

КОЛЕСНИК І. І.,
здобувач кафедри
кримінально-правових дисциплін
(Харківський національний університет
імені В. Н. Каразіна)

УДК 343.985

ОСОБЛИВОСТІ ТАКТИКИ ОКРЕМИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЩОДО ДТП

У статті визначаються особливості тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП на основі аналізу специфіки об'єкта пізнання – динамічної системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Робиться висновок, що тактика окремих слідчих (розшукових) дій значною мірою обумовлюється підготовкою для проведення експертиз.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, слідча (розшукова) дія, тактика, тактичне завдання, судова експертиза.

В статье определяются особенности тактики отдельных следственных (розыскных) действий в уголовных производствах относительно ДТП на основе анализа специфики объекта познания – динамической системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». Делается вывод, что тактика отдельных следственных (розыскных) действий в значительной мере обуславливается подготовкой для проведения экспертиз.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, следственное (розыскное) действие, тактика, тактическая задача, судебная экспертиза.

The article defines the tactics investigative the actions in the criminal proceedings concerning the accident based on the analysis of the specificity of the object of knowledge – dynamic system, «the driver – vehicle – road – the environment». The conclusion is that the tactics of the individual investigation (investigation) activities largely driven by the preparation for the expertise.

Key words: car accident, investigative the action, tactics, tactical task, expertise.

Вступ. Тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод (ДТП), 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 визначається як злочин, а ДТП як складна динамічна подія під час руху транспортного заходу. Для розуміння сутності її механізму 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), визначеного ст. ст. 286, 287, 288, 291 КК України.

Також потрібно звернути увагу й на ту обставину, що дослідження структури ДТП у кожному конкретному випадку вимагає використання низки спеціальних знань. У цьому аспекті кримінальні провадження щодо ДТП також суттєво відрізняються від інших прова-



джен. Справа у тім, що в 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 тощо. Складність аналізу цих процесів та їх оцінки обумовлює необхідність проведення низки експертиз, які повинні передувати прийняттю важливих процесуальних рішень, наприклад, визначенню статусу учасників процесу, складанню повідомлення про підозру у вчиненні злочину та ін. 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 [1, 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 інженерно-транспортної експертизи.

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, зокрема таких вчених, як І.В. Писаренко, П.В. Галаса, С.О. Шевцов, К.В. Дубонос, А.С. Куйбіда, але виокремлення особливостей щодо тактики окремих розшукових дій при дорожньо-транспортних пригодах вченими не здійснювалося, що, власне, негативно вплинуло на ступінь дослідження вказаних питань у рамках науки криміналістики.

Постановка завдання. Метою даної статті визначається висвітлення особливостей тактики окремих слідчих (розшукових) дій вказаної категорії справ з урахуванням складної структури об'єкта пізнання і визначальної ролі експертиз в аналізі та оцінці обставин ДТП.

Результати дослідження. Стосовно тактики огляду місця події необхідно зазначити, що огляд місця ДТП проводиться невідкладно, одразу 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). Особливості тактики проведення даної слідчої дії визначаються, перш за все, характером тактичних завдань та послідовністю їх вирішення. Проведенням огляду місця ДТП вирішуються три види 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 [2, 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». 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 у криміналістичній літературі експертами відзначається ціла низка недоліків протоколів оглядів ДТП, які надаються експертам в числі інших матеріалів, необхідних для проведення експертизи. Зокрема, вказуються такі типові недоліки:

- 1) неправильне визначення місця і часу ДТП;
- 2) технічно неграмотний опис дорожніх умов, елементів дорожнього полотна;
- 3) не повністю фіксується навколишнє середовище, яке впливає на умови дорожнього руху (зокрема, наявність дорожніх знаків і зона їх дії);
- 4) неправильно визначаються погодні умови, видимість, оглядовість, освітленість тощо [3, с. 21–22].

Потрібно відзначити, що, окрім детально розробленого бланку протоколу огляду місця ДТП, у 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 і 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:

- 1) часу появи слідів та окремих предметів на місці ДТП (аналіз часового зв'язку з пригодною);
- 2) зв'язку виявлених об'єктів з даним чи іншим місцем (аналіз просторового зв'язку слідів);
- 3) родових ознак і властивостей об'єктів для опису їх у протоколі і встановлення їх групової належності;
- 4) ідентифікаційних ознак виявлених об'єктів для опису в протоколі і можливого їх ототожнення;
- 5) походження від одного чи різних транспортних засобів, пішоходів, пасажирів тощо;
- 6) зв'язку слідів між собою і досліджуваною ДТП, а також механізму їх утворення;
- 7) 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. У кожному випадку та чи інша модель ДТП має певний 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, крім 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 і 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, у результаті якого загинули четверо людей у 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, на великій швидкості виїхав на зустрічну смугу дороги і 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, із-за чого 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 зазначити, що при виявленні технічної несправності певного вузла чи агрегату транспортного засобу при його огляді потрібно проводити автотехнічну експертизу для експертного встановлення даної несправності, причин її утворення та причинного зв'язку з ДТП.

Тактика проведення допитів. 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.

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. Поява підозрюваних (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 предмету допиту (переліку запитань щодо обставин події) з урахуванням місця знаходження допитуваної особи під час ДТП. Відтак свідками-очевидцями у справах даної категорії можуть бути водії інших автомашин, пасажери міського транспорту, пішоходи, працівники ДАІ. Під час допитів цих осіб 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, пасажир). Тому важливо виявити всіх свідків, зіставлення показань яких допоможе максимально повно з'ясувати обстановку, механізм вчинення та роль кожного з учасників ДТП.

У 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 дій 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 покази 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.

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. В 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.

Тактика слідчого експерименту. 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. Слідчий експеримент охоплює як відтворення певних дій, обстановки та обставин певної події, так і проведення необхідних дослідів чи випробувань (ст. 240 КПК України). Відтак ця слідча дія проводиться завжди на подальшому (заключному) етапі досудового розслідування, коли вже зібрано достатньо для аналізу інформації про обставини ДТП.

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:

а) 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);

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

в) 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:

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

б) часу для подолання на транспортному засобі певної ділянки шляху;

в) швидкості руху транспортного засобу на певному відрізку шляху;

г) часу, необхідного водію для здійснення певного маневру та ін.;



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

Підготовка слідчого експерименту складається з 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.

Висновки. 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'єкта, 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.

Список використаних джерел:

1. Колеснік І.І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту / І.І. Колеснік // Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: юриспруденція. – Випуск 19, 2016. – С. 154–158.
2. Галаса П.В. Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод / П.В. Галаса, В.Б. Киселев, А.С. Куйбіда, Ю.О. Лахно, Г.М. Надгорний. – К. : Укр. Центр післяваріного захисту «ЕКСПЕРТ-СЕРВІС», 1995. – 192 с.
3. Шабадей А.М. Дорожньо-транспортні пригоди. Особливості розслідування / А.М. Шабадей, С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х. : Факт, 2003. – 127 с.

