експертиз виступають підґрунтям для прийняття процесуальних рішень та юридичних висновків.

Також потрібно брати до уваги й ситуацію, в якій проводиться огляд місця ДТП, специфіка якої визначається тією обставиною, як повели себе учасники пригоди. У зв'язку з цим можна виділити дві типові ситуації: 1) учасники ДТП залишилися на місці події (йдеться, перш за все, про транспортні засоби); 2) учасник ДТП (транспортний засіб) зник з місця події. Звичайно, перелік тактичних завдань у другій ситуації буде значно ширший, оскільки потрібно зібрати інформацію про зниклий транспортний засіб та його водія для їх розшуку та ідентифікації [34, с. 319-324].

Огляд місця ДТП проводиться невідкладно, зразу ж після отримання повідомлення про ДТП з тяжкими наслідками. Це саме той випадок, коли огляд місця події може бути проведений до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань (ч. 3 ст. 214 КПК України). З урахуванням структури ДТП об'єктами огляду виступають водій¹, транспортний засіб, дорога, елементи навколишнього середовища.

Тактичні завдання огляду. Особливості тактики проведення даної слідчої дії визначаються, перш за все, характером тактичних завдань та послідовністю їх вирішення. У чисельній криміналістичній літературі, присвяченій проблематиці

¹ Огляд тіла водія та визначення його стану проводиться як окрема слідча дія у формі освідування та відповідної експертизи.

розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, наводяться цілі огляду місця ДТП, які є підставою для визначення тактичних завдань, в основі яких знаходиться встановлення обставин ДТП. Аналіз літературних джерел [124; 98; 1; 152; 145; 79; 148; 56; 95; 198; 50; 64; 6; 31] дозволяє сформулювати більш-менш повний перелік таких обставин:

- 1) де сталася дорожньо-транспортна пригода (місце зіткнення, наїзду);
- 2) час події;
- 3) вид дорожньо-транспортної пригоди;
- 4) напрямок руху, місцезнаходження та дії учасників у момент виникнення небезпечної ситуації;
- 5) місцезнаходження та дії учасників у момент самої події;
- 6) положення та стан учасників у кінцевій стадії події;
- 7) дорожня обстановка на момент події або на момент огляду:
 - тип і стан дорожнього покриття;
 - ширина проїжджої частини дороги на момент події;
 - розмітка дороги;
 - облаштування дороги;
 - характеристика прилеглих ділянок;
 - наявність дорожніх знаків;
 - оглядовість (можливість сприйняття навколишнього дорожньої обстановки і окремих об'єктів навколо транспортного засобу з робочого місця водія);
 - видимість (реальна можливість сприйняття водієм проїжджої частини і конкретних об'єктів на ній, які перебувають на певній відстані від транспортного засобу в зоні руху);
 - освітленість;
 - наявність перешкод руху (до події) і дефектів дороги (як до, так і після ДТП);

8) слідів, які виникли на дорожньому покритті, транспортному засобі, предметах навколишнього оточення і на постраждалому в результаті дорожньо-транспортної пригоди.

Узагальнення наведених обставин надає можливість для висновку, що проведенням огляду місця ДТП вирішуються три групи основних тактичних завдань: 1) з'ясування та фіксація обстановки ДТП; 2) виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП, які будуть виступати джерелами доказів; 3) визначення технічного стану транспортного засобу.

З'ясування та фіксація обстановки ДТП. Це тактичне завдання розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, спрямоване на встановлення та аналіз таких її елементів, як «дорога» і «навколишнє середовище». Названі елементи мають суттєве значення як в плані факторів впливу на дії водія транспортного засобу і дотримання ним правил дорожнього руху (ст. 286 КК України), так і з точки зору встановлення ознак злочину з боку посадових осіб, відповідальних за проектування, будівництво та експлуатацію доріг і дорожніх споруд (ст. 288 КК України). Потрібно зазначити, що огляд виступає тут засобом отримання відомостей, які потім використовуються для експертного аналізу (дорожньо-технічна експертиза, інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП). Саме характер вирішуваних експертних завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних для її проведення даних, які характеризують дорогу, при огляді місця події. Зокрема, в протоколі огляду повинно бути зафіксовано напрямок і повздовжній та поперечний профіль дороги, тип дорожнього покриття (асфальт, асфальтобетон, цементобетон, бетон, бруківка, гравій, пісок тощо) та його «зернистість», стан дорожнього покриття, довжина і стан відкосів і кюветів та інше [49, с. 33].

Таким чином, в огляді місця ДТП може бути виділений дорожньо-технічний аспект, який має велике значення в тактико-організаційному відношенні проведення даної слідчої (розшукової) дії. Фактично цей аспект огляду місця ДТП можна визначити як «роботу на експертизи». Оскільки основне завдання комплексної

інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи полягає у проведенні діагностичних досліджень, пов'язаних з встановленням механізму ДТП, де одним з важливих методів вирішення основного завдання є реконструкція місця події [177, с. 388].

Виконання цього завдання забезпечується тим, що органи досудового розслідування отримують уніфіковані бланки протоколів огляду місць ДТП, в яких передбачені окремі графи «Проїзна частина», «Вид покриття», «Стан покриття» та інші, які підлягають заповненню з використанням наведеної у бланку протоколу термінології. Але разом із тим в криміналістичній літературі експертами відзначається ціла низка недоліків протоколів оглядів ДТП, які надаються експертам в числі інших матеріалів, необхідних для проведення експертиз. Зокрема, вказуються такі типові недоліки:

- неправильне визначення місця і часу ДТП;
- технічно неграмотний опис дорожніх умов, елементів дорожнього полотна;
- не повністю фіксується навколишнє середовище, яке впливає на умови дорожнього руху (зокрема, наявність дорожніх знаків і зона їх дії);
- неправильно визначаються погодні умови, видимість, оглядовість, освітленість тощо [66, с. 21-22].

Потрібно відзначити, що, окрім детально розробленого бланку протоколу огляду місця ДТП, в криміналістичній літературі достатньо повно викладені рекомендації щодо проведення даної слідчої дії. Очевидно, що проблема тут полягає у недостатній підготовленості слідчих кадрів, яка повинна усуватися проведенням систематичних занять з підвищення кваліфікації. Зокрема, потрібно акцентувати увагу на тому, що значна частина роботи з огляду місця ДТП виконується слідчим не для особистого використання, а для проведення майбутніх експертиз, де отримані і зафіксовані при огляді відомості є виключно важливими для висновків, які мають юридичне значення і фактично покладаються в основу судових вироків.

Виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП, які будуть виступати джерелами доказів. Одним із принципово важливих положень для тактики проведення огляду місця ДТП є те, що це місце виступає відображенням ДТП і завдання слідчого полягає у визначенні, які саме зміни були внесені в обстановку, яка існувала до події. Саме ці зміни, що сталися, та окремі предмети й виступають джерелами доказів у кримінальних провадженнях даної категорії. Але потрібно враховувати й ймовірність внесення змін в обстановку ДТП до прибуття слідчо-оперативної групи на місце (а іноді й повне його інсценування). З урахуванням цього потрібно вирішувати наступні тактичні завдання, пов'язані з визначенням:

- часу появи слідів та окремих предметів на місці ДТП (аналіз часового зв'язку з пригодою);
- зв'язку виявлених об'єктів з даним чи іншим місцем (аналіз просторового зв'язку слідів);
- родових ознак і властивостей об'єктів для опису їх у протоколі і встановлення їх групової належності;
- ідентифікаційних ознак виявлених об'єктів для опису у протоколі і можливого їх ототожнення;
- походження слідів від одного чи різних транспортних засобів, пішоходів, пасажирів тощо;
- зв'язку слідів між собою і досліджуваною ДТП, а також механізму їх утворення;
- причин відсутності на місці ДТП певних предметів (слідів), коли вони вірогідно повинні бути.

Ефективним тактичним прийомом вирішення названих завдань є уявне моделювання ДТП. Основою для такого моделювання виступають первинні відомості щодо характеру пригоди, які можуть міститися у повідомленнях учасників ДТП та очевидців. В кожному випадку та чи інша модель ДТП має певну ступінь ймовірності. Уявне моделювання дозволяє пояснити вже встановлені факти і (що надзвичайно важливо!) визначити певні прогалини, що вказують на неповноту огляду і спонукають

до більш ретельних пошуків. Моделювання дозволяє ефективно виявляти й невідповідності чи суперечності, які можуть свідчити про внесення змін в обстановку ДТП чи її інсценування.

Визначення технічного стану транспортного засобу. Вирішення цього завдання огляду місця ДТП є невід'ємним його елементом, оскільки автомобіль або інший транспортний засіб може мати ключове значення у розвитку динамічної системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Саме тому суб'єктом злочину, окрім особи, яка керує транспортним засобом, визначається й службова особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів (ст. 287 КК України). Відтак, якщо на місці ДТП залишився транспортний засіб, то, окрім його зовнішнього огляду з метою виявлення на ньому певних слідів, потрібна перевірка справності його основних агрегатів.

Нерідко причиною ДТП виступає несправність основних агрегатів транспортного засобу: гальм, ходової частини (включаючи підвіску), рульового управління, системи освітлення та сигналізації, системи зчеплення (у вантажних автомобілях з причепами). При огляді місця ДТП, на якому знаходиться транспортний засіб, названі агрегати повинні бути досліджені достатньо ретельно. У слідчій практиці зустрічаються випадки, коли в окремі агрегати транспортного засобу вносяться зміни, покликані спростити його експлуатацію і які потім стають причиною тяжких ДТП. Так, у 2002 р. в Харківській області мало місце резонансне ДТП, в результаті якого загинули четверо людей в результаті лобового зіткнення легкового автомобіля «Nexia» з вантажним автомобілем «КАМАЗ» з причепом, який перевозив колоди. Під час руху вантажника у нього раптово від'єднався причеп з колодами і на великій швидкості виїхав на зустрічну смугу дороги та врізався у легковик. Під час огляду було встановлено, що зчіпний пристрій вантажника має нестандартний елемент – гумову прокладку. Як пізніше було встановлено, під час руху водія дуже дратувало стукотіння, яке час від часу лунало від зчіпного пристрою (у ньому був невеликий люфт). Водій вирішив позбавитися того стукотіння – вирізав гумову прокладку із старої камери і поставив її у

зчіпний пристрій, але при цьому порушив надійність кріплення причепа. Під час руху на поганій дорозі від вібрації замок зчіпного пристрою відкрився, через що і сталася аварія з тяжкими наслідками. Цей приклад показує, що вже при обстеженні транспортного засобу на місці події може бути встановлена несправність певного вузла, яка стала причиною ДТП. Як правило, для проведення такого обстеження потрібна участь в огляді спеціаліста-автотехніка. Потрібно звернути увагу, що при виявленні технічної несправності певного вузла чи агрегату транспортного засобу при його огляді, в наступному потрібно проводити автотехнічну експертизу для експертного встановлення даної несправності, причин її утворення та причинного зв'язку з ДТП.

Тактичні прийоми огляду. У криміналістичній літературі відзначається, що тактика огляду місця ДТП значною мірою залежить від повноти відображення події в навколишньому середовищі. Саме з урахуванням повноти відображення повинні обиратися й системи тактичних прийомів огляду. Беручи до уваги, що повнота відображення може визначатися з суто суб'єктивних позицій, все таки, на наш погляд, потрібно враховувати цей фактор. Залежно від характеру відображення події на місці ДТП окремі автори виділяють ситуації, коли пригода: 1) відображена достовірно; 2) відображена не повно; 3) не знаходить свого явного відображення; 4) відображена хибно [66, с. 22-28].

1.) ДТП відображена достовірно. У цьому випадку у слідчого немає сумнівів стосовно характеру події, що трапилася, й осіб, які її спричинили. Достатній об'єм інформації дає змогу припустити реальність події. Проте, на першому етапі розслідування, яким і є огляд місця пригоди, часто буває важко вирішити, які об'єкти слід оглянути.

При достовірному відображенні події пригоди передбачається використання таких прийомів:

1) зіставлення первинних даних і обставин місця ДТП з метою виявлення та фіксації слідів пригоди;

- 2) аналіз окремих слідів на місці ДТП;
- 3) моделювання події, що відбулася.

Перелічені прийоми мають конкретне функціональне призначення.

Ще перед початком огляду місця ДТП є певна інформація про характер події з повідомлень про пригоду, свідчень окремих осіб та інше. Воно може бути уривковим, неточним, хибним, але все-таки наявним. У досить рідких випадках слідчий виїжджаючи на огляд місця пригоди не має жодного уявлення про цю пригоду. У ситуації реального відображення події, як правило, не виникають суперечності та невідповідності між первинними даними й обстановкою на місці пригоди. Метою огляду при використанні тактичного прийому, що полягає у зіставленні є виявлення ширшого кола слідів і речових доказів.

Важливим прийомом у цій системі стає аналіз окремих слідів на місці пригоди. Місце пригоди є відображенням того, що вже відбулося, і її сутність визначається шляхом вивчення обстановки, слідчої інформації і речових доказів. При цьому необхідно піддавати аналізу такі ознаки та властивості слідів і предметів:

- час їх появи на місці ДТП (аналіз часових зв'язків слідів);
- зв'язки об'єктів з якимось місцем (аналіз просторових зв'язків);
- структура предметів і слідів для вивчення їх групової належності;
- ідентифікаційні властивості слідів з метою визначення можливості ототожнення;
- можливість походження слідів від одного або різних об'єктів, учасників пригоди (транспортного засобу, пішоходів та інше);
- зв'язки слідів між собою і з подією, яка розглядається, механізмом їх утворення;
- причини відсутності слідів і предметів, їх властивостей і ознак (коли вони мають бути).

Аналіз окремих слідів на місці пригоди є першим ступенем, що дає змогу з'ясувати причинні зв'язки між ними. Сліди завжди перебувають у взаємозв'язку. Виявлення одного сліду або ознак слідів може наштовхувати на пошук інших слідів або речей (предметів). Використання тактичного прийому, який полягає в аналізі

окремих слідів на місці пригоди, дозволяє, зокрема, виявляти більш широкий діапазон слідів, що належать до певної пригоди, визначити залежності між ними. Важливо підкреслити, що не потрібно брати до уваги сліди, які не мають стосунку до цієї пригоди.

Настільки ж необхідним тактичним прийомом у системі є моделювання події, що відбулася. Кожна уявна модель події, що відбулася, при застосуванні її в процесі розслідування ДТП характеризується більшим або меншим ступенем імовірності. Уявне моделювання дає змогу виявити нові факти та певну невідповідність. При реальному відображенні події пригоди уявна модель повинна збігатися з інформацією, виявленою на місці ДТП. Якщо між ними виникають суперечності та розбіжності, це означає, що ситуація огляду була неправильно прогнозована спочатку.

2.) ДТП відображена неповно. У такій ситуації завдання слідчого полягає в тому, щоб відтворити картину того, що трапилося. Ступінь неповноти відображення може бути різним. Якщо відображення не передає тих змін середовища, за яким можна було б скласти судження про відображений об'єкт, то невідповідність є суттєвою. Виникнення неповного відображення може бути пов'язане з такими моментами:

- а) у процесі ДТП подія не відобразилася повністю на місці пригоди;
- б) після ДТП відбулися зміни об'єктів огляду – слідової інформації, речових доказів.

Система тактичних прийомів при неповному відображенні події включає в себе такі прийоми:

- 1) аналіз окремих слідів (предметів), їхніх ознак, розташування;
- 2) застосування уявної реконструкції окремих елементів події;
- 3) моделювання з метою відтворення події, що відбулася;
- 4) зіставлення модельованої події і реальної картини місця пригоди.

Така система прийомів використовується в тому випадку, коли на місці ДТП виявлено окремі предмети або сліди і механізм пригоди не достатньо зрозумілий. Огляд місця ДТП в цьому випадку потрібно розпочинати з аналізу окремих слідів

(предметів), їхніх ознак, розташування. Такий тактичний прийом створює можливість визначити об'єкти, що мають значення для справи, з'ясувати зв'язки між окремими слідами та їх можливе місце знаходження. Як приклад, ситуація, коли на місці пригоди слідчий провів огляд автомобіля який скоїв наїзд на пішохода, і прилеглої території, а сам пішохід із тілесними ушкодженнями був відправлений у медичний заклад перед прибуттям слідчого. Під час огляду слідчий на деякій відстані від задньої частини автомобіля зліва від його смуги руху виявляє кілька плям бурого кольору, схожих на кров, а також слід пересування (відкидання) тіла пішохода за шаром пилу на дорожньому покритті. Таким чином, аналіз слідів допомагає з'ясувати місце наїзду на пішохода.

Неповне відображення події пригоди зумовлює необхідність використання уявної реконструкції її окремих елементів. Уявна реконструкція здійснюється шляхом відображення окремих образів, що виникають у слідчого внаслідок сприяння окремих об'єктів та їхніх описів. Така реконструкція можлива після ретельного аналізу окремих слідів на місці пригоди. Вона дає широкі можливості для формування припущень стосовно елементів події, яких не вистачає, дає змогу відтворити (в уяві) її деталі і простежити зв'язки та залежність між наявністю (відсутністю) одних слідів і неможливістю уникнути наявності інших.

Ще один такий прийом у системі, що розглядається – моделювання з метою відтворення події, що конструюється у процесі огляду місця пригоди. Таке моделювання може торкатися:

- частини досліджуваної події;
- її найбільш загальних рис;
- кількох імовірних моделей.

У ситуації неповного відображення події пригоди виникає необхідність у зіставленні модельованої події і реальної обстановки місця пригоди. Такий прийом виконує контролюючу функцію яка створює можливість з'ясувати наявність невідповідностей і суперечностей між ними або підтвердити їх тотожність.

3.) ДТП не знайшла свого явного відображення. Така ситуація може виникнути, якщо:

а) знищені сліди та речові докази на місці пригоди, зміни у середовищі зникли і виявити їх не можливо (знищення слідової інформації передбачає наявність іншої інформації – слідів знищення);

б) подія у цьому місці взагалі не відбувалася.

Система тактичних прийомів у цій ситуації:

1) зіставлення первинних даних з інформацією з місця пригоди;

2) залучення до участі в огляді осіб, які повідомили про подію;

3) аналіз ознак знищення або зникнення слідів;

4) аналіз іншої інформації місця пригоди і її зіставлення зі з'ясованими фактами.

Відсутність явного відображення події пригоди передбачає, перш за все, використання тактичного прийому, який ґрунтується на зіставленні первинних даних з інформацією з місця пригоди. Зіставлення дає слідчому можливість зробити припущення стосовно того, чи могла пригода об'єктивно відбутися в цьому місці, які сліди повинні були залишитися, їх локалізація. У процесі зіставлення можуть бути з'ясовані й явні суперечності, неточність між указаним водіями (пішоходами) місцем і реальним.

Корисним може виявитися і застосування такого тактичного прийому, як залучення до участі в огляді осіб які повідомили про пригоду (особливо тоді, коли автомобіль зникає з місця пригоди). Ці особи можуть надати суттєву допомогу слідчому у визначенні меж місця пригоди, відшукуванні слідів, предметів, що відділилися від транспортних засобів, особистих речей потерпілих та ін.

Важливим тактичним прийомом у цій системі є аналіз ознак знищення слідів на місці пригоди. Зміни зі слідами можуть відбуватися внаслідок дії природних умов (змивання дощем, таненням снігу, випаровуванням на сонці, пересуванні під поривами вітру та ін.) або через умисні дії конкретних осіб (перенесення уламків скла, перенесення предметів, що відділилися від автомобіля, переміщення самого

автомобіля, затирання осипу ґрунту та ін.). Учасники пригоди часом намагаються «стерти» відображення події, що відбулася, змінюючи обстановку на місці ДТП. У цьому випадку відбувається перетворення слідів пригоди у сліди їх знищення або зникнення. Так, після зіткнення автомобілів ВАЗ-2106 та ГАЗ-24 водій останнього був відправлений з місця пригоди до лікарні. Водій автомобіля ВАЗ-2106, залишаючись на місці пригоди, перед приїздом слідчо-оперативної групи зібрав більшу частину уламків скла і фрагментів зруйнованого облицювання і переніс на свою смугу руху. Після зіткнення автомобілів вони були відкинуті до країв проїзної частини і відразу зробити висновок про знаходження місця зіткнення відносно меж проїзної частини було досить складно. Але спроба переконати слідчого у тому, що зіткнення відбулося на смузі руху водія автомобіля ВАЗ-2106 була невдалою, оскільки на дорожньому покритті було виявлено слід у вигляді зігнутої борозни, розташованої на смузі руху ГАЗ-24. Характер пошкоджень автомобіля ГАЗ-24 давав підстави для попереднього висновку, що згадана борозна утворилася після розгерметизації його переднього колеса (хвилеподібна деформація закраїни диска з нашаруванням частинок бітуму) [66, с. 26]. Таким чином, використовуючи аналіз слідів знищення або їх зникнення слідчий може отримати інформацію про те, які способи використовувалися при знищенні або які умови сприяли зникненню.

У ситуації, що розглядається передбачається використання такого прийому, як аналіз іншої інформації місця пригоди та зіставлення її зі з'ясованими фактами. Може бути так, що окремі деталі місця пригоди, не пов'язані безпосередньо з подією, що розслідується, могли вплинути на її механізм. Такі об'єкти можуть бути зіставлені із вже з'ясованими фактами з метою з'ясування їх причетності до цієї пригоди.

4.) ДТП відображена хибно. Випадки відображення не дорожньо-транспортної пригоди, а іншої події, мають місце при спробах учасників пригоди спотворити реальну картину того що трапилося. У цій ситуації необхідно звернути увагу на обставини, що несуть у собі інформацію не про пригоду, відображенням якої вони

нібито є, а іншу подію – інсценування, спотворення фактів (бездоказовість і неузгодженість показань, наявність у них явних суперечностей).

Система тактичних прийомів при хибному відображенні події злочину спрямована на виявлення негативних обставин, які несуть у собі інформацію не про істинну подію, а про дані, які порушують природне співвідношення причини та наслідку. Ця система містить прийоми:

- 1) зіставлення інформації місць ДТП з традиційним і природним перебігом події;
- 2) зіставлення інформації місця пригоди з типовими аналогами;
- 3) зіставлення слідів (предметів), виявлених на місці пригоди, між собою;
- 4) зіставлення даних місця пригоди з доказами, точно з'ясованими у справі.

Хибне відображення пригоди може бути встановлене шляхом зіставлення інформації з місця пригоди з традиційним природним перебігом події. Традиційність і природність перебігу події пов'язані з уявленням слідчого про її закономірний розвиток і перебіг. Так, в одному випадку водій автомобіля, що скоїв наїзд на пішохода, стверджував, що пішохід перетинав проїзну частину справа наліво по ходу руху автомобіля та контактував з правим дзеркалом заднього виду. Під час огляду трупа пішохода на місці пригоди слідчий звернув увагу на його розташування відносно меж проїзної частини, транспортного засобу, який скоїв наїзд, а також на характер явно виражених тілесних ушкоджень, зокрема, на неприродно повернуту праву ногу. Характер перелому правої ноги та його розташування за висотою від рівня стопи свідчили про те, що пішохід перетинав проїзну частину з ліва на право по ходу руху автомобіля і контактував з переднім бампером автомобіля.

Зіставлення інформації місця пригоди з типовими аналогами, як тактичний прийом, передбачає наявність у слідчого професійних знань про типові механізми ДТП. Професійні знання про випадки з власного досвіду розслідування чи досвіду розслідування колег (а також знання, отримані в результаті службової підготовки, підвищення кваліфікації тощо) повинні допомагати йому у визначенні доказів, які можуть бути виявлені за цих обставин, і зіставленні їх із дійсністю. Використання

аналогії забезпечує перенесення знань про одні факти на інші, вже досліджувані факти, якщо між відомими і досліджуваними фактами наявні риси схожості – подібності. Зокрема, зіставлення інформації з місця ДТП з природним перебігом події з минулого досвіду дає змогу виявляти певні негативні обставини, які перебувають у суперечності з реально встановленою обстановкою.

Як тактичний прийом у системі, що розглядається, ефективними є використання зіставлення слідів (предметів), виявлених у процесі огляду місця ДТП, з довідковими даними. Останні є описом слідів за їх формою, розміром, зовнішнім проявом, локалізацією та ін. Також хибність відображення події можна діагностувати шляхом зіставлення слідів (предметів), виявлених на місці пригоди між собою. Таке зіставлення створює можливість виявити відсутність причинено-наслідкових зв'язків між окремими слідами. Як тактичний прийом застосовується також і зіставленням даних місця пригоди з доказами, точно з'ясованими у справі. Здійснюючи огляд місця пригоди, слідчий вже володіє певною інформацією про характер події, а іноді й доказами, що підтверджують ті чи інші факти. Зіставлення інформації з місця пригоди з доказами дозволяє з'ясувати невідповідність між ними.

Застосування дослідних прийомів огляду. Зважаючи на особливості тактики огляду місця ДТП, окремого розгляду заслуговує ще один аспект даної слідчої дії, який полягає у використанні спеціальних знань [121]. Як зазначалося, особливості тактики огляду обумовлені складністю структури ДТП, як об'єкта пізнання, а відтак і багатоплановістю завдань, вирішення яких потребує використання низки спеціальних знань. Будучи наслідком порушення певних правил, ДТП відбувається за своїми специфічними закономірностями. І під час досудового розслідування потрібно встановити, як відзначав М. С. Романов, не тільки факт порушення цих певних правил конкретним суб'єктом, але й встановити наявність причинного зв'язку між порушенням правил і наслідками, що настали в результаті ДТП [151, с.3]. Надати ж спеціальне (технічне) пояснення механізму цієї події може тільки експертиза. Відтак, огляд місця ДТП формує необхідне підґрунтя для такої експертизи (експертиз) [37]. Це

обумовлює необхідність участі в його проведенні спеціалістів і застосування ними певних дослідних прийомів, які виступають невід'ємним елементом тактики огляду. Дослідні прийоми мають для огляду місця дорожньо-транспортної пригоди особливе значення, оскільки слідчий стикається зі специфічними матеріальними об'єктами та слідами. Об'єктами огляду місця ДТП на ділянці місцевості можуть бути: дорожнє полотно, дорожні знаки перешкоди штучного характеру, транспортні засоби та їх сліди, тіла загиблих людей та ін. Звідси впливає ряд особливостей тактики огляду в цілому. У цьому аспекті огляд місця ДТП недостатньо повно висвітлений у криміналістичній літературі.

Загальне правило, що огляд місця події є невідкладною слідчою дією, надзвичайно актуальне щодо місця ДТП, оскільки інтенсивний рух транспорту і пішоходів може привести до зміни обстановки, знищення або пошкодження слідів та інших речових доказів. Їх втрата можлива також і внаслідок дій водія, зацікавленого у сприятливому для нього завершенні справи або під впливом метеорологічних умов. Як зазначалося, сам перебіг пригоди і її результати залежать від взаємодії чотирьох основних елементів: дорожньої обстановки, транспортного засобу, водія і пішохода. Кожен із цих елементів, окрім водія і транспортного засобу, до моменту виникнення аварійної обстановки діє автономно, але у процесі її розвитку, що часто триває десятки частки секунди, потребує вельми ретельного та всебічного дослідження ознак, яке б дало змогу з'ясувати механізм дії і взаємозв'язки згаданих елементів. Для цього, як правило, необхідні інженерні знання вимірювання різних параметрів, що неможливо зробити без використання науково-технічних засобів і допомоги фахівців. У зв'язку з цим актуальними є наступні положення.

Технічною причиною ДТП може бути дорожня обстановка сама по собі та її окремі деталі. До технічних причин, що охоплюються поняттям «дорожня обстановка», належать: незадовільне планування доріг, недосконалість дорожнього покриття, споруд і засобів регулювання, дефекти дорожнього полотна, мала пропускна спроможність вулиць, незадовільна оглядовість дороги, особливо на перехрестях,

погана видимість, зокрема у темряві, відсутність освітлення дорожніх знаків та вуличних магістралей або вкрай несприятливі метеорологічні умови. Встановлення таких обставин може надавати підґрунтя для висування версії про порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху та відповідної кримінально-правової кваліфікації (ст. 288 КК України). Суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особа, яка виконує такі роботи [93]. Але вплив таких несприятливих умов обов'язково повинен бути предметом дослідження інженерно-транспортної (автотехнічної) або іншої експертизи у кожному кримінальному провадженні. Це особливо важливо тоді, коли пригода виникла у складній дорожній обстановці, пов'язаній із впливом указаних умов. На наш погляд, вони підлягають дослідженню, у першу чергу, слідчим і спеціалістом саме під час огляду місця пригоди. Для такого дослідження необхідна участь фахівців з організації руху, інженерів – автомобілістів, дорожників, електриків, світлотехніків та ін. З їх допомогою слідчий може правильно, з науково-технічних позицій дослідити і детально зафіксувати справжню картину дорожньої обстановки. Звичайно, під час подальшого розслідування виникає необхідність призначення експертизи.

Найбільш актуальним елементом у механізмі ДТП і причинного зв'язку може бути технічний стан транспортного засобу. Із позицій дослідження технічних причин дорожньо-транспортної пригоди, всі транспортні засоби як об'єкти дослідження можна розділити на дві групи:

- транспортні засоби, окремі агрегати яких містять технічні несправності;
- справні транспортні засоби, що з тих чи інших причин об'єктивного характеру брали участь у пригоді.

У транспортних засобах першої групи технічні несправності найчастіше мають місце в основних агрегатах автомобіля, які можуть бути безпосередньою причиною ДТП. До таких агрегатів належать гальма, ходова частина разом із підвіскою, рульове

керування, освітлення, сигналізація тощо. Їх необхідно докладно досліджувати при огляді місця ДТП. Транспортні засоби другої групи, агрегати яких справні, можуть містити й інші технічні елементи, здатні спричинити дорожньо-транспортну пригоду: конструктивно невдало розташовані сидіння та інші вузли, що створюють незручності у керуванні та спостереженні за дорожньою обстановкою, потрапляння у кабіну водія за звичайних умов або в небезпечній чи аварійній обстановці відпрацьованих газів і випарів бензину, недостатнє опалення кабіни у зимових умовах, незадовільна прозорість вітрового і бокового скла, що ускладнює оглядовість і видимість, вібрація і шум автомобіля. Кожна зі згаданих причин як у першій, так і у другій групі транспортних засобів стає об'єктом дослідження на місці пригоди за участю спеціаліста. Встановлення таких обставин надає основу для висування версії про випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України), де суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією.

Таким чином, однією з особливостей огляду місця ДТП є необхідність вивчення на місці всіх її елементів, механізму їх дії і взаємодії. Проте і їхні автономні дії, і взаємодія між собою також є специфічними у момент дорожньо-транспортної пригоди. Зокрема, в одних випадках може мати місце тільки взаємодія дорожньо-транспортної обстановки і транспортного засобу, в інших – дорожньої обстановки пішохода та транспортного засобу тощо. Можлива взаємодія одного транспортного засобу з іншим. Проте найчастіше трапляється взаємодія всіх чотирьох елементів ДТП. Тому огляд не можна вважати закінченим поки не буде досліджено весь механізм цієї взаємодії з усією повнотою. Внаслідок автономної дії окремих елементів ДТП або взаємодії між собою цих елементів у аварійній або небезпечній обстановці на них утворюються певні зміни (сліди кочення, юзу, гальмування, удару руйнування, відшарування, пошкодження одягу, тіла тощо). На транспортному засобі можуть виявлятися сліди людини, на людині сліди транспортного засобу і тому подібне. Усі вони можуть бути

виявлені під час ретельного огляду, якщо слідчий вміло скористається допомогою спеціалістів. Застосування дослідних прийомів під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди обумовлюється не тільки взаємодією згаданих елементів. Значну роль тут відіграє й часовий фактор, адже ДТП є ще й динамічно швидкоплинною пригородою. У момент пригоди діють різні фізичні закони, що накладають своєрідний відбиток на обстановку і утворення слідів. Вивчення дії цих законів вимагає застосування дуже точних технічних прийомів вимірювання та спеціальних знань, у першу чергу, на місці пригоди.

У результаті ДТП на місці утворюється складна матеріальна обстановка, що несе різноманітну інформацію про обставини пригоди. Саме місце ДТП поєднує у собі величезну кількість динамічних слідів, що з'явилися внаслідок дії сил інерції, відцентрових сил, сил опору руху транспортного засобу, що створює специфічну обстановку. Для того щоб зрозуміти специфіку утворення слідів, для їх дослідження потрібно застосовувати чисельні прийоми механіки та інженерних розрахунків, що потребує допомоги спеціалістів. Важливим також є застосування одного з ефективних прийомів пізнання - моделювання як уявного (ідеального), так і фізичного (матеріального). Але застосування моделювання дає найкращий ефект тільки у тому випадку, коли зібрано та зафіксовано достатню інформацію про механізм ДТП, коли цю інформацію вивчено на місці, точно і повно відображено у протоколі огляду і схемі ДТП, а також шляхом застосування фотозйомки або відео зйомки. Таким чином під час огляду місця ДТП потрібно мати на увазі, що чим повніше буде зібрано і зафіксовано інформації, тим достовірнішу модель досліджуваних явищ, процесів, об'єктів можна відтворити. Спільне усвідомлення цього слідчим і спеціалістом, які проводять огляд місця ДТП, дозволяє не тільки цілеспрямовано проводити огляд, але вже й використовувати уявні моделі ДТП і тут же перевіряти їх відповідність реальній обстановці місця пригоди. Таким чином, вміле застосування дослідних прийомів під час огляду надає можливість зібрати значний обсяг точної інформації, яка забезпечує повноту вихідних даних для експертного дослідження.

Але складність аналізу дорожньо-транспортних пригод пояснюється не тільки необхідністю дослідження взаємодії автомобіля та дороги як фізичних тіл, для чого необхідні дані огляду місця події, але й тим, що правдива причина пригоди найчастіше як би маскується іншими. Нерідкі випадки, коли вона виявляється тільки при ретельному вивченні обставин, що на перший погляд здаються несуттєвими чи навіть узагалі не мають відношення до справи. Наприклад, наїзд автомобіля на пішохода чи іншу перешкоду часто пояснюють перевищенням швидкості руху або несвоєчасним, тобто запізним гальмуванням. У таких випадках представляється, що наїзд – це результат дій водія. Однак, при ретельному огляді гальм і шин виявляється, що збільшення гальмового шляху відбулося через незадовільний їх технічний стан, а дії водія були правильними і не могли викликати пригоди.

Фіксація результатів огляду. До особливостей тактики огляду місця ДТП слід віднести й використання засобів фіксації. Преш за все, це стосується складання протоколу огляду. Зважаючи на ту обставину, що огляд місця ДТП формує необхідне підґрунтя для експертиз, при проведенні яких вирішуються ключові питання наявності причинно-наслідкових зв'язків у механізмі пригоди, повнота протоколу має першочергове значення. Для гарантування належної якості складання протоколу огляду місця ДТП в кожному конкретному випадку на основі узагальнення багаторічної слідчо-експертної практики було розроблено бланк такого протоколу з максимальною деталізацією позицій (граф), які повинні бути відображені у протоколі (див. Додаток А). Тим самим була забезпечена обов'язковість фіксації параметрів місця огляду та обставин, необхідних для подальшого експертного дослідження, а також можливість реконструювання місця ДТП у випадку необхідності.

Особливості складання протоколу огляду місця ДТП торкаються, перш за все, його описової частини. Описова частина починається, як правило, з визначення координат місця пригоди і загальної характеристики обстановки місця пригоди. Основним змістом цієї частини протоколу є детальне описання обстановки місця ДТП, окремих її фрагментів і вузлів.

Рекомендується наступний порядок заповнення описової частини протоколу у відповідності зі структурою (графами) бланку (див. Додаток А). Перш за все, фіксується блок інформації щодо умов огляду місця події (час доби, характер освітлення, погодні умови, температура повітря). Також вказується напрямок, в якому здійснювався огляд (наприклад, від вул. Клочківської до просп. Перемоги), а також вид події (наїзд на пішохода, зіткнення транспортного засобу тощо).

У графі «1. Місце дорожньо-транспортної пригоди розташовано» потрібно вказати назву населеного пункту, вулиці чи перехресть вулиць (шосе), номер будинку, поряд з яким сталася ДТП. Якщо подія відбулася поза населеним пунктом, то потрібно знайти будь-який постійний орієнтир (кілометровий стовп-вказівник, пронумерований стовп лінії електропередачі, дорожній знак тощо) і від нього здійснювати всі виміри. Якщо відстань до вибраного орієнтира складає 100-150 м, виміри доцільно здійснювати за допомогою рулетки (20-30 м), якщо ж відстань складає більше 150 м, то її рекомендується визначати за допомогою спідометра автомобіля. У будь-якому випадку фіксацію місцезнаходження потрібно виконати так, щоб потім його можна було знайти.

У графі «2. Елементи вулиці, дороги» потрібно вказати наявність таких елементів дорожньої обстановки як міст, шляхопровід, естакада, зупинка транспорту, пішохідний перехід, перехрестя (регульоване – нерегульоване), залізничний переїзд (регульований – нерегульований), а також відстань до них від місця ДТП.

У графі «3. Проїзна частина» вказується наявність і величина поздовжнього ухилу дороги, яка характеризується такими поняттями, як «горизонтальна ділянка», «крива в плані», «пряма в плані», «спуск крутизною (градус)», «підйом крутизною (градус)». Горизонтальність дороги визначається окомірно, а крутизна спусків і підйомів за допомогою таких приладів, як екліметр або теодоліт.

Окомірно визначити поздовжній ухил дороги неможливо, оскільки кутові відхилення від горизонталі органами чуття людини не фіксуються, а помилка в кілька десятих градуса може потягти за собою помилку в наступних технічних розрахунках

при проведенні експертизи. Якщо у розпорядженні слідчого відсутні вказані прилади, то визначення поздовжнього ухилу дороги потрібно доручити експерту-автотехніку, який залучається до огляду як спеціаліст. У крайньому випадку необхідні виміри можуть бути виконані фахівцем дорожньо-експлуатаційного управління, де наявні відповідні геодезичні прилади.

Якщо ДТП відбулася на ухилі або підйомі дороги, то потрібно також вказати, на якій саме відстані вона мала місце від початку спуску чи підйому за рухом транспортного засобу. Величина цієї відстані потрібна для подальших розрахунків стосовно визначення можливості з боку водія запобігти ДТП.

Якщо дорога «крива в плані», потрібно визначити радіус її повороту в метрах, для чого вимірюється хорда дуги повороту та висоти сегменту, утвореного хордою і дугою. Розрізняють внутрішню і зовнішню дуги повороту (ширина дороги може бути значною з кількома смугами руху). Вимірюванню може піддаватися внутрішня дуга повороту або зовнішня, про що потрібно обов'язково вказати у протоколі огляду. Виміряна довжина хорди дуги повороту і відповідна їй висота сегмента можуть бути записані у протоколі без розрахунку радіусу повороту дороги, що буде зроблено при проведенні відповідної експертизи. Таким чином, завдання огляду в цьому аспекті полягає у забезпеченні майбутньої експертизи необхідними вихідними даними для наступних технічних розрахунків.

У графі «4. Вид покриття» фіксуються відомості, що характеризують покриття дороги, з використанням чітко визначених у бланку протоколу понять «асфальтобетонне (монолітна поверхня сіро-чорного кольору)», «цементно-бетонна (сірого кольору)», «чорне покриття (холодний асфальт)», «щебеневе», «булижник», «грунтова». Потрібно звернути увагу, що для майбутніх технічних розрахунків важливим є не тільки вид покриття, але й його тип (стосується тільки асфальтобетону і цементобетону), яким позначається ступінь зернистості, щільності, шорсткості тощо. Наприклад, асфальтобетонні і чорні покриття можуть бути підсилені дрібним гравієм,

шляхом його вдавлювання у в'язку основу. Поверхня таких доріг нагадує наждачний папір і характеризується найвищим коефіцієнтом зчеплення.

У графу «5. *Стан покриття*» вносяться відомості про покриття дороги з використанням понять: «сухе чисте (відсутня волога, пил, бруд, пісок, нафтопродукти)»; «сухе забруднене (наявність частинок бруду, піску, продуктів зносу шин)»; «сухе брудне, замаслене (наявність бруду у вигляді плям або слідів різного роду нафтопродуктів)»; «вологе чисте (пори насичені вологою, проте плівка вільної води відсутня)»; «вологе забруднене»; «вологе брудне (замаслене)»; «сніг рихлий (товщина)»; «сніг укатаний (товщина)» тощо.

У графі «6. *Дорожнє покриття загальною шириною...*» вказується, відповідно, ширина дороги і організація руху на одному чи двох напрямках (число смуг для руху), а також ширина розділової смуги.

У графі «7. *На проїзній частині нанесені...*» заносяться відомості, що характеризують лінії повздовжньої розмітки з вказівкою на їхній колір (білий чи жовтий) і призначення. Наприклад, на проїзній частині нанесена лінія повздовжньої розмітки білого кольору, яка розділяє транспортні потоки протилежних напрямків.

У графу «8. *До проїзної частини примикають...*» вносяться відомості про наявність справа і зліва:

- бордюрного каменю (його висота-ширина);
- узбіччя з вказівкою його ширини та характеру покриття (грунт, щебінь, трав'яний покрив тощо);
- тротуару (його ширина визначається від краю проїзної частини до лінії забудови);
- інших елементів (наприклад, кюветів).

Потрібно зазначити, що ширина проїзної частини, узбіччя, тротуарів і кюветів вимірюється рулеткою з точністю до 0,1 м. Вимірювання проводиться суворо перпендикулярно до повздовжньої осі дороги (вулиці), яка може бути призначена як для одностороннього, так і для двостороннього руху. Елементи дороги вказуються з урахуванням напрямку руху транспортного засобу (справа-зліва). Параметри кюветів

визначаються наступним чином: на кювет накладається пряма рейка достатньої довжини або натягується шнур. Ширина кювета вимірюється рулеткою по рейці або шнурові. Глибина кювета вимірюється від рейки (шнура) до дна кювету перпендикулярно поверхні землі. Надалі вимірюється довжина відкосів кювету. Кут нахилу внутрішнього відкосу визначається розрахунком за правилами вирішення прямокутного трикутника тригонометричним шляхом. Цей розрахунок може бути виконаний спеціалістом-автотехніком за відомою глибиною кювету та довжини внутрішнього і зовнішнього відкосів і є проявом застосування при огляді дослідних прийомів.

У графі «9. Далі за тротуаром-узбіччям...» вказується наявність справа та зліва об'єктів, які могли впливати на оглядовість дороги і прилеглої території, а відтак повинні бути віднесені до елементів дорожньої обстановки (зелені насадження, будови, опори освітлення з відповідними позначками, рекламні щити, торгівельні кіоски й палатки тощо).

У графу «10. Геометричні координати місця події» вносяться відомості про безпосереднє розташування місця наїзду (зіткнення) відносно меж проїзної частини (орієнтирів), встановлені на підставі аналізу слідів і локалізації пошкоджень транспортного засобу.

У графі «11. Спосіб регулювання руху на даній ділянці» вказується наявність чи відсутність світлофору з автоматичним чи ручним керуванням. При відсутності світлофору у протоколі огляду вказується, що «рух не регулюється».

У графі «12. Місце події знаходиться в зоні дії дорожніх знаків, установлених по ходу огляду» вказується наявність дорожніх знаків (попереджувальних, пріоритету, забороняючих тощо), зона їх дії та відстань до місця події. Важливим при цьому є вказівка на видимість цих знаків. Якщо видимість знаку обмежена, наприклад, деревами, кущами, певними спорудами, рекламними чи агітаційними щитами, то це потрібно зафіксувати у протоколі.

У графі «13. *Умови освітленості на даній ділянці шляху*» вказується час доби (світле, темне, сутінки) на момент огляду, а також характер освітленості, що визначається поняттями «не освітлений», «міське електроосвітлення», «світло з вікон будинків» або вказівкою на інші джерела світла (наприклад, фари автомобіля). Іноді при штучному освітленні не всі стаціонарні світильники є справними і на момент огляду деякі з них можуть бути непрацюючими. Тому важливим є внесення в протокол огляду (і схему ДТП) відомостей про наявність світильників та їх робочий стан.

У графу «14. *Відстань видимості з робочого місця водія*» вносяться відомості щодо відстані, з якої водій міг помітити перешкоду і яка визначається з включеним ближнім світлом фар, з включеним дальнім світлом фар чи при виключених фарах та при денному освітленні. Цей параметр визначається експериментально та є яскравим прикладом застосування дослідних прийомів при огляді місця ДТП.

У графі «15. *Оглядовість з кабіни водія із смуги руху транспортного засобу*» потрібно вказати відповідну відстань у метрах, визначивши її експериментально. У випадку, якщо під час ДТП, наприклад, при зіткненні транспортних засобів на перехресті вулиць (доріг), мали місце об'єкти, які могли обмежувати оглядовість водія, то такі об'єкти повинні бути вказані у протоколі огляду і схемі ДТП.

У графі «16. *Розташування транспортних засобів на місці події*» потрібно визначити місцезнаходження кожного транспортного засобу, який був задіяний у механізмі ДТП. Таке визначення здійснюється за такими параметрами:

- 1) марка-модель, державний номер транспортного засобу;
- 2) місцезнаходження за системою координат щодо меж проїзної частини (по ходу руху транспортного засобу);
- 3) місцезнаходження за системою координат щодо місця наїзду-зіткнення, меж перехрестя, прилеглих будівель.

Транспортні засоби «прив'язуються» відстанями за взаємно перпендикулярними напрямками до обраного нерухомого орієнтиру і до однієї з меж проїзної частини дороги. Оскільки транспортний засіб є об'ємним предметом, то його положення на

місцевості потрібно визначати за трьома розмірами: 1) лінійним розміром уздовж дороги від обраного орієнтиру; 2) лінійним розміром перпендикулярно повздовжньої осі дороги від переднього колеса до межі проїзної частини дороги; 3) лінійним розміром перпендикулярно повздовжньої осі дороги від заднього колеса до межі проїзної частини дороги. Визначені відстані (розміри) записуються у протоколі та наносяться на схему ДТП.

У графі «17. Локалізація пошкоджень транспортних засобів» вказується точне розташування пошкоджень (деформацій) на транспортних засобах, їх характер, розміри та напрямок. Наприклад, на правій боковій частині кузова автомобіля «Опель-омега», на площині правого переднього крила знаходиться поздовжня вм'ятина довжиною 7-9 см, шириною 4-6 см і глибиною 0,2-0,4 см, розташована на висоті 58-60 см. Напрямок вм'ятини: спереду-назад.

У цій же частині протоколу вказується результати перевірки технічного стану транспортного засобу: стан рульового управління; положення важеля ручного гальма і важеля перемикачів передач; стан гальмівної системи (ножного і ручного гальм); стан освітлювальних сигнальних приладів; стан лобового, бокового й заднього скла, дзеркал заднього виду та ступеня їх забруднення; наявність та справність склоочисників; ступінь зносу шин та їх пошкоджень.

Окремою є графа «18. Сліди шин (окрім слідів гальмування)», де потрібно вказати, чи є на місці пригоди сліди шин (кочення, ковзання, заносу), якому транспортного засобу належать і якими колесами залишені. Також ці сліди повинні бути детально описані з вказівкою на їх місцезнаходження. Окремо від слідів шин описуються сліди гальмування («19. Сліди гальмування»), де потрібно вказати їх місцезнаходження (розташування), розміри та інші параметри у відповідності з наведеними у бланку протоколу пунктами.

Графа «20. Ознаки напрямку руху транспортного засобу» заповнюється у тому випадку, коли транспортний засіб зник з місця події або його було прибрано. Напрямок руху визначається за:

- формою і напрямком сліду кочення;
- бризками води або масла;
- напрямком слідів юзу;
- напрямком слідів заносу;
- слідами буксування;
- кінцевому розташуванню транспортного засобу.

У графі «21. *Наявність відділених від транспортного засобу частин, деталей та інших об'єктів*» фіксуються виявлені на місці події крила, колеса, фрагменти облицьовування, частинки фарби, осколків скла, осипи ґрунту, частини вантажу або багажу, слідів рідини тощо). Потрібно точно вказати їхнє місцезнаходження з позначенням на схемі ДТП, що має велике значення для майбутніх розрахунків.

Окрему увагу потрібно приділити пошуку й фіксації слідів на оточуючих предметах обстановки («22. *Наявність на місці події слідів контактної взаємодії транспортного засобу з навколишніми предметами*»). У цій частині протоколу необхідно вказати форму і характер виявлених слідів-нашарувань (частинки фарби або скла, мікросліди металізації, нашарування паливно-мастильних матеріалів, гуми, пластмаси, шматочки деревини тощо), а також місце їх знаходження (на бордюрах, огорожі, стовпах, деревах тощо) з позначенням на схемі ДТП.

Виявлення вказаних слідів контактної взаємодії об'єктів у механізмі ДТП та їх фіксація є досить важливими для подальшого аналізу й формування висновків експертиз. Як зазначається в спеціальній літературі, завдання дослідження в процесі доказування слідів контактної взаємодії елементів обстановки місця ДТП повинно розглядатися як окрема самостійна задача, що вирішується на основі спеціальних знань [66, с. 50].

У графі протоколу огляду «23. *Інші сліди на дорожньому покритті*» фіксуються:

- сліди, залишені потерпілим при наїзді-зіткненні;
- сліди масла, гальмівної або охолоджуючої рідини;

- сліди ковзання частин транспортного засобу (подряпини, вибоїни, потертості траси, нашарування частинок фарби);
- сліди перекидання транспортного засобу (подряпини траси, нашарування частинок фарби);
- сліди залишені відкинутими об'єктами (сліди волочіння, потертості, подряпини, вибоїни, злам стебел трави і т.д.).

У графі «24. *Наявність шматків одягу, слідів, схожих на кров, мозкової речовини, слідів волочіння і т.д.*» вказується форма і характер відповідних слідів, їх місце розташування (на проїзній частині і транспортному засобі), розташування щодо меж проїзної частини або транспортного засобу.

У бланку протоколу огляду окремо виділена графа «25. *Дані про труп і опис його одягу*», де потрібно вказати: прізвище, ім'я, по-батькові та місце проживання (при наявності таких відомостей); стать, вік, зріст. Окремо надається опис одягу і взуття, їх стану. З даною графою пов'язана і наступна графа «26. *Місце розташування трупа і його поза*», в якій фіксуються:

- 1) де саме розташований труп (на проїзній частині, на тротуарі, на узбіччі, в кюветі і т. д.);
- 2) щодо меж проїзної частини (на відстані від лівого-правого краю проїзної частини по ходу руху транспортного засобу);
- 3) щодо нерухомих орієнтирів (ближньої межі перехрестя, освітлюваної опори №, кута будівлі № і т.д.);
- 4) щодо кінцевого розташування транспортного засобу (на відстані від передньої – задньої-бокової частини транспортного засобу);
- 5) чи переміщався до початку огляду від місця падіння (кінцевого розташування).

Детальний опис трупа здійснюється в окремій графі «27. *Наявність на тілі трупа і його одязі (взуття) пошкоджень і слідів контактної взаємодії з транспортним засобом (інших пошкоджень)*»:

- 1) прижиттєві дефекти (відсутність якої-небудь частини тіла);

- 2) сліди на одязі від удару по тілу пішохода (сліди контакту з деталями транспортного засобу);
- 3) пошкодження на тілі, характерні для ДТП (великі садна, порізи, переломи і т.д.);
- 4) сліди ковзання по поверхні проїзної частини;
- 5) сліди переїзду транспортним засобом на одязі;
- 6) інші сліди.

У графі «28. З місця події вилучено:» вказуються об'єкти або частини об'єктів, на яких залишилися сліди ДТП і які підлягають безумовному вилученню, як речові докази. При неможливості вилучення таких об'єктів виготовляються копії (відтиски, зліпки) слідів, що містяться на них.

Об'єкти, що вилучаються, пакуються та опечатуються в присутності понятих. Кожний пакет опоряджується биркою з пояснювальним написом і підписами слідчого та понятих. Спосіб упаковки вказується у протоколі.

У графі «29. В процесі огляду складені для залучення до протоколу:» фіксується факт виготовлення схеми ДТП, протоколу огляду транспортного засобу (якщо складався окремо), довідки про ДТП, виготовлені зліпки слідів. Окрім того, у графі «30. Застосування науково-технічних засобів:» у відповідних пунктах вказується на застосування: фотоапарату, відеокамери, масштабної лінійки, електронної рулетки, додаткових джерел освітлення, вимірювальних приладів тощо. Передбачена також графа «31. Заяви і зауваження». Таким чином, бланк протоколу огляду місця ДТП значною мірою формалізує огляд і забезпечує фіксацію в ньому всіх елементів обстановки місця події і залишених слідів, необхідних для подальшого аналізу як слідчим, так і експертами.

Важливим додатком до протоколу є схема місця ДТП, яка виготовляється під час огляду на окремому масштабному бланку (див. Додаток Б) або на міліметровому папері. Фактично вказана схема є графічним відображенням протоколу огляду місця події. Іншими словами, все те, що словесно описано в протоколі огляду місця події, має буквально відбитися на схемі.

На практиці вироблена певна процедура виготовлення схеми ДТП. Спочатку, визначивши межі огляду, складають чернетки, а потім на їх основі готують чистовий екземпляр схеми. Окремі об'єкти, що знаходяться на значній відстані від місця події, можуть позначатися на схемі умовними знаками з обов'язковою вказівкою їх розмірів і відстані до них.

На схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, де сталася дорожньо-транспортна пригода;
- сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів;
- сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів, їх розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо;
- координати місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з роздільними смугами;
- ширина тротуарів, узбіччя;
- розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розташування дорожньої розмітки;
- розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі. На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;
- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

Важливим додатком до протоколу огляду місця ДТП є й фототаблиця, яка виконується за загальними правилами, до якої прикладається лазерний носій інформації (компакт-диск), на який записано цифрові фотознімки. Особливості фотозйомки при огляді місця ДТП визначаються наступними положеннями:

- фотозйомка виступає засобом наочної фіксації наслідків ДТП, її обстановки;
- фотографії показують межі видимості з певного місця;
- фотографії використовуються для дослідження й підтвердження теоретичних і практичних передумов з метою відтворення обстановки ДТП в ході розслідування і судового розгляду;
- фотографії використовуються для встановлення й підтвердження меж огляду місця ДТП.

Тому, точку зйомки треба вибирати так, щоб її кінцевий результат (фотографія або зображення на моніторі) відображали специфічні умови видимості та обстановки ДТП. Фотографії повинні підкреслювати показання свідків, очевидців, потерпілих і водіїв, інших учасників ДТП, доповнювати або спростовувати їх.

3.2 Особливості тактики допиту учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших осіб

Як зазначалося, ДТП є динамічною системою «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», яка розгортається за короткий проміжок часу і, звичайно, її відображення у матеріальному навколишньому середовищі не може бути повним. Матеріальні сліди несуть у собі інформацію про наслідки пригоди в цілому і, можливо, про окремі її фрагменти. Але цілісна картина ДТП може бути відтворена і проаналізована тільки з використанням пам'яті людей, які були учасниками або очевидцями даної пригоди. Тому разом з оглядом місця події виключно важливим є тактично грамотне проведення допитів.

Допити осіб, які володіють інформацією, важливою для встановлення обставин ДТП, проводяться у відповідності із ст. 224 КПК України з використанням загальних тактичних прийомів, викладених у криміналістичній літературі [67; 132; 30; 42; 15; 61; 96; 78; 112]. У той же час тут є й певні особливості, обумовлені як специфікою самих злочинів, пов'язаних з ДТП, так і категоріями допитуваних осіб. Перш за все, потрібно відзначити, що вказані злочини, на відміну від загально кримінальних злочинів, попередньо не готуються, а по відношенню до тяжких наслідків ДТП є неумисними. Також потрібно відзначити, що злочини, пов'язані з ДТП, на відміну від загально кримінальних злочинів вчиняються неприховано у публічних місцях (вулиці населених пунктів, дороги з більш-менш інтенсивним рухом). Тому у більшості випадків за невеликим виключенням знайти очевидців ДТП не представляє дуже великих труднощів для правоохоронних органів. І є ще одна особливість у проведенні допитів на початковому етапі розслідування. Вона полягає у тому, що водії транспортних засобів, які були учасниками ДТП, як правило, допитуються як свідки. Набуття статусу підозрюваних винними водіями (і відповідно їх допит) найчастіше пов'язується з більш пізніми етапами досудового розслідування. Для визначення категорій допитуваних осіб

і тактики їх допиту зручно користуватися вищезгаданою структурною схемою ДТП. Вона ж використовується й для визначення предмета допиту (переліку запитань щодо обставин події) з урахуванням місця знаходження допитуваної особи під час ДТП.

Як свідки допитуються пішоходи-очевидці, пасажери транспортних засобів, водії, які були учасниками ДТП, та інші особи. У тактичному плані цю велику групу доцільно поділити на кілька категорій осіб в залежності від обсягу їх поінформованості про обставини ДТП і, відповідно, від предмета їх допиту:

- 1) особи, які безпосередньо сприймали істотні обставини ДТП;
- 2) особи, обізнані про умови та обставини, що передували початку виникнення небезпеки в дорожньому русі й розвитку ДТП;
- 3) особи, які вступали після ДТП в особистий контакт з його безпосередніми учасниками, тому з їх слів вони інформовані про характер вчинків, пов'язаних з обставинами ДТП;
- 4) особи, здатні повідомити відомості, що характеризують особистості учасників ДТП.

Першу категорію допитуваних утворюють свідки-очевидці (пішоходи), потерпілі (пішоходи, пасажери), які безпосередньо сприймали ДТП, і водії транспортних засобів, які брали участь в ДТП. Особливу увагу при розслідуванні потрібно приділяти показанням водіїв транспортних засобів. Вони повніше і краще сприймають розвиток дорожньої ситуації, ніж більшість інших свідків-очевидців. Разом з тим необхідно враховувати ту обставину, що в їхніх показаннях може бути більше недовомовленостей, неточностей і навіть вимислу. Це пов'язано з тим, що, виступаючи учасниками дорожнього руху, вони самі нерідко порушують встановлені правила. Зокрема, водії після ДТП часто перебільшують небезпеку дій особи, яка перебуває у стані конфлікту з ними, як учасник дорожнього руху. Тому їх показання потрібно ретельно аналізувати і перевіряти.

До другої категорії свідків входять:

- посадові особи транспортної організації або підприємства, відповідальні за технічний стан транспортних засобів;
- диспетчери, які оформляють шляхові документи;
- медичні працівники, які проводили передрейсові обстеження водіїв;
- посадові особи, у розпорядження яких був наданий автомобіль або інший транспортний засіб.

Допитом цих свідків можна встановити технічний стан машини при виході її на лінію, обізнаність водія про особливості дороги по маршруту руху, стан самого водія перед виходом в рейс і в дорозі тощо.

Третю категорію свідків складають особи, з якими спілкувався водій, який порушив правила дорожнього руху, після вчиненого ним діяння. У їх число можуть входити приятелі, сусіди по гаражним боксам, члени сім'ї. Вони зазвичай знають про обставини ДТП і про стан розслідування зі слів винного водія. Зміст відомостей про причини ДТП, повідомлені винною особою поза процесом розслідування, може виявитися корисними для з'ясування обставин ДТП.

У четверту категорію свідків входять особи, здатні повідомити відомості, що характеризують особистості учасників ДТП, особливо водіїв транспортних засобів, з точки зору їх психологічних і професійних якостей як учасників дорожнього руху. Це, перш за все, колеги по роботі, знайомі, родичі тощо.

Під час допитів слід враховувати, що раптовість, швидкоплинність та драматизм події, можуть призвести до неточних, уривчастих або суперечливих свідчень про обставини події. Також потрібно брати до уваги факт знайомства свідка з водіями транспортних засобів, які були учасниками ДТП (наприклад, пасажери). Тому, важливо виявити всіх свідків, зіставлення показань яких допоможе максимально повно з'ясувати обстановку, механізм вчинення та роль кожного з учасників ДТП. При цьому потрібно також пам'ятати, що показання допитуваних осіб потрібні й будуть використані для здійснення певних розрахунків при проведенні експертиз.

Допит водія. Під час допиту водія необхідно з'ясувати наступні обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, які мають важливе значення для встановлення особи, чиї дії призвели до неї:

- основні біографічні дані, відомості про навчання, службу в армії, роботу, сімейний стан;
- стан здоров'я, перенесені хвороби, дата проходження останнього медичного освідування;
- водійський стаж, кваліфікація (де і коли отримав права водія та кваліфікацію, категорії транспортних засобів, керувати яким має право); як часто керує транспортним засобом даної категорії;
- чи був раніше причетним до дорожньо-транспортної пригоди, за які порушення Правил дорожнього руху і до якої відповідальності притягався;
- час і місце вчинення дорожньо-транспортної пригоди: дата, місяць, рік (години, хвилини), вулиця, дорога, перехрестя та інше;
- тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, яким керував; кому він належить;
- маршрут і мета руху;
- час перебування за кермом до дорожньо-транспортної пригоди, стан самопочуття (утомлений, хворий); психоемоційний стан перед пригодою (які найважливіші події сталися в день події чи напередодні, як вони вплинули);
- коли востаннє проходив періодичний медичний огляд для підтвердження права на керування транспортним засобом, в якому лікувально-профілактичному закладі; чи проходив медичний контроль перед рейсом;
- чи вживав перед пригодою напої або речовини, що містять алкоголь, наркотики, токсичні або лікарські препарати;
- коли і ким транспортний засіб було випущено на лінію;
- технічний стан транспортного засобу; чи перевіряв технічний стан перед виїздом;

- характер, маса й габарити вантажу, що перевозиться, спосіб його кріплення;
- наявність пасажирів у транспортному засобі, їх кількість, розташування в салоні;
- з яким інтервалом до правого краю дороги (проїзної частини) рухався транспортний засіб;
- характеристика й стан дороги, перехрестя і таке інше;
- вид дорожньої розмітки, наявність засобів технічного регулювання й дорожніх знаків на місці пригоди;
- метеорологічні умови під час пригоди;
- стан видимості й оглядовості (наявність перешкод);
- характер руху автомобіля (прямолінійний з відхиленням праворуч або ліворуч), швидкість руху;
- чи рухались перед пригодою на цій ділянці дороги інші транспортні засоби і як вони впливали на розвиток пригоди;
- наявність пішоходів та інших учасників дорожнього руху;
- де і на якій відстані водій помітив перешкоду для руху;
- місце появи перешкоди (пішохід, велосипедист, гужовий транспорт, тварина) на проїзній частині;
- які сигнали подавалися і якою була реакція перешкоди;
- напрямок руху перешкоди (справа наліво або зліва направо від смуги руху транспортного засобу, під кутом, за ходом руху назустріч);
- темп або швидкість руху перешкоди;
- якщо перешкода рухалась нерівномірно, то як це відбувалося на окремих ділянках її шляху;
- чи дивився зазначений об'єкт у напрямку транспортного засобу, що наближався;
- в якому місці дороги відбувся наїзд на перешкоду;

- якою частиною транспортного засобу було здійснено наїзд на перешкоду, куди її відкинуло;

- швидкість транспортного засобу перед перехрестям;
- чи зупинявся транспортний засіб перед перехрестям і на якій відстані;
- на якій відстані помітив транспортний засіб, із яким відбулося зіткнення;
- на який сигнал світлофора транспортний засіб в'їхав на перехрестя;
- місцезнаходження транспортного засобу під час увімкнення або зміни сигналу

світлофора;

- які попереджувальні сигнали були увімкнені на транспортних засобах;
- положення транспортних засобів на дорозі під час зіткнення;
- інтервал між транспортними засобами при зіткненні під час обгону;
- взаємне розташування транспортних засобів після зіткнення;
- чи вживалися заходи для запобігання дорожньо-транспортної пригоди, які й з

якого моменту;

- чи застосовувалося гальмування, його характер (робоче, екстрене, ступінчасте, переривчасте);

- чи застосовувалося маневрування і з якого моменту;

- ким і яка допомога надавалася постраждалим;

- чи пересувалися транспортний засіб або інші об'єкти на місці пригоди до прибуття працівників патрульної служби;

- що було причиною пригоди;

- чи вбачається у власних діях порушення Правил дорожнього руху, що стали причиною таких наслідків.

Додатково, коли водій і транспорт зникли з місця пригоди:

- із якої причини зник із місця пригоди;

- чи усвідомлював, що на місці пригоди залишився постраждалий, який потребує медичної допомоги;

- чи проводився ремонт транспортного засобу після пригоди, де і ким.

Перелік обставин, які складають предмет допиту учасників та очевидців ДТП, може бути використаний для складання певних типових програм допиту осіб окремих категорій [77], що заслуговує на увагу.

Допит громадян іноземних держав повинен відбуватися так само, на підставах чинного законодавства України. Виклик для допиту громадян іноземних держав здійснюється через керівників делегацій, груп, адміністрацію підприємств, установ, учбових закладів, представників їх земляцтв. Якщо від громадянина іноземної держави надійде прохання про участь в опитуванні представника дипломатичної або консульської установи і є така можливість, необхідно про це повідомити керівництво МЗС України через керівництво МВС України. У таких випадках допит завжди повинен відбуватися мовою, якою проводиться судочинство, із залученням перекладача, якщо в цьому є необхідність. Серед питань, стосовно обставин дорожньо-транспортної пригоди, у таких громадян, у першу чергу, необхідно з'ясувати:

- чи володіє особа українською або російською мовами і чи потрібен перекладач;
- чи знайомий з водієм транспортного засобу (тут і далі йдеться про транспортний засіб, яким учинено наїзд чи зіткнення), які відносини між ними;
- де знаходився, коли спостерігав за дорожньо-транспортною пригодою;
- чому зосередив увагу на тих або інших обставинах пригоди;

Коли транспортний засіб залишив місце події у допитуваного додатково з'ясовуються:

- тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, його прикмети (колір, фарбування окремих частин, пошкодження, вантаж тощо);
- прикмети водія та пасажирів;
- напрямок, у якому поїхав транспортний засіб;
- хто ще бачив обставини ДТП.

Перелік обставин, що підлягають з'ясуванню, не вичерпний. Можуть з'ясовуватися й інші обставини, які залежать від особливостей ДТП.

Допит свідка-очевидця. В ході допиту свідка-очевидця слідчий повинен з'ясувати: де знаходилась особа у момент події, чим займалася, що саме привернуло її увагу; яка була поведінка постраждалого пішохода перед наїздом на нього, звідки і куди він почав переходити вулицю; на якій ділянці проїжджої частини стався наїзд; якою частиною автомобіля був завданий удар. Слід також з'ясувати характер поведінки водія до події, з якою приблизно швидкістю їхала його автомашина, чи гальмував він тощо. На допиті свідку доцільно запропонувати показати на схемі місця ДТП (скласти таку схему), де він знаходився у момент події. Як показує практика, найбільш інформативними є показання досвідчених свідків-водіїв (не учасників ДТП), оскільки вони, по-перше, під час руху сконцентровані на дорожній обстановці, а по-друге, добре знають правила дорожнього руху і типові їх порушення. Тому їх показання, як правило, є надзвичайно цінними для проведення ситуаційної інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП.

Допит інших свідків. Як свідки можуть бути допитані медичні працівники, що надавали допомогу потерпілому, близькі та родичі, колеги по роботі потерпілого та водія, співробітники міліції, що приймали участь в проведенні огляду місця ДТП. Медичних працівників, зазвичай, допитують якщо потерпілий помер у лікувальній установі, або при його транспортуванні. Вони можуть розповісти, чи не говорив потерпілий про обставини події, що сталася. У осіб, що знайомі з учасниками ДТП, важливо з'ясувати чи не страждав потерпілий якими-небудь психічними або фізичними недоліками, яким був його стан здоров'я в останній час, чи не зловживав він алкоголем, куди прямував, як був одягнений, що мав при собі тощо.

Допитуючи колег по роботі водія з'ясовують його ділові й особисті якості, рівень професійної підготовки, ставлення до роботи, якість останнього ремонту автомобіля, порядок випуску машин на лінію тощо. Працівники міліції, що першими прибули на місце ДТП, можуть надати інформацію про первинну обстановку на місці. З їх допомогою може бути зроблена реконструкція обстановки та з'ясування необхідних обставин події.

При допиті особи, відповідальної за допуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (при належності транспортного засобу підприємству, організації чи установі), з'ясовується: чи справна була машина при виїзді; коли вона була перевірена; що саме і як перевірялося; хто дозволив виїзд (хто зробив в дорожньому листі відмітку про справність). Потрібно відзначити, що конструктивні особливості транспортного засобу мають суттєвий вплив на механізм ДТП [99], а відтак і входять до предмету допиту. Необхідність допиту такої особи виникає як при порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водієм транспортного засобу (ст. 286 КК України), та і при наявності підстав для припущення винності службової особи підприємства, у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією (ст. 287 КК України).

Допит особи, відповідальної за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд (ст. 288 КК України) проводиться у випадку встановлення даних (наприклад, при огляді місця події), які можуть вказувати на причинний зв'язок ДТП з неякісним виконанням вказаних робіт. У цьому випадку предметом допиту виступають обставини невиконання чи неналежного виконання таких робіт. Як показують наукові дослідження останніх років, організаційно-технічні та інженерні заходи виступають важливим фактором, який суттєво впливає на безпеку дорожнього руху [65].

Під час досудового розслідування може виникнути необхідність допиту й працівників станцій технічного обслуговування, ремонтних підприємств у випадку отримання даних, які вказують на здійснення ремонтних робіт, які могли вплинути на безпеку руху й виникнення ДТП (ст. 291 КК України). При допиті таких осіб потрібно встановити обставини виконання ремонтних робіт (коли виконувалися, ким, яке обладнання використовувалося, які вузли та агрегати ремонтувалися чи замінювалися, хто контролював ці роботи і відповідає за їх якість тощо).

Для викриття неправдивості показань всіх категорій допитуваних осіб можуть бути використані наступні тактичні прийоми: деталізація показань; повторні допиту про одні й ті ж факти; використання суперечностей у показаннях (поясненнях); використання інших доказів і даних, отриманих в ході перевірки.

3.3 Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту

Відповідно до ст. 240 КПК України під час досудового розслідування слідчий, прокурор з метою перевірки та уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення має право провести слідчий експеримент шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань.

Проведення слідчого експерименту є виключно важливим у кримінальних провадженнях щодо ДТП, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. Але експерти відзначають, що їм часто доводиться стикатися з протоколами слідчих експериментів, при вивченні яких виявляється той факт, що ця слідча дія проводилася без участі експерта-автотехніка, що суперечить існуючим методикам. Також нерідко зустрічаються випадки, коли відтворення обстановки і обставин події ДТП виконувалося не в повній мірі наближено до тієї ситуації, яка була на момент ДТП. Ці недоліки обумовлюють великі проблеми при проведенні експертиз [84, с. 294]. Важливим є врахування й тієї обставини, що при проведенні слідчого експерименту щодо обставин ДТП потрібні спеціальні математичні розрахунки і комп'ютерні технології [160]. З цього можна зробити попередній висновок, що особливості слідчого експерименту у справах про ДТП обумовлюються його тісним зв'язком з майбутніми експертизами, при проведенні яких встановлюється механізм ДТП. А

відтак, при підготовці та проведенні слідчого експерименту потрібно враховувати наступне:

1) цілі та завдання слідчого експерименту визначаються з урахуванням підготовки і проведення майбутніх експертиз;

2) для підготовки слідчого експерименту та участі в його проведенні повинен залучатися відповідний експерт;

3) проводиться слідчий експеримент, як правило, на подальшому (заключному) етапі досудового розслідування, коли вже зібрано достатньо інформації для аналізу обставин ДТП і готується призначення відповідних експертиз.

Як показує аналіз матеріалів кримінальних проваджень щодо ДТП та наукових публікацій, слідчий експеримент може проводитися з різними цілями, які можна об'єднати у три групи:

1) встановлення суб'єктивних можливостей конкретних осіб:

- сприймати певний факт чи явище, наприклад, бачити або чути при певних обставинах та умовах (можливості для пішохода бачити або чути шум машини, можливості для очевидця сприймати обставини наїзду при знаходженні у певному місці тощо);

- вчинити певні дії в конкретних умовах, наприклад, зупинити автомобіль на певному відрізку дороги;

- наявності у водія професійних навичок, наприклад, заїхати заднім ходом на місце паркування, розвернутися на обмеженій площі тощо;

2) встановлення часу, необхідного для вчинення тих чи інших дій чи тривалості певних процесів:

- часу для подолання пішоходом певної відстані (з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду);

- часу для подолання на транспортному засобі певної ділянки шляху;

- швидкості руху транспортного засобу на певному відрізку шляху;

- часу, необхідного водію для здійснення певного маневру та інш.

3) встановлення окремих елементів механізму ДТП:

- видимості на конкретній ділянці дороги, наприклад, наявність об'єктів, які перешкоджають оглядовості певного відрізка дороги;
- можливості існування певного явища, наприклад, заносу транспорту без гальмування у конкретних шляхових умовах, самовільного скочування конкретного автомобіля тощо;
- визначення відстані, з якої водій мав об'єктивну можливість побачити перешкоду;
- визначення місця, з якого водій розпочав гальмування, місця де зупинився транспортний засіб;
- визначення місця, з якого пішохід побачив транспортний засіб, та відстані, яку він встиг подолати від обочини чи тротуару до місця, де стався наїзд;
- визначення взаємного розміщення потерпілого і транспортного засобу у момент контакту (наїзду) [125; 109; 118].

Але, як показує аналіз слідчої та експертної практики, найбільш актуальним і проблемним є проведення слідчого експерименту з метою встановлення механізму ДТП. Встановлення механізму ДТП може становити самостійну задачу слідчого експерименту, а також входити складовим елементом в вирішення інших питань цієї слідчої дії. Наприклад, без з'ясування механізму події неможливо або важко визначити параметри руху автомобіля або встановити механізм утворення слідів як на поверхні автомобіля, так і на його прихованих частинах для подальшої ідентифікації слідоутворюючих об'єктів та вирішення інших питань. Таким чином, поняття механізму ДТП може розглядатися в широкому сенсі, а також в конкретному стосовно механізму локального характеру (механізм утворення слідів на дорозі, окремих деталях і вузлах автомобіля тощо).

Завдання встановлення механізму події у справах про ДТП нерозривно пов'язане з визначенням об'єктивної сторони такої події. У цьому плані механізм події є одним з

найважливіших обставин, що дозволяють встановити характер дії або бездіяльності особи, яка керує транспортним засобом, наявність певних наслідків тощо.

Як зазначалося, в експертній теорії і практиці під механізмом ДТП розуміють взаємозв'язок причин, умов виникнення дорожньо-транспортної події і факторів, що визначають їх появу. Механізм ДТП визначається напрямом, швидкістю руху транспортного засобу і характером перешкоди, їх взаємним розташуванням у момент удару (зіткнення, наїзду, перекидання) і після нього, характером отриманих при ударі ушкоджень. В механізм ДТП включають напрямок руху, кут зіткнення, взаємне розташування транспортних засобів у момент ДТП, подальше переміщення транспортних засобів та інші елементи. У багатьох випадках для встановлення механізму ДТП необхідне проведення трасологічних досліджень [192, с. 227].

Механізм ДТП характеризується:

- дорожніми умовами (видимістю, оглядовістю, видом, типом покриття дороги, шириною її проїжджої частини тощо);
- режимом руху транспортних засобів (в гальмуванні, занесенні, вільному коченні тощо);
- швидкістю руху;
- розташуванням на проїзній частині до моменту зміни дорожньої ситуації;
- технічним станом транспортного засобу та іншими обставинами.

Таким чином, встановлення та аналіз механізму розвитку ДТП дозволяють усвідомити характер самої події, визначити його юридичні ознаки, з'ясувати обставини, що сприяли події. Близьким до механізму події є поняття конкретно сформованої обстановки ДТП, що позначає комплекс даних, що характеризують умови, при яких подія виникла, протікала і закінчилась [150, с.7].

Але це поняття має двояке значення: у вузькому сенсі - як комплекс фактичних даних, що характеризують момент конкретного прояву небезпеки при русі, і широкому - відомості, що відображають обстановку, що передувала моменту конкретного виникнення (прояву) небезпеки. Ці поняття різні за змістом і не збігаються повністю.

Саме обстановка, що склалася як комплекс даних про подію (в двох наведених значеннях) відрізняється від поняття «механізм ДТП», що включає сам процес події, який характеризується динамікою події.

Важливе значення для встановлення механізму події має з'ясування дій водія транспортного засобу, які призвели до ДТП. Вони можуть характеризуватися перевищенням швидкості руху, виїздом на зустрічну смугу руху, недотриманням правил обгону, черговості початку руху, порушенням правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів, правил перевезення людей, вантажів, порушенням правил буксирування тощо.

Поняття «механізм розвитку ДТП» також пов'язане з поняттям «технічний стан транспортного засобу», яке розглядається у двох аспектах: 1) справність транспортного засобу і 2) характер пошкоджень, завданих у результаті події. У зв'язку з цим потрібно виділяти комплекси обставин, що підлягають з'ясуванню в ході розслідування, у тому числі шляхом слідчого експерименту: 1) дорожня обстановка, режим руху, механізм розвитку ДТП; 2) справність або несправність транспортного засобу, характер пошкоджень, завданих в результаті ДТП.

Таким чином, перед відтворенням обстановки і обставин події ДТП слідчому необхідно визначити, в якому технічному стані знаходився транспортний засіб на момент ДТП. Первинна його діагностика здійснюється, як відзначалося, під час огляду місця події з фіксацією у протоколі огляду. Звичайно, слідчий не може і не вправі самостійно визначати технічний стан транспортного засобу, а відтак потрібне проведення автотехнічної експертизи з дослідження технічного стану транспортного засобу. Тільки у такий спосіб може бути отриманий доказ – висновок експерта-автотехніка про технічний стан транспортного засобу на момент ДТП.

Також ще раз підкреслимо, що огляд місця події – один з основних джерел отримання інформації про зазначені обставини ДТП. Об'єктами, що несуть важливу інформацію для підготовки та проведення слідчого експерименту щодо встановлення механізму розвитку ДТП, є: ділянка проїзної частини дороги, розташування

транспортного засобу, осип бруду, сліди гальмування (юзу) транспортного засобу, труп потерпілого, уламки частин і деталей транспортного засобу, сліди крові, пошкодження на різних предметах (стовп, стіна будинку, дерево), частини вантажу, речі потерпілого тощо.

Велике значення для підготовки та проведення слідчого експерименту має інформація, яка надходить безпосередньо на місці події і в ході подальшого розслідування від учасників ДТП, свідків (особливо очевидців), яка істотно доповнює відомості, отримані в результаті огляду. Ця додаткова інформація надає можливість адекватно оцінити факти, встановлені під час огляду місця події, виявити взаємозв'язок різних обставин події. Зокрема, суттєву роль при цьому відіграють дані вимірювань, опис обстановки, вивчення вилучених предметів і слідів.

Особливого значення набувають дані, отримані фотографічним методом (фотознімки), які відтворюють наочну обстановку ДТП. Так, орієнтуючі знімки надають можливість сформувати уявлення про місце події, особливо тоді, коли воно являє собою значну за площею ділянку місцевості (наприклад, розкиданий вантаж з перекинутого автомобіля, відкинуті в сторону від дороги предмети, осип осколків скла, фарби). Також фотознімки дають наочну інформацію про значні по протяжності ділянки дороги на спусках, в поворотах, що не проглядаються (закриті повороти). В останньому випадку повинна проводитися так звана маршрутна фотозйомка по ходу передбачуваного руху автомобіля з показом на фотознімках окремих ділянок дороги.

Потрібно також відзначити, що при зіткненні транспортних засобів перед слідчим експериментом з урахуванням наведених даних слідчому необхідно призначити проведення транспортно-трасологічної експертизи для встановлення механізму контактування транспортних засобів: самого факту контактування автомобілів, взаємного розташування їх стосовно одне одного, а також щодо меж проїзної частини в момент первинного контакту. При цьому потрібно встановити знаходження місця зіткнення з конкретними прив'язками до орієнтирів (меж проїзної частини).

Одним із ключових питань у кримінальних провадженнях даної категорії є визначення швидкості руху транспортних засобів, для чого потребується проведення слідчого експерименту, а потім й відповідної експертизи. Як зазначалося, відомості про швидкість руху, отримані від осіб, що допитуються, не завжди точні. Результати визначення швидкості експертним шляхом по залишених слідах на місці ДТП також можуть відрізнятися від дійсних, оскільки сліди гальмування не завжди відображаються по всій довжині, а часом взагалі не відображаються на проїзній частині або не проглядаються. Таким чином, слідчий експеримент необхідно проводити з урахуванням всіх наведених даних, а також із залученням спеціаліста. При цьому перед проведенням цього заходу фахівця потрібно вивчити фабулу ДТП для надання більш ефективної допомоги слідчому під час відтворення його обставин.

Проведення слідчого експерименту потребує певного порядку вирішення окремих тактичних завдань щодо його підготовки і проведення. По-перше, потрібно обрати такий час його проведення, коли стан дорожнього покриття, погодні умови, час доби, дорожня обстановка відповідає тим, які існували на момент ДТП. Як перший етап необхідно визначити на проїзній частині розташування місця зіткнення (наїзду). Далі потрібно розташувати транспортний засіб (пішохода) у тому положенні, в якому вони перебували в момент виникнення небезпеки, з урахуванням інформації (слідів), встановленої і зафіксованої при огляді місця ДТП. Якщо ж така інформація була відсутня на момент огляду місця ДТП, то транспортний засіб (пішохід-статист) розташовується відповідно до показань учасників ДТП, свідків-очевидців. Після цього необхідно виміряти відстань, яку транспортний засіб (пішохід) подолав у небезпечному напрямку і за який час. Виходячи з цього, можна визначити розрахунковим шляхом швидкість руху транспортного засобу (пішохода).

Швидкість руху транспортних засобів (пішохода) також встановлюється шляхом подолання останнім контрольної ділянки з виміром часу. Одним з методів встановлення швидкості руху є експериментальний метод, коли водій розганяє керований ним автомобіль до тієї швидкості, з якою, на його погляд, він рухався перед

ДТП. При цьому спідометр закривається листком паперу. Також необхідно встановити момент виникнення небезпеки для руху, який буде більш правильно визначено за участю фахівця при відтворенні обстановки та обставин події ДТП.

Взагалі проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо ДТП є надзвичайно копіткою роботою, яка потребує ретельного планування та організації. Наприклад, типовим для таких справ є проведення слідчого експерименту у випадку, коли водій автомобіля вчинив наїзд на пішохода в темний час доби. Нерідкі випадки у кримінальних провадженнях, коли видимість пішохода визначається зі слів водія, що є порушенням методики такого різновиду слідчого експерименту. Згідно ж методичних рекомендацій за допомогою слідчого експерименту потрібно визначати загальну видимість і конкретну видимість [66, с. 95-96].

Загальна видимість – це відстань від передньої частини транспортного засобу за напрямком його руху до перешкоди, на якій починають розрізнятися елементи дорожньої обстановки (межі проїзної частини, лінії розмітки, дорожні знаки тощо). Визначення загальної видимості потрібно робити при кожному ДТП в нічний час, оскільки за величиною загальної видимості встановлюється наявність у водія можливості (при мінімальному значенні часу реакції водія 0,3 с) обрати безпечний режим руху в даних умовах. Зупинковий шлях автомобіля при екстреному гальмуванні в таких умовах не повинен перевищувати відстань загальної видимості. Тут діє правило, чим більша видимість і краща дорога, тим безпечніше водій може рухатися з більшою швидкістю.

При проведенні слідчого експерименту з метою визначення загальної видимості автомобіль розташовується на проїзній частині дороги відповідно до його розташування перед ДТП. Далі на автомобілі з працюючим двигуном на середніх обертах включається потрібне (ближнє, дальнє) світло фар, а поняті разом з водієм спостерігають із кабіни, як статист з жердиною (указкою) з світловідбивачем (катафотом) рухається від автомобіля, проносячи указку з катафотом у 20 см від землі. При цьому катафот повертається до спостерігаючих осіб по чергово фронтальною і

тиловою частинами через кожний крок. У момент виходу статиста за межі видимості елементів дорожньої обстановки (межі проїзної частини, лінії розмітки, дорожній знак тощо) подається умовний сигнал і у такий спосіб встановлюється точна межа видимості – відстань від місцезнаходження статиста до передньої частини автомобіля.

Конкретна видимість – це відстань від передньої частини транспортного засобу до перешкоди, при якій з місця водія ця перешкода може бути впізнана (ідентифікована) за її характерними ознаками. Для її визначення, як правило використовується статист, одягнутий в одяг певного кольору (світлий, темний).

Потрібно зазначити, що видимість залежить не тільки від світла фар (ближнього чи дальнього), але й від світла зустрічного транспорту, контрастності перешкоди, погодних умов. Тому експеримент на видимість потрібно проводити в умовах максимально наближених до тих, які існували на момент ДТП, і часто це є досить складним завданням (потрібно використовувати дані метеорологічної служби в даній місцевості для визначення часу проведення слідчого експерименту).

Крім того, потрібно звернути увагу, що слідчий експеримент потрібно проводити із залученням транспортного засобу, ідентичного тому, що брав участь в ДТП. При цьому технічний стан цього транспортного засобу повинен бути таким, яким він був на момент ДТП. Також потрібно залучати й статиста однієї родової групи з потерпілим за статуєю, віком та одягом (світлий, темний). Слід перевірити, що сила й нахил пучка світла фар відповідає тому, що були на момент ДТП (а також на відповідність їх вимогам заводу-виготовлювача). Якщо при проведенні експерименту використовується автомобіль, який приймав участь у ДТП, то рекомендується проводити його у два етапи:

- 1) проводиться експеримент при фактичному регулюванні фар автомобіля;
- 2) перевіряється регулювання фар і при необхідності вони налаштовуються у відповідності з технічними вимогами виробника автомобіля та після цього проводиться слідчий експеримент.

Так, при розслідуванні наїзду автомобіля ГАЗ-24 на пішохода проводився експеримент на визначення видимості. У процесі експерименту при фактичному положенні фар автомобіля (без перевірки) була встановлена видимість пішохода, яка склала 36 м. Після цього регулювання фар автомобіля було перевірено за допомогою спеціального обладнання. У результаті було встановлено, що фактичне регулювання фар автомобіля не відповідає встановленим нормам. Після належного налаштування (регулювання) фар знову був проведений експеримент на визначення конкретної видимості пішохода і була встановлена видимість пішохода в 44 м [66, с. 96]. У такий спосіб був встановлений виключно важливий технічний параметр для наступного висновку щодо порушення встановлених правил (водієм чи особою, відповідальною за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів). Цей приклад ілюструє, що тільки при проведенні слідчого експерименту відповідно до методичних рекомендацій і наведених рекомендацій забезпечується отримання достовірних вихідних даних для проведення відповідної експертизи. Не меншої уваги до таких деталей вимагає й проведення інших видів слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо ДТП (з метою встановлення темпу руху автомобіля, довжини гальмівного шляху, величини кивка передньої частини автомобіля при екстреному гальмуванні та ін.).

Таким чином, можна констатувати, що підготовка слідчого експерименту складається із цілого комплексу організаційних, технічних та інших заходів, конкретний перелік яких визначається поставленою ціллю. Важливим тут є врахування факторів, які впливають на результати його проведення в кожному конкретному випадку (місце, час, стан дорожнього покриття, погодні умови тощо). Зважаючи на те, що слідчий експеримент є необхідним для проведення низки експертиз, потрібно підкреслити, що визначення його конкретної мети та умов проведення повинно бути узгоджено з відповідними експертами, а в багатьох випадках доцільно їх залучати до його проведення як спеціалістів.

3.4 Особливості призначення експертиз

Використання спеціальних знань при розслідуванні злочинів з часом набуває все більшого значення, що, очевидно, пов'язано з ускладненням механізму вчинення багатьох злочинів та реформуванням кримінального процесуального законодавства України. Розслідування будь-яких злочинів вимагає експертно-криміналістичного забезпечення [193; 72; 194]. Але розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в цьому аспекті відрізняється від інших кримінальних проваджень більшою залежністю від спеціальних знань і надзвичайно різноманітним спектром судових експертиз та їх значимістю в доказуванні. Ця особливість обумовлена також тією обставиною, що, як вже зазначалося, початковим безпосереднім об'єктом дослідження виступає не злочин (статті 286-288, 291 КК України), а дорожньо-транспортна пригода з суспільно-небезпечними наслідками, яка стала, у свою чергу, наслідком протиправних діянь певної особи. Тобто дослідженню підлягає досить складний комплекс факторів у їх взаємодії в перебігу ДТП, який виражається у системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Такі дослідження є досить складними навіть для досвідчених експертів і вимагають фактологічного забезпечення [54]. Для встановлення особи, чиї діяння призвели до ДТП і суспільно небезпечних наслідків, дослідженню підлягає кожен із факторів у наведеній системі, але не окремо сам по собі, а у взаємодії з іншими факторами. Це досить складне правове завдання, для вирішення якого потрібна низка різноманітних спеціальних знань у формі експертиз.

Потрібно відзначити, що питанням використання спеціальних знань у розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту приділяється значна увага в монографіях, навчальних посібниках і наукових статтях [106; 117; 73; 80; 133; 49; 149; 121; 100; 13; 191; 7]. Проте у більшості випадків питання підготовки та проведення різних експертиз розглядаються ізольовано, у

результаті чого залишаються до кінця не встановленими особливості розслідування даного виду злочинів саме в цьому аспекті. На наш погляд, залишається «в тіні» головна особливість цих кримінальних проваджень – вплив експертиз на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців ДТП, слідчі експерименти. Аналіз матеріалів ДТП у справах з тяжкими наслідками та результатів опитувань фахівців показує, що завершення розслідування й визначення винної особи фактично завжди пов'язано з проведенням ситуаційної (ситуалогічної) інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП, для можливості проведення якої потрібна ціла низка даних, у тому числі висновки інших експертиз.

Важливим у даному аспекті є врахування різноманітності експертиз в залежності від об'єкту і предмету експертного дослідження [8; 185] і послідовність розгляду експертиз. Аналіз матеріалів кримінальних проваджень показує, що типовими для даної категорії справ є такі класи судових експертиз: медичні, криміналістичні, інженерно-технічні експертизи. З урахуванням поділу названих класів судових експертиз на роди і види в залежності від характеру досліджуваного об'єкта розглянемо типові завдання цих експертиз та їх вплив на зміст слідчих (розшукових) дій та їх послідовність.

Судово-медичні експертизи при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відграють надзвичайно важливу роль, оскільки від її висновків залежить кримінально-правова кваліфікація пригоди і встановлення її обставин [51]. Це науково-практичні дослідження судово-медичним експертом тіла людини, його частин (відділень) і виділень з метою вирішення питань медико-біологічного характеру, які мають юридичне значення для встановлення обставин ДТП та винних у ньому осіб. Об'єкти дослідження пов'язані з людською складовою системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», зокрема це учасники дорожнього руху (водій, пасажери, пішоходи), які отримали тілесні ушкодження або загинули. Тілесні ушкодження розглядаються як біологічні

наслідки (сліди) ДТП, дослідження яких дозволяє встановити механізм ДТП. Судово-медична експертиза, як великий клас, включає в себе кілька родів і видів експертиз [170, с. 877-1226].

Судово-медична експертиза живих осіб проводиться стосовно потерпілих (а іноді й підозрюваних) в ДТП для визначення характеру, локалізації й ступеню тяжкості тілесних ушкоджень. Як відомо, злочином вважаються такі порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, в результаті яких потерпілому були заподіяні тілесні ушкодження середньої тяжкості або більш тяжкі наслідки (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). Таким чином, висновки даної експертизи потрібні, перш за все, для обґрунтованої кваліфікації події і початку кримінального провадження.

Судово-медична експертиза трупа проводиться стосовно мертвого тіла потерпілої в ДТП особи або його частин (експертиза розчленованого трупа) для встановлення безпосередньої причини смерті, часу її настання, положення тіла під час контакту з транспортним засобом чи іншим об'єктом, характеру і локалізації тілесних ушкоджень. Окремим питанням може бути питання щодо того, чи настала смерть потерпілого в результаті ДТП, чи вона мала місце до ДТП (інсценування загибелі в ДТП).

Судово-медична експертиза слідів – речових доказів проводиться стосовно слідів людини у вигляді частинок і виділень її тіла та організму (мікрошматочки шкіри, вибиті зуби, волосся, нігті, потожирові виділення, слина, виділення з носа, кров, мозкова речовина тощо). Вихідним є положення, що названі сліди є одним з видів слідів, що утворилися при контакті транспортного засобу з конкретною людиною. В залежності від характеру об'єктів і поставлених завдань вони можуть бути піддані дослідженню у відділеннях медичної криміналістики, імунологічних, цитологічних, токсикологічних і гістологічних відділеннях (лабораторіях) експертного закладу.

Окремим різновидом даних експертиз є судово-геномна експертиза біологічних слідів людського походження (ДНК-аналіз), яка може мати суттєве значення при

розслідуванні ДТП, оскільки при розслідуванні злочинів завдання доведення факту належності плям біологічних рідин або інших частинок учасникам події може бути вирішена на рівні встановлення конкретної індивідуальної totoжності. Залежно від завдань на вирішення судово-геномної експертизи можуть бути поставлені питання такого типу:

- чи походять плями, схожі на кров (чи інші виділення), на транспортному засобі (на асфальті, одязі тощо) від потерпілого, водія транспортного засобу чи від третьої особи?

- чи походять плями, схожі на кров (чи інші виділення) від однієї і тієї ж особи? який генотип даних плям і їх статева приналежність?

- чи походять біологічні сліди на недопалку сигарети від водія транспортного засобу, потерпілої або іншої особи?

Специфічні об'єкти дослідження судово-медичних експертиз потрапляють в орбіту кримінального провадження розглядуваної категорії через проведення огляду місця події і транспортного засобу. Відтак, у проведенні оглядів можна окремо виділити судово-медичний аспект, що обумовлює необхідність залучення до їх проведення фахівця-судового медика (при наявності трупа – обов'язково). Видається, що окреме виділення такого аспекту має велике методологічне значення, оскільки націлює слідчого при огляді місця події на вирішення низки завдань підготовки проведення судово-медичних досліджень.

Криміналістичні експертизи при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – це науково-практичне дослідження експертом-криміналістом об'єктів системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», які відобразили на собі наслідки (сліди) ДТП, є носіями інформації про механізм ДТП і для свого дослідження потребують криміналістичних знань. Криміналістичні дослідження відіграють суттєву роль у встановленні обставин ДТП [189]. Криміналістична експертиза є досить великим класом і включає в себе кілька родів і видів експертиз.

Трасологічна експертиза проводиться стосовно слідів-відображень, коли на одному об'єкті відобразилася зовнішня будова іншого об'єкта в результаті їх взаємодії. Такими слідами, зокрема є сліди коліс транспортного засобу на дорозі, сліди гальмування, вм'ятини і подряпини на транспортному засобі та об'єктах навколишнього середовища. До даної категорії слідів належать і сліди людей – учасників дорожнього руху (водія, пасажирів, пішоходів), які своїми діями могли вплинути на механізм ДТП. Найчастіше це сліди їх взуття на дорозі і транспортному засобі, сліди рук на кермовому колесі та інших частинах транспортного засобу тощо.

Основними типовими завданнями трасологічної експертизи при аналізі слідів ДТП є:

- класифікаційні завдання: встановлення групової приналежності об'єкта (наприклад: тип, клас, модель транспортного засобу за слідами на дорозі та одязі потерпілих; модель і розмір взуття, яким були залишені сліди тощо);
- ідентифікаційні завдання: ототожнення досліджуваних об'єктів (наприклад: встановлення конкретного транспортного засобу по залишених на місці ДТП слідах; встановлення факту приналежності кількох виявлених частин одному предмету (предмета одягу потерпілого, скла розсіювача фари тощо);
- діагностичні завдання: встановлення механізму утворення слідів і ушкоджень на досліджуваних об'єктах (наприклад: положення потерпілого в момент першого контакту з транспортним засобом тощо).

Експертиза лакофарбових матеріалів та покриттів проводиться стосовно покриття конкретного транспортного засобу, частинки якого ймовірно відокремилися під час ДТП і могли залишитися на інших транспортних засобах, на дорозі і навколишньому середовищі (у т.ч. на одязі постраждалих пішоходів) [32]. Тобто це можуть бути частки лакофарбового покриття при перенесенні з одного предмета на інший при контактній взаємодії поверхонь об'єктів системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Найчастіше це буває в ситуації, коли при огляді місця дорожньо-транспортної пригоди виявляються частинки лакофарбових

покриттів деталей, механізмів, агрегатів конкретного транспортного засобу при зіткненні або наїзді на перешкоду.

Основними типовими завданнями даного різновиду криміналістичної експертизи є:

- виявлення мікрочастинок лакофарбових матеріалів і покриттів, розташованих як на поверхні переміщуваних предметів-носіїв (транспортного засобу, одягу і взутті людей), так і на поверхні непереміщуваних об'єктів (дорозі, об'єктах навколишнього середовища);

- визначення придатності мікрочастинок лакофарбових матеріалів і покриттів для ототожнення по ним конкретних об'єктів;

- визначення природи, складу, призначення виявлених мікрочастинок;

- ототожнення конкретного забарвленого предмета по окремих частинах лакофарбового покриття або слідами-накладень;

- встановлення джерела походження;

- встановлення факту і механізму контактної взаємодії досліджуваного об'єкта з одягом пішохода, кількох транспортних засобів за взаємно перехідних речовин, до складу яких входять лакофарбові матеріали.

Експертиза нафтопродуктів та паливно-мастильних матеріалів проводиться стосовно палива, мастила і технічних рідин транспортного засобу, частинки яких в результаті ДТП можуть залишитися в (на) транспортному засобі, дорозі та об'єктах навколишнього середовища. Об'єктом даної експертизи може бути і дорожнє покриття, що містить нафтопродукти, як обов'язковий його інгредієнт (бітуми різних марок).

В транспортному засобі, зокрема використовуються: моторні і трансмісійні оливи, різноманітні пластичні мастила (застосовуються у вузлах тертя, для ущільнення сальників і різьбових з'єднань тощо). Окрім того, використовуються технічні рідини, кожна з яких має певне функціональне навантаження при експлуатації транспортного засобу (гальмівні, амортизаторні, охолоджуючі). Шляхом дослідження названих матеріалів та їх слідів на різноманітних об'єктах можуть бути встановлені такі

принципово важливі обставини ДТП з огляду на елементний склад системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»:

- стан (справність) транспортного засобу в цілому чи його окремих вузлів і агрегатів;
- стан дорожнього покриття, його відповідність встановленим стандартам;
- механізм ДТП за слідами знаходження паливно-мастильних матеріалів.

Експертиза волокнистих матеріалів і виробів з них проводиться стосовно предметів одягу, внутрішньої обшивки салону і сидінь, чохлів сидінь, підголівників, покриття для підлоги, накидки на сидіння, покривала, а також кручені, в'язані, килимові вироби тощо. Безпосередніми об'єктами дослідження даної експертизи є поодинокі текстильні волокна, їх сукупності (грудочки, нитки, пучки), а так само фрагменти текстильних виробів.

Завдання, які вирішуються експертизою волокнистих матеріалів:

- виявлення на представленому об'єкті (предметі-носії) мікрочастинок волокнистих матеріалів;
- встановлення групової приналежності мікрочастинок волокнистих матеріалів і виробів з них (волокон, ниток, тканин), тобто визначення їх кольору, природи, виду, призначення та інших ознак;
- встановлення приналежності частини (або частин) волокнистих матеріалів до єдиного цілого (наприклад, одного виробу).

Проведенням даної експертизи встановлюються окремі обставини механізму ДТП за слідами знаходження волокнистих матеріалів на транспортному засобі, дорозі та окремих об'єктах навколишнього середовища.

Експертиза скла та виробів з нього проводиться стосовно уламків і мікрочастинок скляних виробів, що встановлюються на транспортному засобі (розсіювачів фар, підфарників, вітрового й бокового скла, дзеркал, колб електроламп тощо), які залишаються на дорозі та об'єктах навколишнього середовища в результаті ДТП. За допомогою даної експертизи, з одного боку, здійснюється розшук та

ідентифікація транспортного засобу, що зник (поїхав) з місця події, а з другого боку – встановлення механізму ДТП.

Усі завдання, які можуть бути вирішені за допомогою криміналістичної експертизи скла, можна розділити на ідентифікаційні та неідентифікаційні. До числа неідентифікаційні завдань (діагностичних та класифікаційних) відноситься: виявлення мікрочастинок скла на різних предметах-носіях; встановлення причин руйнування виробів зі скла; встановлення напрямку дії руйнівної сили; встановлення виду і призначення виробу по осколках скла. До ідентифікаційних завдань відноситься: ідентифікація конкретних (одиничних) виробів за осколками скла; встановлення загальної родової (групової) належності порівнюваних осколків скла; встановлення виробничого джерела походження, країни-виробника конкретного виробу.

Експертиза полімерних матеріалів, пластмас та виробів з них проводиться стосовно пластмасових деталей транспортного засобу та їх окремих фрагментів (бампери, крила, світловідбивачі тощо), гумових виробів, полімерних плівкових матеріалів (мішки, ізоляційні й липкі стрічки), виробів особистого користування (ремені, сумки зі штучної шкіри, пластмасові коробки, футляри тощо). За допомогою даної експертизи може здійснюватися розшук та ідентифікація транспортного засобу, що зник з місця події, а також встановлення механізму ДТП. При її проведенні вирішуються такі типові завдання:

- виявлення мікрочастинок пластмас, клеїв на поверхні предметів-носіїв і встановлення їх природи;
- встановлення роду (виду) полімерних матеріалів і пластмас, а за наявності порівняльних зразків – групової приналежності порівнюваних об'єктів;
- ототожнення конкретних предметів (виробів) із пластмас за фрагментами і частинками;
- встановлення приналежності пластмасових елементів фурнітури (гудзиків, пряжок тощо) конкретному екземпляру (комплекту) одягу.

Підсумовуючи викладене стосовно криміналістичних експертиз у кримінальних провадженнях щодо ДТП, зазначимо, що вони накладають суттєвий відбиток на проведення оглядів місця події і транспортних засобів, зумовлюючи надзвичайно широкий спектр завдань даної слідчої дії. Їх вдале вирішення можливе лише при їх чіткому визначенні з урахуванням конкретних обставин ДТП і при належній взаємодії слідчого та експерта-криміналіста.

Зважаючи на те, що при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту дослідженню підлягає складна система «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» особливої уваги вимагає технічний аспект ДТП. Йдеться про технічний стан дороги і транспортного засобу, який взаємодіє з дорогою й навколишнім середовищем (у т. ч. з іншими транспортними засобами). Ця обставина робить необхідним використання спеціальних інженерно-технічних знань, у формі судових дорожньо-технічної та інженерно-транспортної експертиз. Для їх проведення у розпорядження експертів повинна бути надана досить велика кількість об'єктів дослідження [12, с. 8], до яких відносяться різноманітні джерела інформації (транспортна техніка, вузли, агрегати, системи, деталі, дорога, місце ДТП, сліди, учасники ДТП, а також протоколи слідчих (розшукових) дій). Таким чином, у проведенні оглядів, допитів, слідчих експериментів потрібно, на наш погляд, виділяти інженерно-технічний аспект, що накладає суттєвий відбиток на підготовку та проведення названих слідчих дій.

Дорожньо-технічна експертиза проводиться з метою вирішення наступних типових завдань:

- визначення видимості елементів дороги та її облаштування;
- визначення радіусу кривої у плані та поздовжньому профілі;
- визначення експлуатаційного стану автомобільної дороги та його можливого впливу на ДТП;
- визначення геометричних параметрів автомобільних доріг на ділянках ДТП на предмет їх відповідності встановленим стандартам;

- визначення площі пошкоджень дорожнього покриття;
- визначення рівності поверхні дорожнього покриття та його шорсткості;
- визначення зчіпних якостей дорожніх покриттів на ділянках ДТП;
- встановлення технічного причинного зв'язку між дорожніми умовами та ДТП;
- визначення якості виконаних дорожньо-будівельних робіт при будівництві, реконструкції, ремонті автомобільних доріг загального користування.

Таким чином, ця експертиза вирішує завдання з дослідження дороги та дорожніх умов на місці ДТП на предмет відповідності нормативним вимогам будівництва й експлуатації, а також виявляє причинний зв'язок відхилень від норм з фактом ДТП і його наслідками. Визначаються недоліки в організації дорожнього руху, вказуються вимоги, якими повинні були керуватися посадові особи (організації), відповідальні за експлуатацію дороги, моста, переїзду, і відповідність їхніх дій цим вимогам. Відтак, можуть бути встановлені факти, які дають підстави для визнання винною службову особу, яка є відповідальною за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України).

Характер вирішуваних завдань дорожньо-технічної експертизи обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних для її проведення даних, які характеризують дорогу при огляді місця події. Зокрема, в протоколі огляду повинно бути зафіксовано напрямок і повздовжній та поперечний профіль дороги, тип дорожнього покриття (асфальт, асфальтобетон, цементобетон, бетон, бруківка, гравій, пісок тощо) та його «зернистість», стан дорожнього покриття, довжина і стан відкосів і кюветів та інше [49, с. 33]. Таким чином, в огляді місця ДТП має бути виділений дорожньо-технічний аспект, що має велике значення в тактико-організаційному відношенні проведення даної слідчої (розшукової) дії.

Відповідно до класифікатора судових експертиз Міністерства юстиції України *судова інженерно-транспортна експертиза* є родовою експертизою, яка охоплює проведення: досліджень технічного стану і деталей транспортних засобів; транспортно-

трасологічні дослідження; досліджень обставин дорожньо-транспортної пригоди [82; 146].

Інженерно-транспортна експертиза технічного стану і деталей транспортних засобів (автотехнічна) проводиться для перевірки ймовірності причини ДТП у технічній несправності транспортного засобу. Відтак, можуть бути встановлені факти, які дають підстави для визнання винною особу, яка керувала (експлуатувала) транспортним засобом (ст. 286 КК України), або службову особу, відповідальну за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України). Експертне дослідження проводиться: гальмової системи; системи рульового керування, трансмісії та ходової частини і системи освітлення та світлової сигналізації транспортного засобу.

Транспортно-трасологічна експертиза проводиться з метою встановлення: взаємного розташування транспортних засобів в момент первинного контакту; визначення розташування місця зіткнення (наїзду); встановлення стану транспортного засобу (рухомий або нерухомий) при зіткненнях; встановлення механізму контактної взаємодії транспортних засобів та механізму утворення пошкоджень на них.

Особливе місце серед експертиз при розслідуванні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту займає *інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП*, яка за своїм характером є ситуалогічною експертизою [60; 27]. Як відомо, кожна ДТП має свої певні особливості, при чому в більшості пригод одночасно діють декілька видів причинно-наслідкових зв'язків. Це ускладнює експертизу ДТП і зумовлює те, що об'єктивність розслідування залежить від правильності вибору початкових даних та методики інженерного розрахунку [174; 169; 44; 71]. До недавнього часу в криміналістичних дослідженнях і навчальних посібниках вона називалася судовою автотехнічною експертизою (САТЕ), яка визначалася, як експертне дослідження, що проводиться з метою встановлення механізму і обставин ДТП з врахуванням показників технічного стану автотранспортного засобу, якості та параметрів дороги, психофізіологічних характеристик її учасників та інших факторів. Проведення САТЕ,

як правило, пов'язано з розрахунками, для яких експерт в якості вихідних даних використовує результати тих чи інших вимірів, наданих йому слідчим або судом, а також типові довідкові дані – параметри і коефіцієнти, числові значення яких вибираються експертом самостійно із спеціальної науково-технічної і довідкової літератури у відповідності з характером та умовами скоєння ДТП. В перелік таких характеристик і параметрів входять параметри, які характеризують ефективність гальмування автотранспортного засобу (час запізнення спрацьовування гальмової системи, час наростання сповільнення, усталене сповільнення), час реакції водія; показники якості і стану дорожнього покриття, коефіцієнт зчеплення шин з дорогою, відомості про швидкість руху пішоходів, ухили та радіуси повороту дороги та ін. [85].

Але останнього часу у відповідності з Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26.12.2012 № 1950/5) і Реєстром методик проведення судових експертиз Міністерства юстиції України такі експертні дослідження стали іменуватися інженерно-транспортною експертизою обставин ДТП (ситуаційною) [82; 146].

Надати вичерпний перелік усіх задач, які можуть бути вирішені даною експертизою, неможливо. Судовою та слідчою практикою вироблено приблизний перелік завдань, котрі найчастіше ставляться для розв'язання експертам. Наведемо деякі питання, що відносяться до декількох типових задач, рішення яких базується на використанні закономірностей механічного руху та відомі з теорії експлуатаційних властивостей автомобіля [36]:

1. Визначення швидкості руху та повного зупиночного шляху транспортного засобу за слідами його гальмування. При проведенні експертизи в даному випадку перед експертом можуть бути поставлені такі задачі:

– визначити швидкість руху транспортного засобу в момент наїзду, якщо він стався на певній частині сліду гальмування, а весь гальмівний шлях невідомий;

- визначити повний зупиночний шлях транспортного засобу при встановленій швидкості;
- визначити швидкість руху транспортного засобу за слідами гальмування в конкретних дорожніх умовах;
- пояснити різницю в довжині сліду гальмування від правих та лівих коліс транспортного засобу;
- пояснити уривчастість або викривлення слідів гальмування транспортного засобу.

2. Відновлення обставин ДТП шляхом технічних розрахунків та аналізу слідів. В цьому випадку можлива постановка таких питань:

- На якій відстані від місця наїзду водій почав гальмувати, якщо встановлені місце наїзду, швидкість руху транспортного засобу і час реакції водія?
- Який час пройшов з моменту прийняття водієм заходів щодо зупинки транспортного засобу, з врахуванням реакції водія, до наїзду на пішохода, якщо відомо відстань від початку сліду гальмування до місця наїзду та відома довжина сліду гальмування?
- На якій відстані від місця наїзду знаходився транспортний засіб, що рухався з відомою швидкістю, якщо пішохід подолав певну відстань з певною швидкістю?
- Який час транспортний засіб знаходився в русі від моменту прийняття водієм заходів щодо його гальмування до повної зупинки, якщо врахувати час реакції водія?
- Коли водій повинен був почати гальмування, щоб уникнути наїзду на пішохода, який переходив дорогу, якщо відома швидкість руху пішохода, віддалення його від тротуару та швидкість транспортного засобу?
- Чи міг водій уникнути ДТП шляхом маневру і як він мав би діяти в цьому випадку?
- Чи мав водій технічну можливість уникнути наїзду на перешкоду шляхом гальмування, якщо відома відстань від транспортного засобу до перешкоди?

3. Встановлення технічних причин втрати стійкості чи керованості транспортного засобу. Типові питання для цього випадку такі:

– Чим пояснити, що при русі транспортного засобу в загальмованому стані виник занос?

– Чи не є причиною заносу різке гальмування в даних дорожніх умовах?

– Чи не є причиною заносу транспортного засобу перевищення швидкості руху в даних дорожніх умовах і при певному радіусі повороту?

– Чи можливе перекидання транспортного засобу при русі по дорозі з певним радіусом повороту, характером покриття і в певних умовах? Якщо так, то при якій швидкості водій міг уникнути перекидання?

Такий широкий спектр завдань інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП вимагає врахування великої кількості факторів, які впливають на ДТП, що обумовлює її найменування як ситуаційної (ситуалогічної). Тому, як правило, з усіх названих експертиз вона проводиться останньою, оскільки повинна спиратися на фактичні дані, встановлені різними слідчими (розшуковими) діями, у т. ч. іншими експертизами. Безумовно, необхідність її проведення на завершальному етапі досудового розслідування ставить цю експертизу в особливе положення, коли всі попередні слідчі (розшукові) дії повинні бути спрямовані на її забезпечення вихідними даними, які є обов'язковими для аналізу обставин ДТП. Відтак, підсумовуючи викладене, потрібно констатувати, що експертизи виступають системоутворюючим фактором у розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Підводячи підсумок викладеному, потрібно зазначити, що особливості тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП значною мірою обумовлені складністю об'єкта пізнання. Відтак багато тактичних питань при їх підготовці і проведенні повинні вирішуватися на основі аналізу структурних елементів цього об'єкту, а також усвідомленням того, що результати їх проведення вкрай важливі для проведення експертиз.

Тому цілком логічним є висновок, що тактика окремих слідчих (розшукових) дій значною мірою обумовлюється підготовкою проведення експертиз, висновки яких є основою для прийняття юридичних рішень.

Висновки до розділу 3

Тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод має суттєві особливості, які обумовлені тим, що об'єктом пізнання у таких справах виступає не вчинок певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного заходу, у механізм якої можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів (порушення певних правил), передбачені ст.,ст. 286, 287, 288, 291 КК України.

Особливості тактики огляду місця ДТП, обумовлені характером вирішуваних основних тактичних завдань, які можуть бути поділені на три групи: 1) з'ясування та фіксація обстановки ДТП; 2) виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП, які будуть виступати джерелами доказів; 3) визначення технічного стану транспортного засобу. Огляд виступає засобом отримання відомостей, які потім використовуються для експертного аналізу (дорожньо-технічна експертиза, інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП). Саме характер вирішуваних експертних завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних для її проведення даних, які характеризують дорогу, транспортний засіб і навколишнє середовище. Тому в огляді місця ДТП доцільно виділяти дорожньо-технічний аспект, який має суттєве значення в тактико-організаційному відношенні проведення даної слідчої дії.

Особливості тактики допиту у кримінальних провадженнях щодо ДТП обумовлені як специфікою цих злочинів, так і категоріями допитуваних осіб. За подією ДТП може критися порушення певних правил з боку кількох різних осіб, які можуть

бути суб'єктами злочинів, передбачених різними статтями КК України. Відтак, водії транспортних засобів, які були учасниками ДТП, як правило, допитуються як свідки. Набуття статусу підозрюваних винними водіями (і відповідно їх допит) найчастіше пов'язується з більш пізніми етапами досудового розслідування. У тактичному плані велику групу допитуваних осіб доцільно поділити на кілька категорій в залежності від обсягу їх поінформованості про обставини ДТП і, відповідно, від предмета їх допиту: особи, які безпосередньо сприймали істотні обставини ДТП; особи, обізнані про умови та обставини, що передували початку виникнення небезпеки в дорожньому русі і розвитку ДТП; особи, які вступали після ДТП в особистий контакт з його безпосередніми учасниками, тому з їх слів вони інформовані про характер вчинків, пов'язаних з обставинами ДТП; особи, здатні повідомити відомості, що характеризують особистості учасників ДТП. Застосування тактичних прийомів допиту залежить не тільки від ступені поінформованості, але й потребує врахування раптовості, швидкоплинності та драматизму події. Потрібно брати до уваги факт знайомства свідка з водіями транспортних засобів, які були учасниками ДТП, а також майбутній статус особи, як підозрюваного, при наявності підстав для цього.

Обов'язковим, як правило, є проведення слідчого експерименту, оскільки його матеріали (результати) є необхідними для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. Основні завдання з встановлення: видимості на конкретній ділянці дороги; можливості існування певного явища; визначення відстані, з якої водій мав об'єктивну можливість побачити перешкоду; визначення місця, з якого водій розпочав гальмування, місця де зупинився транспортний засіб тощо. Особливістю слідчого експерименту у справах даної категорії є те, що його підготовка і проведення завжди пов'язана з врахуванням технічного стану транспортного засобу та його взаємодії з елементами дорожньої обстановки.

Техногенний характер ДТП обумовлює необхідність проведення експертиз, що накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні

слідчих (розшукових) дій. Характерним є проведення: судово-медичних експертиз, криміналістичних, дорожньо-технічної експертизи, інженерно-транспортних експертиз. Зважаючи на залежність ефективності проведення експертиз від вирішення певних тактичних завдань при огляді місця ДТП та інших слідчих дій у проведенні останніх потрібно виділяти відповідний аспект (судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний).

ВИСНОВКИ

У дисертації досліджені основні проблемні питання розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Проведене дослідження дає підстави для наступних висновків.

1. Предметом криміналістичного дослідження при розробленні методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту виступають не всі злочини розділу XI КК України, а лише ті, які пов'язуються з ДТП: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); порушення чинних на транспорті правил, які спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК України).

2. Криміналістична характеристика злочинів даної категорії за своїм змістом суттєво відрізняється від характеристик інших видів злочинів, що обумовлено бланкетним характером об'єктивної сторони, коли порушення певних правил викликає настання суспільно-небезпечних наслідків у вигляді ДТП. Тому при їх розслідуванні безпосереднім початковим об'єктом пізнання виступають не вчинки певних суб'єктів, а обставини ДТП, на основі яких робляться висновки про порушення певними суб'єктами правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Механізм ДТП виступає основою для визначення елементів криміналістичної характеристики злочинів, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України, і являє собою динамічну систему взаємодій у вигляді системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»:

а) водій транспортного засобу є головним суб'єктом дорожнього руху, оскільки управляє механічним засобом, який представляє собою джерело підвищеної небезпеки для оточуючих; елементами криміналістичної характеристики злочинів виступають

відомості щодо: а) особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху; б) способів вчинення злочинних порушень.

б) *транспортний засіб* в механізмі ДТП відіграє суттєву роль, оскільки причиною може стати технічний стан транспортного засобу: рульового керування; робочої гальмової системи, електромережі тощо (залежить кваліфікація за статтями 286, 287, 291 КК України);

в) *дорога*, як елемент механізму ДТП проявляється через поняття дорожніх умов - сукупності факторів, що характеризують видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини, а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявності тротуарів тощо;

г) *навколишнє середовище*, як елемент механізму ДТП, проявляється через поняття дорожньої обстановки, як сукупності факторів, що характеризуються дорожніми умовами (статичні фактори), наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (динамічні фактори) які повинен враховувати водій; відтак у криміналістичній характеристиці злочинів даної категорії важливими є відомості про типові місця, час та обстановку вчинення злочину («місця концентрації ДТП»).

д) *сліди злочинів* даної категорії розглядаються як наслідки ДТП з врахуванням того, що спочатку вчиняється злочин (порушуються певні правила дорожнього руху або експлуатації транспорту певним суб'єктом), а потім в результаті відбувається ДТП:

- сліди злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України);

- сліди злочинного випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України);

- сліди злочинного порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України);

- сліди злочинного порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух (ст. 291 КК України).

3. Суттєвою відмінністю кримінальних проваджень, щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є те, що початковий етап розслідування може бути тривалим, оскільки від початку досудового розслідування до повідомлення про підозру певній особі проходить, як правило, досить значний час, необхідний для проведення комплексу слідчо-розшукових дій. Особливості розслідування злочинів даної категорії обумовлені швидкоплинністю ДТП, його техногенним характером і складністю механізму. Тому надзвичайно важливою для відкриття кримінального провадження і подальшого розслідування є якість початкової (первинної) інформації про ДТП, яку забезпечують підрозділи патрульної поліції – результат виконання першочергових дій патрульних на місці ДТП (рапорт працівника патрульної поліції, протокол про ДТП, схема місця ДТП, пояснення водіїв транспортних засобів, пояснення свідків).

4. При визначенні обставин, що підлягають доказуванню, необхідно враховувати, що виявлена на місці події обстановка, не завжди є наслідком саме ДТП. Тому потрібно використовувати систему версій, які по-різному пояснюють походження виявленої обстановки місця події. Ключовими ж обставинами доказування при ДТП, що дійсно мало місце, виступають встановлення: учасника дорожнього руху чи експлуатації транспортного засобу, який допустив порушення чинних правил; причинного зв'язку між порушенням чинних правил і настанням аварії з тяжкими наслідками. При цьому потрібно брати до уваги та аналізувати низку чинників, маючи на увазі, що далеко не завжди визнається винною у ДТП особа, яка створила аварійну обстановку.

5. Ситуаційний підхід у криміналістичній методиці є одним із перших кроків до використання типових криміналістичних програм розслідування злочинів. Підставою для виділення типових слідчих ситуацій на початковому етапі є характер первинних відомостей щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки:

- 1) досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП;
- 2) досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП;
- 3) досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом);
- 4) досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП.

Слідчі ситуації обумовлюють визначення відповідних тактичних завдань розслідування і засобів їх вирішення – слідчо-розшукових дій, які проводяться у певній послідовності (огляд місця події і транспортного засобу, допит водія, допити свідків і потерпілого, слідчий експеримент, проведення експертиз).

6. Наступний етап розслідування починається з моменту проведення слідчих (розшукових) дій після повідомлення особі про підозру у вчиненні злочину, коли формується цілісна система доказів. Для нього характерною є проблемна ситуація, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП (порушення підозрюваним ПДР; наявності у нього об'єктивної можливості запобігти ДТП; наявність причинно-наслідкового зв'язку між порушенням і тяжкими наслідками ДТП). Така ситуація найчастіше складається при ДТП, коли є ознаки спільної вини кількох учасників дорожнього руху в порушенні ПДР. Для усунення суперечностей (можуть бути оцінені як позиції сторін у кримінальному провадженні) потрібно проводити комплекс слідчо-розшукових дій: допити раніше допитаних свідків (повторні допити); допити нових свідків; слідчі експерименти з метою перевірки свідчень та наявності у водія транспортного засобу технічної можливості уникнути ДТП; проведення інженерно-транспортних експертиз та експертиз різних видів.

7. Тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП має суттєві особливості, які обумовлені тим що об'єктом пізнання у таких справах виступає не вчинок певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного

заходу, в механізм якої можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів, передбачені статтями 286, 287, 288, 291 КК України. Для встановлення цього механізму важливим є використання системного уявлення «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Багатоелементність та техногенність ДТП обумовлює необхідність постійного експертного супроводження розслідування, що накладає відповідний відбиток на тактику проведення слідчо-розшукових дій.

8. Особливості тактики огляду місця ДТП обумовлені характером вирішуваних основних тактичних завдань: з'ясування та фіксація обстановки ДТП; виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП (джерел доказів); визначення технічного стану транспортного засобу. Огляд виступає засобом отримання відомостей, які потім використовуються для експертного аналізу (дорожньо-технічна експертиза, інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП). Це створює специфічний дорожньо-технічний аспект огляду, який має суттєве значення в тактико-організаційному відношенні. Саме характер вирішуваних експертних завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації потрібних для її проведення даних, які характеризують дорогу, транспортний засіб і навколишнє середовище. Відтак, огляд місця ДТП формує необхідне підґрунтя для технічних експертиз, що обумовлює доцільним залучення спеціалістів і застосування тактичних прийомів дослідного характеру.

9. Особливості тактики допиту у кримінальних провадженнях щодо ДТП обумовлені як специфікою цих злочинів, так і категоріями допитуваних осіб. Вказані злочини на відміну від загально кримінальних злочинів попередньо не готуються, а по відношенню до тяжких наслідків ДТП є неумисними. Вони вчиняються неприховано у публічних місцях (вулиці населених пунктів, дороги з більш-менш інтенсивним рухом), за подією ДТП може критися порушення певних правил з боку кількох різних осіб, які можуть бути суб'єктами злочинів, передбачених різними статтями КК України. Відтак, серед допитуваних осіб доцільно виділяти: осіб, які безпосередньо сприймали істотні обставини ДТП; осіб, обізнаних про умови та обставини, що передували початку виникнення небезпеки в дорожньому русі і розвитку ДТП; осіб, які

вступали після ДТП в особистий контакт з його безпосередніми учасниками (опосередковано інформовані про обставини ДТП); осіб, здатних характеризувати учасників ДТП.

В тактичному плані потрібно брати до уваги факт знайомства свідка з водіями транспортних засобів, які були учасниками ДТП і врахувати, що показання допитуваних осіб потрібні для здійснення певних розрахунків при проведенні експертиз. Важливим для обрання тактики допиту є й врахування можливого майбутнього статусу особи як підозрюваного за статтями 286, 287, 288, 291 КК України.

10. Проведення слідчого експерименту є виключно важливим у кримінальних провадженнях щодо ДТП, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП. Відтак, основним і в той же час проблемним завданням слідчого експерименту є встановлення окремих елементів механізму ДТП (видимості, можливості існування певного явища, визначення гальмування тощо).

Техногенний характер ДТП і чисельність факторів, які впливають на його механізм, обумовлює необхідність використання при проведенні слідчого експерименту спеціальних знань у галузі автотехніки і дорожнього будівництва, потребує математичних розрахунків і комп'ютерних технологій, що робить обов'язковим залучення відповідного спеціаліста.

11. Підготовка експертиз накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців ДТП, слідчі експерименти. Типовим для справ даної категорії є проведення судово-медичних експертиз (живих осіб, трупа, речових доказів), криміналістичних експертиз (трасологічної, лакофарбових матеріалів та покриттів, нафтопродуктів та паливно-мастильних матеріалів, волокнистих матеріалів і виробів з них, скла та виробів з нього, полімерних матеріалів, пластмас та виробів з них), дорожньо-технічної експертизи, інженерно-

транспортних експертиз. Таким чином, для усвідомлення тактичних завдань при розслідуванні злочинів даної категорії доцільно виділяти такі аспекти: судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний. Таким чином, проведення слідчих (розшукових) дій в основному має своїм завданням забезпечення вихідними даними зазначених експертиз, якими вирішується низка спеціальних завдань, які покладаються в основу обвинувачення тієї чи іншої особи в порушенні встановлених правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдумаджидов Г. А. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия / Г. А. Абдумаджидов // Вопросы совершенствования методики расследования пре ступлений: сб. науч. трудов. – Ташкент: Ташкентская высшая школа МВД СССР. – 1984. – С. 76–84.
2. Алексеев А. Г. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий, совершённых в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. Г. Алексеев. – Саратов, 2001. – 185 с.
3. Алексеев Н. С. Автотранспортные происшествия и их расследование / Н. С. Алексеев, И. Х. Максutow. – М.: Госюриздат, 1962. – 240 с.
4. Алексеев А. Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: автореф. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. Г. Алексеев. – Саратов, 2001. – 16 с.
5. Аленин Ю. П. Выявление и расследование очагов преступлений: теория и практика / Ю.П. Аленин. – Одесса: Юридический институт ОГУ, 1996. – 267 с.
6. Алтухов И. М. Особенности проведения осмотра на месте дорожно-транспортного происшествия / И.М. Алтухов // Актуальные вопросы науки и практики: сб. науч. статей. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2010. – С. 18–22.
7. Антіпова О. І. Використання можливостей судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод / О. І. Антіпова // Форум права. – 2014. – № 2. – С. 17–21 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2014_2_5.pdf.
8. Арсеньев В. Д. Соотношение понятий предмета и объекта судебной экспертизы / В. Д. Арсеньев // Проблемы теории судебной экспертизы : сб. науч. трудов Всесоюзного научно-исследовательского института судебных экспертиз. – М., 1980. – Вып. 44. – С. 3–23.
9. Асташкина Е. Н. Квартирные кражи: проблемы оптимизации и

алгоритмизации первоначального этапа расследования: монография / Е. Н. Асташкина, Н. А. Марочкин. – М.: Юрлитинформ, 2005. – 184 с.

10. Аубакиров А. Ф. Криминалистическая экспертиза материалов и веществ: пособ. / А. Ф. Аубакиров, Э. П. Ким. – Алматы: Эділет, 2001. – 222 с.

11. Баев О. Я. Основы методики уголовного преследования и профессиональной защиты от него: науч.-практ. пособие (на примере уголовно-процессуального исследования должностных и служебных преступлений) / О.Я. Баев. – М.: Эксмо, 2009. – 400 с.

12. Балакин В. Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / В. Д. Балакин. – 2-е изд. – Омск: СибАДИ, 2010. – 136 с.

13. Бандурка О. М. Актуальні питання впровадження нового кримінального процесуального кодексу України у діяльність органів внутрішніх справ та підготовці кадрів / О. М. Бандурка // Актуальні проблеми застосування нового кримінального процесуального законодавства України та тенденції розвитку криміналістики на сучасному етапі: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 5 жовт. 2012 р.). – Х.: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2012. – С. 15–19.

14. Бахін В. Склад і призначення криміналістичної характеристики злочинів / В. Бахін, Б. Лук'янчиков // Правничий часопис Донецького університету. – Донецьк, 2000. – № 1 (4). – С. 39–43.

15. Бахін В. П. Тактика допиту: навч. посібник / В. П. Бахін, В. К. Весельський. – К.: НВТ «Правник», 1997. – 64 с.

16. Бекасов В. А. Автотехническая экспертиза / В. А. Бекасов, Г. Я. Боград, Б. Л. Зотов и др. – М.: Юрид. лит., 1967. – 255 с.

17. Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории к практике / Р. С. Белкин. – М.: Юрид. лит., 1988. – 304 с.

18. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. – 2-е изд., доп. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 334 с.

19. Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные

вопросы российской криминалистики / Р.С. Белкин. – М.: НОРМА, 2001. – 240 с.

20. Белкин Р. С. Понятие, ставшее «криминалистическим пережитком» / Р. С. Белкин // Российское законодательство и юридические науки в современных условиях: состояние, проблемы, перспективы: материалы науч.-практ. конф. – Тула, 2000. – С. 6–12.

21. Белкин Р. С. Курс криминалистики: в 3 т. / Р. С. Белкин. – М.: Юристъ, 1997. – Т.3: Криминалистические средства, приемы и рекомендации. – 1997. – 480 с.

22. Белкин Р. С. Следственная ситуация и тактические комбинации // Криминалистика: учеб. для вузов / А. Ф. Волынский, Т. В. Аверьянова, И. Л. Александрова и др. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и Право, 2000. – С. 158–177.

23. Бена Э. Психология и физиология шофера / Э. Бена, И. Госковец, И. Штикар: [пер. с чеш. Т. П. Завьяловой]. – М.: Транспорт, 1965. – 191 с.

24. Берназ В. Д. Доказування за новим КПК України: поняття, структурні елементи / В. Д. Берназ // Актуальні проблеми кримінального права, процесу та криміналістики: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 2 листоп. 2012 р.). – Одеса: Фенікс, 2012. – С. 255–259.

25. Бибииков А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. А. Бибииков. – Тула, 2005. – 206 с.

26. Божинский И. А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / И. А. Божинский, Л. П. Макушненко. – М.: Акад. МВД СССР, 1975. – 86 с.

27. Бордюгов Л. Г. Интегративный характер ситуалогической экспертизы / Л. Г. Бордюгов // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – Х.: Право, 2009. – Вип. 9. – С. 205–213.

28. Булатов А. И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / А. И. Булатов, В. М. Петренко, В. И. Жулёв. – М.: ВНИИ ООП, 1966. – 128 с.

29. Быков В. М. Тактическое решение следователя: уголовно-правовые и процессуальные гарантии защиты конституционных прав граждан / В. М. Быков. – Калинин, 1980. – 114 с.

30. Быховский И. Е. Допустимость тактических приемов при допросе: учеб. пособие / И. Е. Быховский, Ф. В. Глазырин, С. К. Питерцев. – Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1989. – 48 с.

31. Валеев А. Х. Тенденции развития криминалистических средств осмотра места дорожно-транспортных преступлений / А. Х. Валеев // «Черные дыры» в Российском Законодательстве. – М.: ООО «К-Пресс», 2010. – № 3. – С. 119–121.

32. Вандер М. Б. Использование микрочастиц при расследовании преступлений / М. Б. Вандер. – СПб: Питер, 2001. – 224 с.

33. Весельський В. Криміналістична характеристика злочинів / В. Весельський // Право України. – 2001. – № 5. – С. 112–114.

34. Власов Ф. М. Особенности осмотра мест дорожно-транспортных происшествий по следам транспортных средств, скрывшихся с места ДТП / Ф. М. Власов, В. Ф. Гольчевский, М. А. Маслов // Актуальные вопросы судебных экспертиз: материалы междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск: ФГОУ ВПО «Восточ.-Сиб. ин-т МВД России», 2010. – С. 319–324.

35. Возгрин И. А. Криминалістическа методика расследования преступлений / И. А. Возгрин. – Минск: Выш. школа, 1983. – 215 с.

36. Волков В. П. Основи теорії експлуатаційних властивостей автомобіля: навч. посібник / В. П. Волков, О. П. Кравченко. – Луганськ: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2009. – 248 с.

37. Волобуев А. Ф. Влияние результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия на выводы автотехнической экспертизы / А. Ф. Волобуев, С. А. Шевцов // Криміналістичний вісник. – К., 2005. – № 1 (3). – С. 109–116.

38. Волобуев А. Ф. Роль этапов расследования в структурировании частных криминалистических методик / А. Ф. Волобуев, О. Ф. Федорова // Российский

слідователь. – №6. – 2013. – С. 2–4.

39. Волобуєв А. Ф. Етапи розслідування в криміналістичній методиці / А. Ф. Волобуєв // Вісник Університету внутрішніх справ. – 1999. – Вип. 5. – С. 28–37.

40. Волобуєв А. Ф. Загальні положення криміналістичної методики: лекція / А. Ф. Волобуєв – Х.: Ун-т внутр. справ, 1996. – 36 с.

41. Волобуєв А. Ф. Проблеми розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва / А. Ф. Волобуєв. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 336 с.

42. Волобуєв А. Ф. Тактика допиту: лекція / А. Ф. Волобуєв –Х.: Ун-т внутр. справ, 1997. – 28 с.

43. Волобуєв А. Ф. Тактичні задачі розслідування розкрадань майна в сфері підприємницької діяльності / А. Ф. Волобуєв // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 1999. – №3 (8). – С. 84–90.

44. Волошин Г. Я. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Г. Я. Волошин, В. П. Мартынов, А. Г. Романов. – М.: Транспорт, 1987. – 240 с.

45. Волчецкая Т. С. Криминалистическая ситуалогия: монография / Т. С. Волчецкая; под ред. проф. Н. П. Яблокова. – М.; Калинингр. ун-т. – Калининград, 1997. – 248 с.

46. Волчецкая Т. С. Предпосылки формирования криминалистической ситуалогии / Т. С. Волчецкая, Н. П. Яблоков // Вестник МГУ. Сер.11. Право. – 1997. – С. 41–50.

47. Воронин С. Э. Ситуационное моделирование в судебной экспертизе: монография / С. Э Воронин. – Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2013. – 181 с.

48. Гавло В. К. О следственной ситуации и методике расследования хищений, совершаемых с участием должностных лиц / В. К. Гавло // Вопросы криминалистической методологии, тактики и методики расследования. – М., 1973. – С. 90–94.

49. Галаса П. В. Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод / П. В. Галаса,

В. Б. Киселев, А. С. Куйбіда та ін. – К.: Укр. центр післяаварійного захисту «ЕКСПЕРТ-СЕРВІС», 1995. – 192 с.

50. Гамзиков А. Г. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия / А. Г. Гамзиков // Транспортное право – М.: Юрист, 2009. – № 3. – С. 14–16.

51. Гедыгушев И. А. Судебно-медицинская экспертиза при реконструкции обстоятельств и условий причинения повреждений (методология и практика) / И. А. Гедыгушев. – М.: Городец, 1999. – 215 с.

52. Герасимов И. Ф. Этапы раскрытия преступлений / И. Ф. Герасимов // Следственные ситуации и раскрытие преступлений. – Свердловск, 1975. – С. 10–16.

53. Гончаренко В. Г. Деякі зауваження у зв'язку з прийняттям нового Кримінально-процесуального кодексу України / В. Г. Гончаренко // Вісник академії правових наук України. – Х., 2003. – Вип. 2 (33) – 3 (34). – С. 698-710.

54. Гончаренко В. Г. Критерії вірогідності висновків експерта: гносеологічний, психологічний і процесуальний аспекти / В. Г. Гончаренко // Часопис Академії адвокатури України. – 2009. – № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe.

55. Гончаренко В. Г. Понятие криминалистической характеристики преступления / В. Г. Гончаренко, Г. А. Кушнир, В. Л. Подпалый // Криминалистика и судебная экспертиза. – 1986. – Вып. 33. – С. 3–8.

56. Горбачев В. Н. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия и его процессуальный порядок / В. Н. Горбачев // Следователь. Федеральное издание. – М., 2006. – № 5. – С. 38–43.

57. Горбачов В. П. Система кримінального процесу за новим Кримінальним процесуальним кодексом України / В. П. Горбачов // Проблеми законодавства та правоохоронної діяльності: зб. наук. праць – 2013. – №1(52). – С. 178–183.

58. Гранат Н. Л. Первоначальные следственные действия и их роль в методике расследования / Н. Л. Гранат // Методика расследования преступлений. – М., 1976. – С. 83–87.

59. Гранат Н. Л. Решение следственных задач / Н. Л. Гранат, А. Р. Ратинов. – Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1978. – 93 с.
60. Грановский Г. Л. Ситуалогическое исследование места происшествия / Г. Л. Грановский // Программирование и ситуалогические методики трасологических исследований: сб. науч. трудов Всесоюзного науч.-исслед. инс-та судеб. эксп. – М., 1979. – Вып. 37. – С. 104–139.
61. Гримак Л. В. Психологические методы активизации памяти свидетелей и потерпевших: методич. пособие / Л. В. Гримак, А. И. Скрыпников. – М.: ВНИИ МВД России, 1997. – 52 с.
62. Густов Г. А. Программно-целевой метод организации раскрытия убийств: учеб. пособие / Г. А. Густов. – СПб.: ВШ МВД России, 1993. – 119 с.
63. Даньшин М. В. Актуальні проблеми викладання криміналістики на юридичних факультетах / М. В. Даньшин // Вісник ХНУ ім. В.Н. Каразіна. Серія: «Право». – 2011. – № 945. – С. 216–220.
64. Демидова Т. В. Участие специалистов в осмотре мест происшествий при расследовании дорожно-транспортных преступлений / Т. В. Демидова // Вестник криминалистики. – М.: Спарк, 2009. – № 4 (32). – С. 166–170.
65. Дмитриева И. В. Организационно-технические и инженерные мероприятия для повышения безопасности дорожного движения на магистральных улицах города: дис. ... канд. тех. наук: 05.23.11 / И. В. Дмитриева. – Саратов: Саратов. гос. тех. ун-т, 2011. – 152 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа // <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-tekhnicheskie-i-inzhenernye-meropriyatiya-dlya-povysheniya-bezopasnosti-doro#ixzz41wqLy5qb>.
66. Дорожньо-транспортні пригоди. Особливості розслідування / [упоряд.: А. М. Шабадей, С. О. Шевцов, К. В. Дубонос]. – Х.: Факт, 2003. – 127 с.
67. Доспулов Г. Г. Психология допроса на предварительном следствии / Г. Г. Доспулов. – М.: Юрид. лит., 1976. – 112 с.

68. Драпкин Л. Я. Первоначальные следственные действия в методике расследования преступлений и проблема повышения их эффективности / Л. Я. Драпкин // Вопросы методики расследования преступлений. Свердловск, 1976. – Вып. 50. – С. 42–48.

69. Драпкин Л. Я. Понятие и классификация следственных ситуаций / Л. Я. Драпкин // Следственные ситуации и раскрытие преступлений: межвуз. сб. науч. трудов. – Свердловск, 1975. – С. 26–44.

70. Дудыч А. Участие в следственных (розыскных) и других процессуальных действиях как форма использования экспертом специальных знаний в уголовном производстве / А. Дудыч // Жизнь и Закон (Legea si Viata). – 2015. – № 2. – С. 28–31.

71. Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод. / [П. В. Галаса, В. Б. Кисельов, А. С. Куйбіда та ін.]; за заг. ред. П. В. Галаси. – К.: Експерт-сервіс, 1995. – 192 с.

72. Експертно-криміналістичне забезпечення розкриття і розслідування злочинів: практика, досвід, проблеми. / [за заг. ред. І. П. Красюка]. – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2005. – Вип. 8. – 44 с.

73. Еленюк Г. А. Использование специальных знаний при расследовании ДТП / Г. А. Еленюк, П. П. Ищенко, Ю. Ю. Ярослав. – Караганда: Караганд. высш. шк. милиции, 1987. – 93 с.

74. Ермолович В. Ф. Криминалистическая характеристика преступлений / В.Ф. Ермолович. – Минск: Амалфея, 2001. – 304 с.

75. Журавель В. А. Новый уголовно-процессуальный кодекс Украины: взгляд криминалиста / В. А. Журавель // Криминалист первопечатный. – 2014. – №8. – С. 56–63.

76. Журавель В. А. Сучасні концепції формування окремих криміналістичних методик розслідування злочинів // Вісник Академії правових наук. – 2007. – № 2(49). – С. 177–186.

77. Зорин Г. А. Типовые программы допросов участников и очевидцев дорожно-

транспортных происшествий / Г. А. Зорин, Р. Г. Зорин. – Гродно: Изд-во ГОУТ, 1995. – 128 с.

78. Зорин Г. А. Руководство по тактике допроса: учеб.-практич. пособие / Г. А. Зорин. – М.: ООО Изд-во «Юрлитинформ», 2001. – 320 с.

79. Иванов Л. А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий / Л. А. Иванов. – Саратов: ВШ МВД РФ, 1993. – 155 с.

80. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий / В. А. Иларионов. – М. : Транспорт, 1989. – 255 с.

81. Іващенко А. В. Проблематика слідчих ситуацій як складова навчального курсу криміналістики / А. В. Іващенко, Г. В. Щербаков // Вісник Одеського університету внутрішніх справ. – 2003. – №2. – С. 57–63.

82. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26 груд. 2012 р. № 1950/5) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98>.

83. Іщенко А. В. Проблеми загальної теорії криміналістики / А. В. Іщенко // Криміналістика ХХІ століття: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 25-26 листоп. 2010 р. – Х.: Право, 2010. – С. 9–13.

84. Казаров А. А. Установление механизма развития дорожно-транспортного происшествия с учетом результатов его воспроизведения / А. А. Казаров, П. Н. Хоробрых, В. А. Лабинцев // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – 2012. – Вип. 12. – С. 294–299.

85. Кашканов А. А. Проблеми невизначеності даних в задачах автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод / А. А.Кашканов // Вісник СНУ ім. Володимира Даля. – 2012. – № 9 (180). – Ч.1. – С. 111–116.

86. Керівництво з розслідування злочинів: наук.-практ. посібник / [В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін.]; за ред. В. Ю. Шепітька. – Х.: «Одісей», 2009. – 960 с.

87. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): монографія / М. П. Климчук. – Львів: ЛьвДУВС; «Край», 2008. – 216 с.

88. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): автореф. ... канд юрид. наук: 12.00.09 / М. П. Климчук. – К.: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – 20 с.

89. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / М. П. Климчук. – К.: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – 205 с.

90. Коленко А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (по материалам Приморского края): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. Д. Коленко. – Владивосток, 2004. – 174 с.

91. Колесниченко А. Н. Криминалистическая характеристика преступлений: учеб. пособие / А. Н. Колесниченко, В. Е. Коновалова. – Х.: Юрид. ин-т, 1985. – 92 с.

92. Колеснік І. І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: юриспруденція. – 2016. – Вип. 19. – С. 154–158.

93. Колеснік І. І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Вісник ХНУ ім. В.Н. Каразіна. Серія: «Право». – 2015. – № 20. – С. 253–257.

94. Колмаков В. П. Следственный осмотр / В.П. Колмаков // Избранные труды по криминалистике / [сост. В.В. Тищенко]. – Одесса: «Юрид. лит.», 2008. – 448 с.

95. Колосов Н. Ф. Организационно-тактические основы осмотра места дорожно-транспортного происшествия / Н. Ф. Колосов, Д. В. Неверов, Н. В. Федяева // Вопросы теории и практики раскрытия и расследования преступлений. Сборник науч. труд. – Волгоград: ВА МВД России, 2007. – С. 123–138.

96. Коновалова В. Е. Допрос: тактика и психология: учеб. пособие / В. Е. Коновалова. – Х.: Консум, 1999. – 157 с.
97. Косарев В. Н. Тактические алгоритмы работы с микрообъектами в процессе расследования преступлений: учеб. пособие / В. Н. Косарев, И. В. Макогон. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2005. – 120 с.
98. Котик М. А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / М. А. Котик, В. А. Котик. – Таллинн: Валгус, 1980. – 235 с.
99. Кравченко П. А. Многообразие конструкций транспортных средств и приемы сжатия (компактного отображения) информации об их особенностях / П. А. Кравченко // Системы организации и управления безопасностью дорожного движения: сборник докл. и статей целевой конф. 27-29 апр. 2009 г. / СПб: Гос. архит. - строит. ун-т, 2009. – С. 7–16.
100. Красюк І. П. ДТП: експертно-криміналістичний аспект / І. П. Красюк // Міліція України. – 2007. – № 5. – С. 4–6.
101. Криминалистика. Расследование преступлений в сфере экономики / под ред. проф. В. Д. Грабовского, доц. А. Ф. Лубина). – Ниж. Новгород: Нижегород. ВШ МВД России, 1995. – 400 с.
102. Криминалистика: учеб. для студ. вузов, обуч. по спец. «Юриспруденция» / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, и др.; под. ред. Р. С. Белкина. – М.: НОРМА – ИНФРА-М, 1999. – 971 с.
103. Криминалистика: учеб. для вузов / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, и др.; под. ред. Р. С. Белкина. – М.: НОРМА – ИНФРА-М, 2000. – 990 с.
104. Криміналістика: підруч. / В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін.; за ред. В. Ю. Шепітька. – 4-е вид., перероб і доп. – Х.: Право, 2008. – 464 с.
105. Криміналістика: підруч. / В. Д. Берназ, В. В. Бірюков, А. Ф. Волобуєв; за заг. ред. А. Ф. Волобуєва. – Х.: ХНУВС, 2011. – 666 с.
106. Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы / Н. М. Кристи. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – 112 с.

107. Кузьменко Н. К. Систематизация неоложных следственных действий: учеб. пособие / Н. К. Кузьменко. – К., 1981. – 96 с.
108. Кузьмин С. В. Программно-целевой метод организации расследования краж / С. В. Кузьмин // Проблемы предварительного следствия и дознания: сб. науч. трудов ВНИИ МВД РФ. – М., 1994. – С.2–28.
109. Леваневский Э. П. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток / Э. П. Леваневский, А. Н. Гарднер, А. И. Овчаренко. – Минск: Вышэйш. шк., 1987. – 148 с.
110. Лубин А. Ф. Криминалистическая характеристика преступной деятельности в сфере экономики: понятие, формирование, использование: учеб. пособие / А. Ф. Лубин. – Н.Новгород: Нижегородская ВШ МВД РФ, 1991. – 84 с.
111. Лук'янчиков Є. Д. Щодо співвідношення предмета доказування та криміналістичної характеристики злочинів / Є. Д. Лук'янчиков // Вісник Луганського інституту внутрішніх справ. – 2001. – № 1. – С. 26–33.
112. Лукьянчиков Е. Особенности допроса несовершеннолетнего свидетеля и потерпевшего / Е. Лукьянчиков // Закон и жизнь. – 2005. – № 1. – С. 47–50.
113. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: автореф. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / П. П. Луцюк. – К.: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – 19 с.
114. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук / 12.00.09 / П. П. Луцюк. – К. : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – 223 с.
115. Марочкин Н. А. Алгоритмизация – эффективный метод оптимизации расследования преступлений / Н. А. Марочкин, Е. Н. Асташкина // Известия Алтайского государственного университета. – 2001. – № 2. – С. 45–49.
116. Матусовский Г. А. Экономические преступления: криминалистический анализ / Г. А. Матусовский. – Х.: Консум, 1999. – 480 с.
117. Методика расследования преступных нарушений правил дорожного

движения: учеб. пособие / С. И. Новиков. – К.: НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1983. – 104 с.

118. Мецявичус К. В. О некоторых условиях, обеспечивающих точность следственного эксперимента по делам о дорожно-транспортных происшествиях / К. В. Мецявичус // Вопросы судебной экспертизы и криминологии (Информац. материалы). – Вильнюс, 1993. – Вып. 11. – С. 42–58.

119. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.

120. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та криминологічне дослідження): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.08.00 / В. А. Мисливий. – К., 2005. – 543 с.

121. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних подій / [упоряд. С. О. Шевцов]. – Х.: СПД-ФО Чельцов О. В., 2005. – 308 с.

122. Мызников В. А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / В. А. Мызников. – СПб., 1996. – 17 с.

123. Настільна книга слідчого: наук.-практ. вид. для слідчих і дізнавачів / [М. І Панов, В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова та ін.] – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2007. – 728 с.

124. Новиков С. И. Исследование места дорожно-транспортного происшествия: учеб. пособие / С. И. Новиков. – К.: КВШ МВД СССР, 1977. – 78 с.

125. Новиков С. И. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / С. И. Новиков, Ш. Ш. Ярамышьян. – К.: КВШ МВД СССР, 1986. – 84 с.

126. Облаков А. Ф. Криминалистическая характеристика преступлений и криминалистические ситуации: учеб. пособие / А. Ф.Облаков. – Хабаровск: Хабар.

высш. шк. МВД СССР, 1985. – 88 с.

127. Образцов В. А. Понятие и криминалистическое значение следственной ситуации / В.А. Образцов, В. Г. Танасевич // Советское государство и право. – 1979. – № 8. – С. 109–115.

128. Одерій О. В. Теорія і практика розслідування злочинів проти довкілля: монографія / О. В. Одерій. – Х.: Дія плюс, 2015. – 528 с.

129. Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учётом ситуационных факторов / А. П. Онучин. – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та., 1987. – 186 с.

130. Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств // Судебная автотехническая экспертиза. Часть III. Вып. 1 / [сост. Г. В. Жилинский]; под науч. ред. А. Б. Разумова. – Киев: КНИИСЭ, Межвуз. полигр. предприятие, 1987. – 112 с.

131. Патрелюк Д. А. Розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених неповнолітніми: монографія / Д. А. Патрелюк. – Донецьк: ФОП Лопатніков С.Г., 2012. – 221 с.

132. Петелин Б. Я. Допрос свидетелей и потерпевших о субъективных обстоятельствах совершения преступлений / Б. Я. Петелин // Советская юстиция. – 1988. – №2. – С. 20–25.

133. Писаренко И. В. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Ч. 1-2 / И. В. Писаренко, В. Н. Мегера, В. И. Ткаченко и др. – К.: РИО МВД Украины, 1994. – 336 с.

134. Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів (затв. сумісним наказом МОЗ і МВС України № 65/80 від 31 січн. 2013 р.) Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13>.

135. Порубов Н. И. Тактика допроса на предварительном следствии: учеб. пособие / Н. И. Порубов. – М.: БЕК, 1998. – 208 с.

136. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23 груд. 2005 р.

«Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» (зі змінами, внесеними постановою Пленуму Верховного ОСОБА_8 України № 18 від 19 груд. 2008 р.) Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.

137. Правила дорожнього руху України: затверджені постановою КМУ від 10 жовт. 2001 р. № 1306 (з наступними змінами в редакції 2015 р.) Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

138. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод: Постанова КМУ від 30 черв. 2005 р. № 538 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 27. – С. 57.

139. Про затвердження Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень: наказ МОЗ України від 17 січ. 1995 р. № 6 Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0255-95>.

140. Про Національну поліцію: Закон України від 2 лип. 2015 р. № 80-VIII // Відомості Верховної ради (ВВР). – 2015. – № 40–41. – С. 379.

141. Пучкин В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений / В. А. Пучкин. – Ростов н/Д: ИПО ПИ ЮФУ, 2010. – 190 с.

142. Радаев В. В. Криминалистическая характеристика преступлений и ее использование в следственной практике: лекція / В. В. Радаев. – Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1987. – 24 с.

143. Расследование дорожно-транспортных происшествий / [П. Д. Биленчук, В. А. Мыслывый, Г. М. Надгорный и др.] – К.: РИО МВД УССР, 1989. – 240 с.

144. Расследование дорожно-транспортных происшествий / под. общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Экзамен, 2003. – 464 с.

145. Россинская Е. Р. Криминалистика: курс лекций / Е. Р. Россинская. – М. : Норма, 2006. – 416 с.

146. Реєстр методик проведення судових експертиз Міністерства юстиції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rmpse.minjust.gov.ua>.

147. Розслідування злочинів у сфері господарської діяльності: окремі криміналістичні методики: монографія / [В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін.]; за ред. В. Ю. Шепітька. – Х.: Право, 2006. – 624 с.

148. Розслідування злочинів, пов'язаних із вчиненням дорожньо-транспортних пригод: метод. рекомендації. / за заг. ред. П. В. Коляди. – К.: РВВ МВС України, 2004. – 255 с.

149. Розслідування обставин дорожньо-транспортних подій: метод. рекомендації. / [упоряд. С. О. Шевцов, К. В. Дубонос]. – Х.: Факт, 2002. – 171 с.

150. Романов Н. С. Основные положения судебно-экспертного анализа автотранспортного происшествия / Н. С. Романов. – К.: РИО МВД УССР, 1969. – 67 с.

151. Романов Н. С. Вопросы исследования причинной связи судебной автотехнической экспертизой / Н. С. Романов. – К.: РИО МВД УССР, 1973. – 60 с.

152. Романов Н.С. Механизм ДТП и методологические вопросы его анализа / Н. С. Романов // Криминалистика и судебная экспертиза. – К.: Выща шк. – 1988. – Вып. 37. – С. 81–85.

153. Рябнина Т. К. Негативные последствия упразднения стадии возбуждения уголовного дела / Т. К.Рябнина, Я. П. Долгополова // Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Таврійського нац. ун-ту ім. В.І. Вернадського. – Сімферополь, 2013. – С. 130–131.

154. Самарина Т. Н. Экспертный эксперимент на месте происшествия / Т. Н. Самарина // Общетеоретические вопросы судебной экспертизы. – М., 1982. – С. 82–88.

155. Селиванов Н. А. Советская криминалистика: система понятий / Н. А. Селиванов. – М.: «Юрид. лит.», 1982. – 152 с.

156. Селиванов Н. Криміналістичні характеристики преступлений и следственные ситуации в методике расследования / Н. Селиванов // Соціалістическа

законность. – 1977. – № 2. – С. 56–59.

157. Сливинский К. О. Алгоритмизация деятельности следователя: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / К. О. Сливинский. – М., 2004. – 203 с.

158. Смоков С. М. Окремі проблемні питання, які виникають при застосуванні норм нового КПК України / С. М. Смоков // Юридичний часопис. – 2013. – № 1(5). – С. 110–115.

159. Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений / [В. К. Лисиченко, В. И. Гончаренко, М. В. Салтевский и др.]; под ред. В. К. Лисиченко. – К.: Вища шк., 1988. – 405 с.

160. Соснин К. В. Теоретико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / К. В. Соснин. – Ижевск, 2002. – 172 с.

161. Справа № 125/1203/16-к за 2016 р. Барський районний суд Вінницької області

162. Справа № 1-48/10 за 2010 р. Вінницький районний суд Вінницької області.

163. Справа № 334/1360/16-к за 2016 р. Ленінський районний суд м. Запоріжжя.

164. Справа № 611/51/13-к за 2013 р. Барвінківський районний суд Харківської області.

165. Справа № 614/625/16-к за 2016 р. Борівський районний суд Харківської області.

166. Справа №1-337/10 за 2010 р. Ленінський районний суд м. Дніпропетровська.

167. Справа №635/2604/15-к за 2015 р. Харківський районний суд Харківської області.

168. Старушкевич А.В. Криміналістична характеристика злочинів: навч. посібник / А. В. Старушкевич. – К.: НВТ «Правник», 1997. – 41 с.

169. Суворов Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение

безопасности дорожного движения, на участках ДТП: учеб. пособие / Ю. Б. Суворов. – М.: Экзамен, 2003. – 208 с.

170. Тагаев Н. Н. Судебная медицина: учеб. / Н. Н. Тагаев; под общ. ред. проф. А. М. Бандурки. – Х.: «Факт», 2003. – 1253 с.

171. Таран О. В. Загальні положення взаємодії органів досудового слідства з адміністраціями підприємств, установ, організацій та контролюючими органами при розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням вимог законодавства про охорону праці / О. В. Таран // Право та управління. – 2012. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/prtup/2012_1/taran.pdf.

172. Таран О. В. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні злочинів, пов'язаних з порушенням вимог законодавства про охорону праці / О. В. Таран // Право та управління. – 2011. – № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/prtup/2011_3/pdf/11tovpop.pdf.

173. Трагическое ДТП в Николаеве: водитель на BMW задавил четырёх дорожных работников // Факты. – 2016. – 15 сент. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fakty.ua/222377-dtp-v-nikolaeve-voditel-na-bmw-zadavil-chetyryoh-dorozhnikov>.

174. Туренко А. Н. Автотехническая экспертиза: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. И. Клименко, А. В. Сараев. – Х.: ХНАДУ, 2007. – 156 с.

175. Филиппов А. Г. К вопросу об особенностях расследования отдельных видов и групп преступлений / А. Г. Филиппов // Особенности расследования отдельных видов и групп преступлений. – Свердловск, 1980. – с. 23–27.

176. Филиппов А. Г. Общие положения методики расследования отдельных видов и групп преступлений (криминалистической методики) // Криминалистика: учеб. / под ред. А. Г. Филиппова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Спарк, 2000. – 687 с.

177. Ханянец А. А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия и фиксация следов для их последующего экспертного исследования / А. А. Ханянец // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – 2012. – Вип. 9. – С. 388–393.

178. Чебуренков А. А. Основы теории расследования: монография / А. А. Чебуренков. – М.: Изд. «Юрлитинформ», 2010. – 176 с.
179. Шалумов М. С. Программа расследования преступных нарушений правил электробезопасности: метод. пособ. / М. С. Шалумов. – М.: НИИ Ген. прокуратуры РФ, 1997. – 80 с.
180. Шаталов А. С. Проблемы алгоритмизации расследования преступлений: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.09 / А. С. Шаталов. – М., 2000. – 405 с.
181. Шепитько В. Ю. Теория криминалистической тактики: монография / В. Ю. Шепитько. – Х.: Гриф, 2002. – 349 с.
182. Шиканов В. И. Актуальные вопросы уголовного судопроизводства и криминалистики в условиях научно-технического прогресса / В. И. Шиканов. – Иркутск, 1978. – С. 112–116.
183. Шиканов В. И. Разработка теории тактических операций – важнейшее условие совершенствования методики расследования преступлений / В. И. Шиканов // Методика расследования преступлений. Общие положения: материалы науч.-практ. конф. (Одесса, нояб. 1976 г.). – М., 1976. – С. 155–159.
184. Шиканов В. И. Теоретические основы тактических операций в расследовании преступлений. – Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1983. – 200 с.
185. Щербаковский М. Г. Гносеологічні та правові підстави класифікації об'єктів судової експертизи / М. Г. Щербаковський // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – Х.: Право, 2010. – Вип. 10. – С. 177–185.
186. Щербаковский М. Г. Ситуационный подход к тактике проведения судебных экспертиз / М. Г. Щербаковский // Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях: матер. междунар. науч.-практ. конф. (Москва, 14-15 февр. 2007 г.) – М.: ТК Вэлби; Проспект, 2007. – С. 313–317.
187. Щербаковський М. Г. Реалізація засади змагальності сторін у збиранні доказів під час досудового розслідування / М. Г. Щербаковський // Впровадження нового кримінального процесуального кодексу України в правоохоронну діяльність та

навчальний процес: досвід та шляхи удосконалення: матер. наук.-практ. конф. (Харків, 5 квіт. 2013 р.). – Х.: ХНУВС, 2013. – С. 242–246.

188. Щербаковський М. Г. Використання матеріалознавчих експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних подій / М. Г. Щербаковський // Криміналістичний вісник. – К.: Дім «Ін-Юре», 2012. – № 1 (17). – С. 109–114.

189. Шерстюк В. Н. Место криминалистических экспертиз в классификации судебных экспертиз / В. М. Шерстюк // Криминалистъ первопечатный. – Х.: Нац. ун-т «Юридична академія України ім. Ярослава Мудрого», 2013. – № 6. – С. 150–162.

190. Щур Б. В. Криміналістична класифікація злочинів: співвідношення з суміжними поняттями / Б. В. Щур [Електронний ресурс]. – Режим оступу: http://www.nbuuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvlduvs/2010_2/sbvisp.pdf.

191. Экспертиза ДТП: методы и технологии / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – СПб.: СПб ГАСУ, 2012. – 310 с.

192. Энциклопедия судебной экспертизы / [авт. - сост. Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов и др.]; под ред. Т. В. Аверьяновой, Е. Р. Россинской. – М.: Юрист, 1999. – 552 с.

193. Экспертизы в судебной практике: учебник / [В. И. Гончаренко, В. Е. Бергер, Т. В. Варфоломеева и др.]. – К.: Вища шк., 1987. – 200 с.

194. Юрчишин В. Д. Висновок експерта як джерело доказів у кримінальному процесі України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / В. Д. Юрчишин. – К., 2006. – 20 с.

195. Яблоков Н. П. Криминалистика / Н. П. Яблоков. – М.: Изд. Группа НОРМА-ИНФРА М, 2000. – 384 с.

196. Яблоков Н. П. Криминалистическая характеристика преступлений как составная часть общей криминалистической теории / Н. П. Яблоков // Вестник Московского университета. Сер. 11, Право. – 2000. – № 2. – С. 3–14.

197. Якимов О. Ю. Дорожно-транспортные происшествия / О. Ю. Якимов. – М.: Юрайт-Издат, 2008. – 175 с.

198. Яковлева А. Ю. Осмотр транспортного средства по делам о дорожно-транспортных происшествиях / А. Ю. Яковлева // Вестник Московского университета МВД России. – М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России, 2007. – № 7. – С. 134–135.
199. Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование. – Тюмень: Вектор Бук, 2001. – 178 с.
200. Яновська О. Г. Зміст засади змагальності та правові умови її реалізації в кримінальному провадженні / О. Г. Яновська // Держава і право: зб наук. праць. – К.: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2013. – Вип. 59. – С. 343–349.
201. Які дороги небезпечні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dorogi/na-yakih-dorogah-dtp-stayutsya-najchastishe-306662.html>.

ДОДАТКИ

Додаток А

ПРОТОКОЛ

огляду місця дорожньо-транспортної події

«___» _____ 20__ р.

Місце огляду

Населений пункт	
Ділянка автодороги	

Огляд початий в _____ годині _____ хвилин

Огляд закінчено в _____ годині _____ хвилин

Слідчий _____ отримавши в _____ годині _____ хвилин

повідомлення від _____

Про дорожньо-транспортну подію, прибув для проведення огляду:

Населений пункт, вулиця, перехрестя, житлова зона, під'їзна дорога, будинок №	
Ділянка автодороги	

За участю:

- інспектора розшуку;	
- спеціаліста-автотехніка;	
- фахівця-криміналіста;	
- фахівця в обл. судової медицини;	
- медичного працівника, ін.	

І понятих

1. П.І.Б.	
2. П.І.Б.	

В присутності:

Учасників події	
Очевидців події	

Керуючись ст.ст. 190-192 КПК України, провів огляд місця дорожньо-транспортної події, про що відповідно до ст. 195 КПК України склав даний протокол.

Перед початком огляду всім присутнім роз'яснені права бути присутніми при всіх діях і робити заяви з приводу цих дій, підлягаючих занесенню в протокол. Понятим відповідно до ст. 127 і 77 КПК України, роз'яснено їх обов'язок засвідчити факт, зміст і результати огляду місця ДТП.

Підписи понятих		Підписи фахівців		Підпис слідчого
1.	2.			

Огляд проводився в погодних умовах:

Ясно, сонячно, похмуро, туман.	Без опадів, дощ, снігопад	Т. повітря (градусів)

Напрямок проведення огляду:

Від вулиці, площі, автодороги, населеного пункту	До вулиці, площі, автодороги, населеного пункту

Вид події:

Наїзд на пішохода (велосипедиста).	
Зіткнення ТЗ.	
Наїзд на стоячі ТЗ (або інша нерухома перешкода на проїзній частині дороги).	
Перекидання ТЗ.	
Падіння пасажирів або вантажу.	
6. Виїзд за межі проїзної частини дороги.	

ОГЛЯДОМ ВСТАНОВЛЕНО:**1. Місце дорожньо-транспортної пригоди розташовано:**

1. Населений пункт, вулиця, перехрестя, житлова зона, під'їзна дорога, будинок №.	
2. Ділянка автодороги, км.	

2. Елементи вулиці, дороги :

Міст, шляхопровід, естакада, зупинка транспорту, пішохідний перехід, перехрестя (регульований – не регульований), залізничний переїзд (регульований – не регульований)	

3. Проїзна частина:

Горизонтальна ділянка, крива в плані, пряма в плані, спуск крутизною (град.), підйом крутизною (град)	

4. Вид покриття: Тип покриття (тільки для асфальтобетону і цементобетонна)

1. Асфальтобетонне (монолітна поверхня сіро-чорного кольору);	1. середньозернистий асфальтобетон (зерна до 20 мм);
2. Цементно-бетонна (сірого кольору);	2. середньозернистий асфальтобетон типу А (висока густина спарених зерен);
3. Чорне покриття (холодний асфальт);	мілкозернистий асфальтобетон (зерна до 15 мм);
4. Щебневе;	мілкозернистий асфальтобетон типу А;
5. Щебневе не укріплене;	піщаний асфальтобетон ;
6. Булижник;	монолітний цементобетон;
7. Грунтова;	збірний цементобетон;
	8. шершавий цементно або асфальтобетон виготовлений методом поверхневої обробки (бітумом з утопленням в ньому щебнем 5-10мм або 15-20 мм);
	9. шершавий цементно- або асфальтобетон виготовлений методом поверхневої обробки (бітумом з утопленням в ньому щебнем 5-15мм або 20-25 мм);
	10 мілкошорсткий цементобетон (висота щебня до 1 мм) 11 середньо-шорсткий цементобетон, нарізка поперечний борозенок.

5. Стан покриття:

1)- сухе чисте (відсутня волога, пил, бруд, пісок, нафтопродукти); - сухе забруднене (наявність частинок бруду, піску, продуктів зносу шин); - сухе брудне, замаслене (наявність бруду у вигляді плям або слідів різного роду нафтопродуктів); 2)вологе чисте (пори насичені вологою, проте плівка вільної води відсутня); - вологе забруднене ; вологе брудне (замаслене); 3)вологе чисте (є плівка вільної води, блиск); - вологе забруднене ; - вологе брудне (замаслене); 4)- мокре чисте(є шар води більш 1 см.); - мокре брудне (є нашарування, напливи піску або ґрунту) 5)- сніг рихлий товщиною-см; - сніг укатаний товщиною см.; 6)обледеніле, по сніжному шару сухе; - обледеніле по сніжному шару мокре(наприклад, після дощу); - обледеніле, по чистому твердому покриттю (наприклад по чистому асфальтобетону)– ожеледь

6. Дорожнє покриття загальною шириною _____ метрів. Призначено для руху в одному-двох напрямках (потрібно підвести)

Експлуатаційна характеристика проїзної частини	По напрямку огляду	Зустрічного напрямку
Число смуг для руху		
Ширина розділової смуги		

7. На проїзній частині нанесені лінії горизонтальної розмітки (білого-жовтого (кольору), призначені для:

Колір	Згідно розділу 34 правил дорожнього руху	№

8. До проїзної частини примикають справа:

Бордюрний камінь (заввишки-шириною)	
Узбіччя шириною (м) ґрунт, щебінь, трав'яний покрив і т.д.	
Тротуар шириною (м)	
Інші елементи	

До проїзної частини примикають зліва:

Бордюрний камінь (заввишки-шириною)	
Узбіччя шириною (м) ґрунт, щебінь, трав'яний покрив і т.д.	
Тротуар шириною (м)	
Інші елементи	

9 Далі за тротуаром-узбіччям (потрібне обвести)розташовані справа:

Лісосмуга; будови; міського типу, сільського типу	
Опори освітлення-телеграфні, їх №	
Інші предмети або об'єкти	

Далі за тротуаром-узбіччям (потрібне обвести)розташовані зліва:

Лісосмуга; будови; міського типу, сільського типу	
Опори освітлення-телеграфні, їх №	
Інші предмети або об'єкти	

10.Геометричні координати місця події, встановлені на підставі аналізу інформації слідів і локалізації пошкоджень ТЗ:

Відстань (м)	Від меж проїзної частини або інших орієнтирів	№ на схемі	Інформативні ознаки (сліди, пошкодження)

11. Спосіб регулювання руху на даній ділянці

1. Регулювання світлофором (автоматичним)	
2.Регулюється світлофором з ручним управлінням	
3. не регулюється	

12. Місце події знаходиться в зоні дії дорожніх знаків, установлених по ходу огляду:

Найменування	№ п/п	Зона дії	Відстань до місця події
1.Попереджувальні			
2.Приоритету			
3.Заборонні			
4.Наказові			
5.Інформаційно-вказівні			
6.Сервісу			

13. Умови освітленості на даній ділянці шляху (вулиці, дороги)

Час доби світле, темне, сутінки	
На момент огляду освітлений:	
1 Міським електроосвітленням	
2. Світлом з вікон будинків	
3. Іншими джерелами світла	
4. Не освітлений	

14. Відстань видимості з робочого місця водія:

1. З включеним ближнім світлом фар (м)	
2. З включеним дальнім світлом фар (м)	
3. При денному освітленні	

15. Оглядовість з кабіни водія із смуги руху транспортного засобу:

Вправо (м):		Вліво (м)	
-------------	--	-----------	--

16. Розташування транспортних засобів на місці події :

[illegible]

17. Локалізація пошкоджень транспортних засобів (у разі огляду ТЗ на місці події). Детальний опис пошкоджень ТЗ, наявність слідів контактної взаємодії – в протоколі огляду і перевірки технічного стану ТЗ

[illegible]

18. Сліди шин (окрім слідів гальмування); № сліду згідно схеми і параметри:

Сліди: кочення; ковзання; заносу та інші.	

Якому ТЗ належить і якими колесами залишені (№ згідно схеми)	
1) Поверхневі або об'ємні	
2) Їх розташування (на проїзній частині на узбіччі в кюветі і т.д.)	
3) Їх напрямок щодо меж проїзної частини (по ходу руху ТЗ)	
4) Довжина сліду (м)	
5) Ширина колії і протектора	
6) Відстань від початку сліду (м)	
7) Відстань від кінця сліду (м)	
8) Малюнок протектора: а) дорожній б) універсальний (всесезонний) в) для автомобілів підвищеної прохідності г) спортивно-гончого призначення	
9) Характерні особливості	

--	--

19. Сліди гальмування № сліду згідно схеми і параметри:

1. Якому ТЗ належать і якими колесами залишений (№ схеми)	
2. Їх розташування (на проїзній частині, на узбіччі, в кюветі)	
3. Одинарні або спарені	
4. Довжина і розташування їх щодо краю проїзної частини (ліній розмітки). Якщо сліди залишені на ділянках з різним покриттям вказати протяжність їх на кожному з видів покриття	
5. Прямолінійні, криволінійні дугоподібні з боковим занесенням	
6. Суцільні або переривані (в цьому випадку величина розривів	
7. У разі роздвоєння сліду указати на якій відстані від його початку воно утворилося	
8. Слід із змазаним відбитком протектора або чітко вираженим відбитком	

20. Ознаки напрямку руху транспортного засобу (в тих випадках, коли ТЗ зник з місця події, або його було прибрано)

- по формі і напрямку сліду кочення;	
- по бризках води або масла;	

23. Інші сліди на дорожньому покритті:

№ згідно схеми. Характер слідоутворення	Розташування сліду щодо меж проїзної частини (м)	Розташування сліду щодо кінцевого розташування ТЗ (м)
1) Сліди, залишені потерпілим при наїзді-зіткненні		
2) Сліди масла, гальмівної або охолоджуючої рідини		
3) Сліди ковзання частин ТЗ (подряпини вибоїни, потертості траси, нашарування частинок фарби)		
4) Сліди перекидання ТЗ (подряпини траси, нашарування частинок фарби)		
5) Сліди залишені відкинутими об'єктами (сліди волочіння потертості, подряпини, вибоїни злам стебел трави і т.д.)		

24. Наявність шматків одягу, слідів, схожих на кров, мозкової речовини, слідів волочіння і т.д.

Форма і характер слідів	Місце розташування (на проїзній частині і ТЗ)	Розташування щодо меж проїзної частини або ТЗ

25. Дані про труп і опис його одягу

П.І.Б.		Одяг, взуття (колір)
Стать		
Вік		
Ріст		
Місце проживання		

26. Місце розташування трупа і його поза:

1) Де саме розташований (на проїзній частині, на тротуарі, на узбіччі, в кюветі і т. д. (м)	
2) Щодо меж проїзної частини (на відстані від лівого-правого краю проїзної частини по ходу руху ТЗ). (м)	
3) Щодо нерухомих орієнтирів (ближньої межі перехрестя, освітлюваної опори №, кута будівлі № і т.д.)(м)	
4) Щодо кінцевого розташування ТЗ (на відстані від передньої – задньої-бокової частини ТЗ (м)	
5) Чи переміщався до початку огляду від місця падіння (кінцевого розташування) (м)	

27. Наявність на тілі трупа і його одязі (взуття)пошкоджень і слідів контактної взаємодії з транспортним засобом (інших пошкоджень).

1) Прижиттєві дефекти (відсутність якої-небудь частини тіла).	
2) Сліди на одязі від удару по тілу пішохода (сліди зіткнення деталями ТЗ)	
3) Пошкодження на тілі, характерні для ДТП (обширне садно, порізи, переломи і т.д.)	
4) Сліди ковзання по поверхні проїзної частини	
5) Сліди переїзду на одязі	
6) Інші сліди	

28. З місця події вилучено:

Об'єкти (предмети)	Спосіб упаковки

--	--

Зі змістом протоколу ознайомлені. Протокол прочитаний в голос, записано вірно.

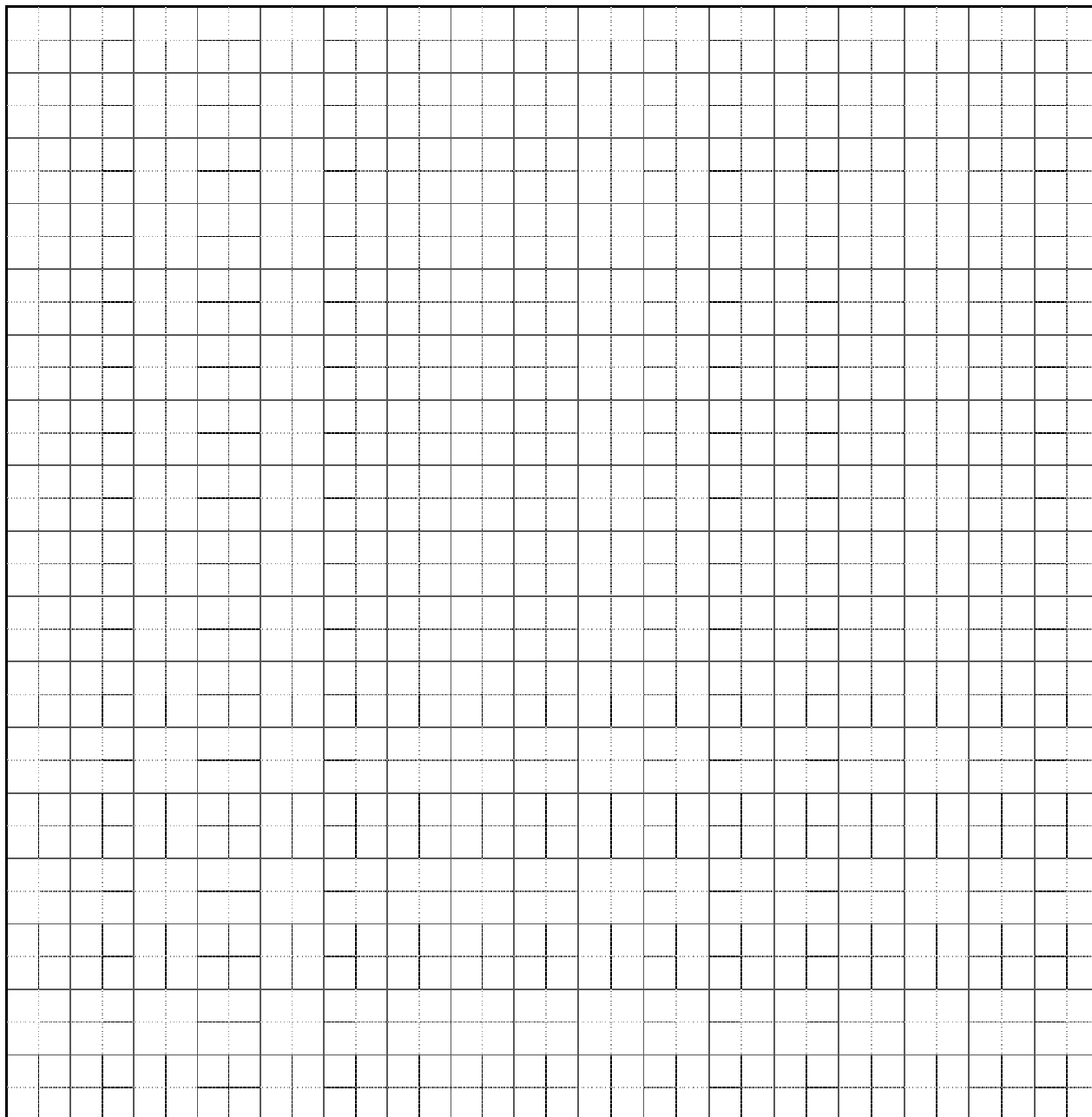
Підписи понятих	Підписи фахівців
1)	1)
2)	2)
Підписи інших осіб – учасників огляду:	

Підпис слідчого (співробітника ДАІ):

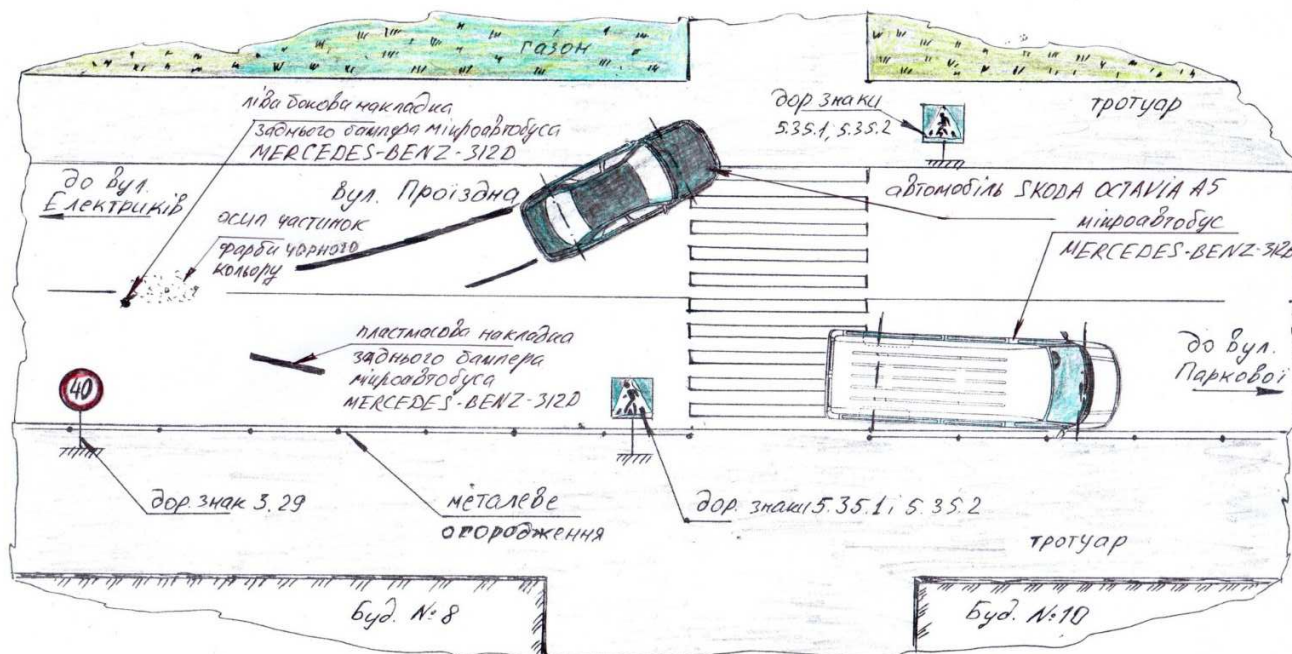
Додаток Б

Схема до протоколу огляду місця події

місце події _____ «__» _____ 20__ р. ____ год. ____ хв.



Схему склав: _____ _____ _____ _____ (підпис) Поняті: 1. _____ (П.І.Б.) (підпис) 2. _____ (П.І.Б.) (підпис) Зі схемою згодні: 1. _____ 2. _____ _____ _____ _____	Умовні позначення: 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____ 6. _____ 7. _____ 8. _____ 9. _____ 10. _____ 11. _____ 12. _____ 13. _____ 14. _____
---	--



Додаток В

АНКЕТА

**узагальнення матеріалів кримінальних проваджень (справ) щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту
(усього вивчено 202 справи)**

1. За ознаками злочинів було розпочато кримінальне провадження:

- 1) ст. 286 КК України – 62 %;
- 2) ст. 287 КК України – 20 %;
- 3) ст. 288 КК України – 2 %;
- 4) ст. 291 КК України – 16 %.

2. Вид ДТП, як наслідок порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту:

- 1) зіткнення транспортних засобів – 26%;
- 2) наїзд на пішохода – 38%;
- 3) перекидання транспортних засобів – 17%;
- 4) наїзд на нерухому перешкоду – 9%;
- 5) наїзд на велосипедиста (мопедиста) – 6%;
- 6) наїзд на транспортний засіб, що стоїть – 2%;
- 7) наїзд на гужовий транспорт чи тварин – 1%;
- 8) падіння пасажирів – 0,5%;
- 9) падіння вантажів – 0,5%.

4. Первинний матеріал про кримінальне правопорушення:

- 1) рапорт працівника патрульної поліції – 86%;
- 2) протокол про ДТП – 66 %;
- 3) схема місця ДТП – 62%;
- 4) пояснення водіїв транспортних засобів – 76%;
- 5) пояснення свідків ДТП – 48%.

5. Типові ситуації початку кримінального провадження:

- 1) досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП – 82 %;
- 2) досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП – 6 %;
- 3) досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом) – 11 %;
- 4) досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП – 1 %.

6. Особи, які притягалися до кримінальної відповідальності (обвинувачені):

- 1) водії (власники) механічних транспортних засобів – 78 %;
- 2) пасажирів – 1 %;
- 3) пішоходів – 2 %;
- 4) велосипедистів – 10 %;

- 5) особи, які управляли мопедами – 3 %;
- 6) погоничі худоби – 1%
- 6) службові особи підприємств, що мають транспортні засоби – 3 %;
- 7) службові особи підприємств, що обслуговують дороги – 2 %.

7. Причетність обвинувачених до вчинення злочинів у минулому:

- 1) судимі – 2 %;
- 2) не судимі — 98 %

8. Проведення слідчих (розшукових) дій:

- 1) огляд місця події -100%
- 2) допит водіїв транспортних засобів – 92 %;
- 3) допит свідків - 86%;
- 4) вилучення (виїмка) документів -12%;
- 5) огляд транспортного засобу – 11%;
- 6) слідчий експеримент – 36%;
- 7) призначення експертиз: дактилоскопічна – 6%; трасологічна – 24%; судово-медична – 100%; експертиза лакофарбного покриття – 14%; експертиза паливно-мастильних матеріалів – 2 %; автотехнічна експертиза транспортного засобу – 56%; експертиза обставин ДТП – 68%.

Додаток Г

АНКЕТА

узагальнення результатів опитування слідчих та експертів-автотехніків щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (референтна група складає 149 осіб)

1. Ваша посада:

- 1) слідчий – 70 %;
- 2) експерт – 30 %.

2. Стаж вашої роботи на посаді складає:

- 1) До 1-го року – 8 %;
- 2) 1-3 роки – 36 %;
- 3) 3-5 років – 34 %;
- 4) 5-10 років – 12 %;
- 5) 10-20 років – 10 %;
- 6) понад 20 років – 0 %.

3. Як часто Ви берете участь у розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?

- 1) спеціалізуюсь на їх розслідуванні – 32 %;
- 2) часто розслідую – 12 %;
- 3) рідко розслідую – 42 %;
- 4) ще не доводилося розслідувати – 14 %.

4. Чим обумовлені складності кримінальних проваджень щодо ДТП?

- 1) швидкоплинністю ДТП – 82 %;
- 2) складним механізмом ДТП – 66 %;
- 3) техногенним характером ДТП – 72 %;
- 4) великою кількістю учасників ДТП – 12 %;
- 5) тяжкими наслідками ДТП – 16 %;
- 6) протидією розслідування – 22 %;
- 7) інше (відсутність очевидців, суперечність ПДР, недоліки первинних матеріалів) – 2%.

5. Які ситуації початкового етапу розслідування вважаєте найбільш складними?

- 1) коли всі учасники ДТП залишилися на місці – 2%;
- 2) коли зник водій, кинувши транспортний засіб – 42%;
- 3) коли зник водій разом із транспортним засобом – 78%;
- 4) коли водій доправляв потерпілого до лікарні на своєму транспортному засобі – 14%;
- 5) інше (коли в ДТП брали участь кілька водіїв; коли пішохід – винуватець зник; ДТП з велосипедистами) – 2%.

6. Які чинники негативно впливають на розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП?

- 1) неякісний первинний матеріал – 56 %;
- 2) відсутність належної взаємодії між підрозділами поліції – 42%;
- 3) значний час проведення експертиз – 22%;

- 4) складнощі, пов'язані з проведенням слідчих дій – 34 %;
- 5) труднощі у залученні спеціалістів – 5%;
- 6) протидія розслідуванню – 76%;
- 6) інше (суперечність ПДР, недостатність доброякісних навчальних посібників, відсутність спеціалізації) – 2%.

7. Які способи протидії розслідуванню використовуються зацікавленими особами ?

- 1) знищення слідів злочину – 48 %;
- 2) зміна обстановки місця ДТП – 82%;
- 3) тиск (вплив) на свідків і потерпілих – 38%;
- 4) змова водія і пасажирів автомобіля щодо поведінки на досудовому слідстві і суді – 74 %;
- 5) вплив на слідчого – 24 %;
- 6) інше (інсценування окремих елементів на місці події) – 2%.

8. Які обставини ДТП викликають найбільші труднощі у встановленні ?

- 1) швидкість руху транспортного засобу перед ДТП – 64 %;
- 2) використання заходів запобігання ДТП з боку водія – 42%;
- 3) момент виникнення небезпеки – 28%;
- 4) момент виникнення аварійної ситуації – 36%;
- 5) наявність причинного зв'язку між порушеннями ПДР і шкідливими наслідками – 36 %;
- 6) інше (поведінка пішоходів, велосипедистів і мопедистів) – 2% .

9. Які слідчі дії вважаєте найбільш складними?

- 1) огляд місця події – 38 %;
- 2) огляд транспортного засобу (ТЗ) – 16 %;
- 3) допит водія ТЗ – 4 %;
- 4) допит свідків – 2 %;
- 5) автотехнічна експертиза ТЗ – 22 %;
- 6) слідчий експеримент – 74 %;
- 7) експертиза обставин ДТП – 82%.

10. Коли краще проводити допити учасників ДТП і свідків?

- 1) зразу після ДТП – 82 %;
- 2) через деякий час після ДТП – 18 %.

11. Який засіб найбільш ефективний в усуненні суперечностей свідчень допитаних осіб?

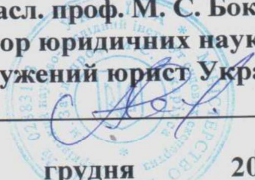
- 1) повторний допит – 4%;
- 2) очна ставка – 12 %;
- 3) слідчий експеримент – 62 %;
- 4) експертиза обставин ДТП – 84%;
- 5) інше (іноді потрібен повторний огляд місця ДТП) – 2%.

12. Які види експертиз найчастіше проводяться?

- 1) дактилоскопічна експертиза – 4 %;
- 2) трасологічна експертиза – 50 %;

- 3) судово-медична експертиза – 100 %;
- 4) біологічна – 2 %;
- 5) хімічна експертизи – 14 %;
- 6) автотехнічна експертиза – 100 %;
- 7) інші (експертиза ГСМ, лако-фарбного покриття, мікрочастинок) – 2%.

Додаток Г

«ЗАТВЕРДЖУЮ»**Директор Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України****О.М. Ключев****«8» грудня 2016 р.****А К Т**

про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційного дослідження здобувача кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету ХНУ імені В. Н. Каразіна Колесніка Ігора Ігоровича «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту», поданого на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність

Комісія у складі:

1. Сімакова-Єфремян Е. Б., заступник директора з наукової роботи Харківського НДІСЕ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник;

2. Свідерський О.О., заступник директора з експертної роботи Харківського НДІСЕ;

3. Богданюк І.В., завідувач лабораторії Харківського НДІСЕ, кандидат юридичних наук, -

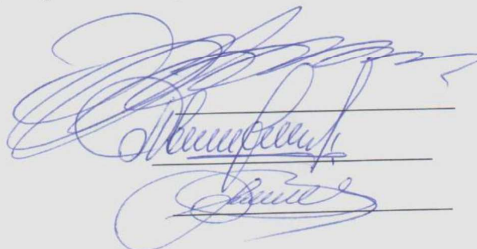
склали цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження Колесніка Ігора Ігоровича впроваджені у практичну діяльність Харківського НДІСЕ. Зокрема, автор правильно констатує, що компетенція експертів у кримінальних провадженнях даної категорії має визначальний вплив на тактичні завдання окремих слідчо-розшукових дій (судово-медичний, криміналістичний, технічний аспекти). Проведення судових експертиз тісно пов'язане із завданнями, які вирішуються при проведенні таких слідчих

(розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців ДТП, слідчі експерименти тощо. Типовим для справ даної категорії є проведення судово-медичних експертиз (живих осіб, трупа, речових доказів), криміналістичних експертиз, дорожньо-технічної експертизи, інженерно-транспортних експертиз та ін. Саме тому, акцентуація відповідних аспектів (судово-медичного, криміналістичного, дорожньо-технічного, інженерно-транспортного), має велике організаційно-тактичне значення. Професійна діяльність експертів неможлива без використання засобів, прийомів і рекомендацій криміналістики, особливо якщо врахувати, що з кожним роком збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних із порушеннями правил експлуатації транспорту. Враховуючи наведене, положення дисертаційного дослідження Колесніка І. І. є вельми актуальними.

Пропозиції автора щодо визначення елементного складу криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на основі уявлення про механізм ДТП, як системи взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» знайшли своє застосування під час застосування експертних методик з дослідження обставин ДТП в процесі виконання судових експертиз у провадженнях відповідної категорії. Окрім того, висновки дослідження Колесніка І. І. щодо уточнення переліку обставин, що підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях даної категорії, з урахуванням можливої багатозначності обстановки ДТП, націлені на забезпечення ефективного наукового інструментарію науково-дослідної роботи Харківського НДІСЕ.

Члени комісії:

1. Сімакова-Єфремян Е. Б..
2. Свідерський О.О.
3. Богданюк І.В.



«8» грудня 2016 року

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

декан юридичного факультету
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна
д.ю.н., професор



Т. Є. Кагановська

15.11.2016 р.

А К Т

**про впровадження у навчальний процес юридичного факультету
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
результатів дисертаційного дослідження Колесніка Ігора Ігоровича
«Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та
експлуатації транспорту», поданого на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.09 – кримінальний
процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова
діяльність**

Комісія у складі:

1. Житний О.О., завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету ХНУ імені В. Н. Каразіна, доктор юридичних наук, професор;
2. Лук'янець Д. М., завідувач кафедри державно-правових дисциплін юридичного факультету ХНУ імені В. Н. Каразіна, доктор юридичних наук, професор;
3. Храмцов О. М., професор кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету ХНУ імені В. Н. Каразіна, доктор юридичних наук, доцент

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження здобувача кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету Колесніка Ігора Ігоровича «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» використовуються викладачами юридичного факультету під час підготовки та проведення лекцій, семінарських та практичних занять з питань протидії злочинності в сучасних умовах, залучення криміналістичних знань у кримінальному, цивільному, господарському, арбітражному та адміністративному процесах,

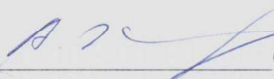
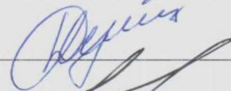
залучення засобів, прийомів і методів криміналістики у судову, прокурорську, експертну, адвокатську діяльність, а також безпосередньо використовуються у рамках навчальних курсів «Криміналістика», «Сучасні проблеми слідчої діяльності», «Методика розслідування економічних злочинів».

Висновки та пропозиції автора, щодо завдань слідчого експерименту з встановлення окремих елементів механізму ДТП та його зв'язку з експертизами, а також особливостей тактики допиту, що обумовлені як специфікою злочинів даної категорії (предмет допиту), так і категоріями допитуваних осіб можуть бути використані при проведенні практичних занять за темою «Методика розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту» навчального курсу «Криміналістика»

Висновки та пропозиції автора використано при організації наукової роботи студентів (реалізовані під час розробки курсових завдань з питань планування і організації розслідування злочинів; криміналістичних версій та прогнозування; використання спеціальних знань у розкритті і розслідуванні злочинів; тактики огляду тощо, а також при розробки тематик дипломних робіт для магістрів та спеціалістів із навчального курсу «Криміналістика»).

Розроблені дисертантом пропозиції, щодо визначення елементного складу криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на основі уявлення про механізм ДТП, як системи взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» враховані в матеріалах навчального курсу «Криміналістика».

Члени комісії:

 (О. О. Житний)
 (Д. М. Лук'янець)
 (О. М. Храмцов)