

ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ СЛІДЧОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

USING SPECIAL KNOWLEDGE DURING AN INVESTIGATIVE EXPERIMENT IN THE INVESTIGATION OF ROAD ACCIDENTS

Тимченко Н.С., аспірантка кафедри криміналістики

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

У статті сформульовано теоретичні положення та практичні рекомендації щодо використання спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. Висвітлено стан наукового дослідження цього питання. Визначено засади використання спеціальних знань як складової тактики слідчого експерименту за етапами підготовки до проведення слідчої (розшукової) дії, робочого, фіксації перебігу та результатів, їх оцінювання при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. Окреслено напрями вдосконалення використання спеціальних техніко-криміналістичних, психологічних і спеціальних знань з інших галузей під час проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. Вони служать для відтворення умов, необхідних для отримання достовірних експериментальних результатів. Елементи «водій», «автомобіль», «пішохід» дозволяють, залежно від завдань, на вирішення яких спрямовано його проведення, класифікувати слідчі експерименти в такий спосіб. Запропонована класифікація, за основу якої прийняти елементний склад механізму ДТП, пов'язаного з наїздом на пішохода: водій – автомобіль-дорога-середовище-пішохід. При цьому елементи «дорога» та «середовище» не викликають необхідності отримання досвідченим шляхом інформації, що їх стосується. Вони служать для відтворення умов, необхідних для отримання достовірних експериментальних результатів. Ця класифікація слідчих експериментів проводиться в залежності від таких елементів спрямованості як «водій», «автомобіль», «пішохід». Проведено аналіз слідчої та експертної практики розслідування кримінальних правопорушень щодо порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, пов'язаних із наїздами на пішоходів, а також наукової літератури з питань проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів та приведено аргументи про необхідність проведення слідчого експерименту саме на початковому етапі розслідування. Описано та проаналізовано прогалини та проблеми використання спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. Розглянуто питання про методи, за допомогою яких має здійснюватися відтворення обстановки та умов, у яких слід проводити слідчий експеримент, оскільки саме вони визначають достовірність перевірки отриманих раніше даних.

Ключові слова: слідчий експеримент, спеціальні знання, дорожньо-транспортні пригоди.

The article formulates theoretical provisions and practical recommendations on the use of special knowledge during the conduct of an investigative experiment in the investigation of road accidents. The state of scientific research on this issue is highlighted. The principles of using special knowledge as a component of the tactics of an investigative experiment are determined at the stages of preparation for conducting an investigative (detective) action, working, recording the course and results, and their evaluation in the investigation of road accidents. The directions for improving the use of special technical-forensic, psychological, and special knowledge from other fields during the conduct of an investigative experiment in the investigation of road accidents are outlined. They serve to recreate the conditions necessary to obtain reliable experimental results. The elements "driver", "car", "pedestrian" allow, depending on the tasks to be solved by its conduct, to classify investigative experiments in the following way. A classification is proposed, based on the elemental composition of the mechanism of a road accident associated with a pedestrian collision: driver – car – road – environment – pedestrian. At the same time, the elements "road" and "environment" do not require experimentally obtaining information related to them. They serve to recreate the conditions necessary to obtain reliable experimental results. This classification of investigative experiments is carried out depending on such elements of orientation as "driver", "car", "pedestrian". An analysis of the investigative and expert practice of investigating criminal offenses regarding violations of traffic rules and the operation of vehicles associated with collisions with pedestrians, as well as scientific literature on the issues of conducting an investigative experiment when investigating road traffic crimes, is carried out, and arguments are given about the need to conduct an investigative experiment at the initial stage of the investigation. The gaps and problems of using special knowledge during the investigative experiment when investigating road traffic accidents are described and analyzed. The question of the methods by which the situation and conditions under which the investigative experiment should be conducted should be reproduced is considered, since it is they who determine the reliability of the verification of previously obtained data.

Key words: investigative experiment, special knowledge, traffic accidents.

Постановка проблеми. Складний елементний склад і динамічний характер механізму дорожньо-транспортних пригод, пов'язаного із заподіянням фізичної шкоди або смерті пішохода, визначають той факт, що багато обставин, що впливають на оцінку дій водія-учасника події, можуть бути перевірені або уточнені лише за допомогою дослідів у рамках слідчого експерименту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У криміналістичній літературі розглядалися різні аспекти щодо проведення слідчого експерименту під час розслідування дорожньо-транспортних пригод. Так, зокрема, вченими досліджувалося питання про класифікацію зазначеної слідчої дії залежно від різних підстав (Р.Г. Зорін, М.С. Романов та ін.). А отже, питання тактики проведення різних видів слідчих експериментів досить повно розкрито на сторінках наукової та методичної літератури.

Проблема необхідності проведення слідчого експерименту у провадженнях про ДТП раніше розглядалося у дисертаційних дослідженнях В.І. Дячука, П.П. Луцюка, А.О. Чичиркіна [3, с. 9; 6, с. 12-13; 7, с. 12].

Мета та завдання – надати комплексну характеристику наукового забезпечення проблем використання спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту.

Виклад основного матеріалу. Результати вивчення практики проведення слідчих експериментів при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних із заподіянням фізичної шкоди пішоходам, особистий досвід проведення зазначеної слідчої дії, а також аналіз наявної літератури дозволяють запропонувати нам авторську класифікацію, за основу якої прийняти елементний склад механізму ДТП, пов'язаного з наїздом на пішохода: водій – автомобіль-дорога-середовище-пішохід. При цьому елементи «дорога» та «середовище» не викликають необхідності отримання досвідченим шляхом інформації, що їх стосується. Вони служать для відтворення умов, необхідних для отримання достовірних експериментальних результатів. Елементи «водій», «автомобіль», «пішохід» дозволяють, залежно від завдань, на вирішення яких спрямовано його проведення, класифікувати слідчі експерименти в такий спосіб.

1. Експерименти, спрямовані на перевірку можливості з боку водія сприймати зміни дорожньої обстановки, що передувала пригоді, а також на перевірку чи уточнення обраної швидкості. До зазначеної групи експериментів належать:

а) експерименти, які мають на меті перевірку відстані загальної видимості елементів дорожньої обстановки (знаків, розмітки, краю дорожнього полотна та ін.). Такий вид експериментів проводять у випадках, коли при оцінці дій водія використовується підхід, при якому обов'язок реагування водія на зміни дорожньої обстановки виникає саме з моменту виявлення зазначених вище елементів;

б) експерименти щодо уточнення відстані конкретного (силуетної) видимості пішохода у напрямку руху. Такого виду дослідні дії проводяться у випадках, коли дорожньо-транспортна ситуація у момент виявлення водієм пішохода ускладнена поганими умовами видимості (опадями, туманом, відсутністю освітлення та ін.);

в) експерименти, завданням яких є перевірка з місця водія можливості спостерігати пішохода у ситуації, що передувала ДТП, залежно від дорожньої обстановки та розташування пішохода щодо самого транспортного засобу. Такі експерименти необхідні при встановленні всіх обставин події під час руху заднім ходом, а також у випадках скоєння наїздів при маневруванні в зоні, призначеній для пересування пішоходів (при повороті на пішохідному переході та ін.);

г) експерименти щодо уточнення швидкості, з якою рухався транспортний засіб до моменту вжиття водієм заходів для уникнення ДТП. Необхідність у проведенні таких експериментів виникає у випадках, коли наїзд скоєний без гальмування або, коли в процесі огляду місця події не виявлено;

д) експерименти завданням яких є визначення швидкості руху транспортного засобу до початку гальмування шляхом автотехнічних розрахунків. До проведення такого виду експериментів на практиці встояло два основні підходи. У випадках, коли є свідки (очевидці), які спостерігали за ДТП, то швидкість транспортного засобу визначається шляхом оцінки останніми досвідчених заїздів в умовах, схожих на ті, що були на місці події. Якщо відсутні свідки, швидкість визначається самим водієм при експериментальних заїздах в умовах, що не дозволяють її спостерігати за спідометром або тахографом.

2. Експерименти, спрямовані на вирішення завдань щодо перевірки техніко-експлуатаційного стану транспортного засобу, що впливає на ефективність вжиття заходів щодо запобігання наїзду на пішохода (визначення коефіцієнта зчеплення шин транспортного засобу з дорожнім покриттям та ін.).

3. Експерименти, завданням яких є перевірка або уточнення інформації про характер поведінки пішохода в період, що передував наїзду:

а) щодо уточнення відстані, яку подолав пішохід до наїзду з моменту виявлення його водієм;

б) щодо уточнення траєкторії руху пішохода з моменту виникнення небезпеки до аварійно-контактного етапу події;

в) щодо уточнення швидкості, з якою рухався пішохід з моменту належного виявлення його водієм до наїзду. При цьому швидкість пішохода в протоколі експерименту визначається розрахунковим способом шляхом розподілу довжини пройденого шляху на час, витрачений на його подолання пішоходом-демонстратором.

Враховуючи той факт, що в даний час у теорії криміналістики є достатня кількість рекомендацій щодо проведення зазначених вище видів слідчого експерименту, вважаємо недоцільним подальше дослідження у зазначеному напрямку [1, с. 25, 7, с. 9]. Існує необхідність лише в уточненні рекомендацій щодо способів проведення експериментів щодо перевірки та уточнення відстані види-

мості з місця водія, тому що це питання є дискусійним як у теорії, так і на практиці та вимагає свого вирішення.

У літературі висловлено думку про те, що експерименти вказаного виду «можуть проводитися як статично (етапно з визначенням точок), так і динамічно (при русі транспортних засобів)», при цьому «статичний спосіб має застосовуватися лише в тому випадку, коли неможливий експеримент при русі транспортного засобу, оскільки дотримання саме тієї швидкості, що мала місце під час ДТП, забезпечує максимальну схожість експериментальних та справжніх дій та умов» [2, с. 91]. Прерогатива даного способу автором надана у зв'язку з тим, що у літературі з питань забезпечення безпеки дорожнього руху відображено положення про те, що на відстань видимості об'єкта (пішохода) з місця водія впливає швидкість руху транспортного засобу [5, с. 7]. Однак, практика проведення даного виду експерименту не врахувала вищевказаних рекомендацій і у всіх випадках він здійснюється за допомогою статичного способу. На нашу думку, це правильно, тому що насамперед цей спосіб відповідає всім вимогам забезпечення безпеки під час проведення зазначеної слідчої дії та дозволяє більш точно провести вимірювання. А для усунення похибки в відстані видимості, яка залежить від швидкості транспортного засобу, в криміналістиці була розроблена відповідна формула, яка повинна враховуватися під час проведення автотехнічних розрахунків.

У слідчій практиці розслідування порушень правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів, пов'язаних із наїздами на пішоходів, спостерігається наступна проблема: завдання, які мають бути вирішені за допомогою проведення допиту на місці сприйняття події ДТП, вирішуються за допомогою слідчого експерименту (встановлення координат місця наїзду зі слів очевидця на місці події). На наш погляд, причиною помилок, що допускаються, є нерозуміння з боку практичних співробітників цілей, на досягнення яких спрямовані зазначені вище слідчі дії. Так, метою слідчого експерименту є перевірка чи уточнення дослідним шляхом можливості існування конкретної обставини (видимості з місця водія, швидкості руху транспортного засобу та ін.).

У практиці розслідування кримінального правопорушення у більшості випадках слідчий експеримент проводиться для досягнення комплексу цілей: перевірка та уточнення відстані видимості, швидкості транспортного засобу, темпу руху пішохода та ін. У таких випадках, якщо місце наїзду вказується очевидцями на місці проведення слідчої дії і при цьому дана інформація буде використана для моделювання обстановки, в якій будуть проводитися експериментальні дії, процедуру отримання показань слід фіксувати в окремому протоколі допиту. При оформленні результатів слідчого експерименту в процесуальному документі необхідно вказувати джерело інформації про координати місця наїзду або траєкторію руху [6, с. 5].

Аналіз теорії та практики показує необхідність розгляду питання про методи, за допомогою яких має здійснюватися відтворення обстановки та умов, у яких слід проводити слідчий експеримент, оскільки саме вони визначають достовірність перевірки отриманих раніше даних [3, с. 17]. У більшості наукових робіт, присвячених різним аспектам розслідування кримінальних правопорушень щодо порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, вказується необхідність реконструкції обстановки місця ДТП, що на наш погляд є достатньо дискусійною позицією, оскільки зазначений метод має зовсім інші цілі, незалежно від того, в якому аспекті він розуміється [4, с. 85].

Аналіз слідчої та експертної практики розслідування кримінальних правопорушень щодо порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, пов'язаних із наїздами на пішоходів, а також наукової літе-

ратури з питань проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів дозволяють нам навести наступні аргументи про необхідність проведення слідчого експерименту саме на початковому етапі розслідування.

1. За своїм змістом ряд дій, можливість здійснення яких передбачає формалізований бланк протоколу огляду місця ДТП, який використовується у 100% випадків для фіксації його результатів, мають складний досвідчений характер та спрямовані на досягнення мети слідчого експерименту. У зв'язку з цим графі бланка протоколу огляду, де вказується видимість та оглядовість з місця водія, результати контрольного гальмування в умовах місця події, а також порядок отримання зазначених даних підлягають виключенню з протоколу огляду місця події, оскільки в цій частині протокол не відповідає вимогам чинного кримінально-процесуального законодавства. Вказана інформація має відобразитися у протоколі слідчого експерименту.

2. Проведенню слідчого експерименту на початковому етапі розслідування відразу ж після огляду місця ДТП, а також отриманню об'єктивних результатів сприятиме обстановка на місці події, яка відрізняється індивідуальністю та залежить від безлічі ситуаційних факторів, моделювати які в подальшому дуже складно або неможливо, що впливає достовірність результатів дослідів (відстань видимості та інших).

3. Не своєчасне здійснення слідчого експерименту на місці події породжують проблеми в подальшому при організації проведення дослідних дій на стадії досудового розслідування, викликані відсутністю необхідних умов (ДТП скоєно восени, а кримінальне провадження порушено взимку). Ця обставина викликає численні факти зупинення кримінальних проваджень цієї категорії. На наш погляд, ця ідея не представляє наукового інтересу і не може бути реалізована на практиці, що обумовлено насамперед великою кількістю факторів, що впливають на відстань видимості, врахувати які неможливо.

4. Проведення слідчого експерименту на початковому етапі розслідування дозволить своєчасно отримати вихідні дані, необхідні для призначення та провадження автотехнічної експертизи на предмет оцінки дій водія у небезпечній дорожньо-транспортній ситуації, висновок якої сприятиме ухваленню об'єктивного рішення щодо повідомлення особи про підозру, яка керувала автодорожнім транспортним засобом. Проведення на початковому етапі розслідування слідчого експерименту та призначення автотехнічної експертизи дозволить в найкоротший

строк встановити особу винну в ДТП, прийняти процесуальне рішення щодо повідомлення цієї особи про підозру, та як наслідок не подовжувати та не порушувати строки досудового розслідування.

Висновки. Дослідження криміналістичних та кримінально-процесуальних аспектів проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень, пов'язаних з наїздами на пішоходів, дозволяє зробити такі висновки:

1. Залежно від завдань, необхідних для встановлення всіх обставин щодо елементів механізму ДТП, пов'язаного з наїздом на пішохода, слідчі експерименти поділяються на наступні три групи:

а) спрямовані на перевірку можливості зі сторони водія сприймати зміни дорожньої обстановки, що передувала пригоді, а також на перевірку чи встановлення об'єктивної швидкості;

б) спрямовані на розв'язання задач з перевірки техніко-експлуатаційного стану транспортного засобу, що впливає на ефективність вжиття заходів щодо запобігання наїзду на пішохода;

в) експерименти, завданнями яких є перевірка або уточнення інформації про характер поведінки пішохода в період, що передував наїзду;

2. При проведенні слідчого експерименту з уточнення видимості з місця водія необхідно застосовувати статичний спосіб, що дозволяє дотримуватись заходів безпеки під час його проведення. Будь які можливі похибки у результатах, що виникають під час проведення зазначеного експерименту, можуть бути усунені за допомогою автотехнічної експертизи.

3. Слідчий експеримент при розслідуванні кримінальних проваджень щодо порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, пов'язаних з наїздами на пішоходів, слід відрізняти від інших слідчих дій (допит на місці події) за цілями та розв'язуваними завданнями. Якщо ж метою слідчої дії є отримання свідчень про подію ДТП і для найбільшої їх достовірності вона проводиться на місці сприйняття події, має допит. Мета слідчого експерименту – перевірка або уточнення дослідним шляхом можливості існування конкретної обставини (видимості з місця водія, швидкості руху транспортного засобу та ін.).

4. Умови та обстановка проведення слідчого експерименту мають відтворюватися за допомогою методу моделювання, що дозволить забезпечити отримання об'єктивних результатів за підсумками проведених дослідів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гусева В.О., Безсонна Т.Ф. Деякі аспекти використання спеціальних знань під час проведення слідчих (розшукових) дій в реаліях реформування правоохоронних органів України. *Юридична практика в країнах ЄС та в Україні на сучасному етапі*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Арад, Румунія, 25-26 січ. 2019 р.). Арад: Західний ун-т ім. Васіле Голдіш, 2019. С. 499-502.
2. Даніч Є.О. Використання спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Національна академія внутрішніх справ. Київ. 2018. 238 с.
3. Дячук В.І. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Академія управління МВС України. Київ. 2010. 22 с.
4. Ковалевська Є. В. Використання спеціальних медичних знань під час розслідування злочинів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Міжрегіональна академія упр. персоналом. Київ. 2018. 298 с.
5. Кравченко О.А. Застосування спеціальних знань під час збирання, дослідження та використання речових доказів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Класич. приват. ун-т. Запоріжжя. 2012. 20 с.
6. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київський національний ун-т внутрішніх справ. Київ. 2007. 18 с.
7. Чичиркін А.О. Взаємодія слідчих з експертними підрозділами під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2021. 22 с.