

УДК 343:98

Л.О. Андрієвська,

здобувач кафедри криміналістики, судової медицини та психіатрії
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

ТАКТИЧНІ ПРИЙОМИ СЛІДЧОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНОЇ ПОДІЇ

Анотація. Досліджено особливості проведення слідчого експерименту при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. Розглянуто тактичні прийоми проведення слідчого експерименту при розслідуванні дорожньо-транспортної пригоди та надано рекомендації щодо їх вдосконалення. Автором запропоновані організаційні заходи і тактичні прийоми проведення слідчої дії.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, слідчий експеримент, тактичні прийоми, слідчий, спеціаліст.

Постановка проблеми. За даними Всесірної організації охорони здоров'я щорічно в результаті дорожньо-транспортних аварій обривається життя понад 1,25 мільйона людей. Від 20 до 50 мільйонів людей одержують нестерпимі травми, але багато з них призводить до інвалідності.

Особи, постраждалі в результаті дорожньо-транспортних травм, їх сім'ї і країни в цілому несуть значні економічні збитки. Ці збитки пов'язані з вартістю лікування, а також з втраченою продуктивністю тих, хто загинув або став інвалідом через отримані травми, а також членів їх сімей, яким потрібен час, вільний від роботи чи навчання для догляду за родичами, які отримали травми. Дорожньо-транспортні пригоди (далі — ДТП) обходяться більшості країн в 3% їх валового внутрішнього продукту [1].

Так, за статистичними даними Генеральної прокуратури України з 2013 по 2016 рік в Україні скоєно 43037 ДТП,

а саме: 2013 рік всього скоєно 11057 ДТП; 2014 рік скоєно 10066 ДТП; 2015 рік скоєно 10757 ДТП; 2016 рік скоєно 11157 ДТП [2].

Значна кількість ДТП залишається нерозкритою, по причині того, що злочини вказаної категорії мають свої окремі особливості, а саме: вчинюються в умовах неочевидності (тобто водій безперешкодно може залишити місце пригоди), сама подія являється доволі динамічною, в більшості випадків відсутні свідки та очевидці.

Якщо розглянуть причини низької ефективності розслідування, то вони є різноплановими, як об'єктивного так і суб'єктивного характеру. До основних чинників відносяться: неповідомлення про вчинену подію, недоліки в роботі правоохоронних органів, а саме недостатня чисельність та кваліфікація слідчих, які розслідують дану категорію злочинів; нечітка взаємодія окремих підрозділів поліції та інші.

Слідча практика показує, що при розслідуванні злочинів у сфері безпеки дорожнього руху, допускаються помилки, неточності, не цілком використовуються надані законом можливості і засоби виявлення, вилучення і фіксації слідів, речових доказів, що приводить до неякісного розслідування та затягування досудового слідства. Недостатньо застосовуються сучасні методики розслідування, особливо при проведенні слідчих дій на початковому етапі розслідування, внаслідок чого в ряді випадків особи, винні у вчиненні злочину, залишаються невстановленими, а злочини нерозкритими.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. У 30-х рр. ХХ ст. у криміналістичній літературі з'явилися праці П. І. Тарасова-Радіонова, у яких вперше досліджувались питання процесуальної природи і тактики проведення слідчого експерименту. Згодом питанням тактики проведення слідчого експерименту приділялося дедалі більше уваги, а у підручниках з криміналістики з'явилися глави, присвячені слідчому експерименту, були видані окремі посібники для слідчих. В Україні різним аспектам загальнотеоретичних питань та практики розслідування ДТП приділялася значна увага в наукових працях правознавців та вчених кримінально-процесуального права і криміналістики. Серед них слід виділити Ю.П. Аленіна, Л.Ю. Ароцкер, В.Д. Басай, В.П. Бахіна, В.Д. Берназа, А.Ф. Волобуєва, Т.В. Варфоломєєва, В.І. Галагана, В.Г. Гончаренка, Ю.М. Грошевого, В.А. Журавля, А.В. Іщенко, Н.С. Карпова, Н.І. Клименка, О.Н. Колесніченка, В.П. Колмакова, В.О. Коновалова, М.В. Костицького, І.І. Котюка, В.С. Кузьмічова, В.К. Лисиченка Є.Д. Лук'янчикова, В.В. Лисенка, В.Т. Маляренко,

Г.А. Матусовського, Н.І. Порубова, М.В. Салтевського, М.Я. Сегая, С.М. Стахівського, З.М. Соколовського, С.І. Тихенка, В.В. Тищенко, В.Ю. Шепітька та інших. Водночас, незважаючи на глибоке дослідження методики розслідування злочинів зазначеної категорії, окремі питання, в тому числі й тактичні прийоми проведення слідчого експерименту, потребують додаткової розробки.

Метою статті є вдосконалення організаційно-тактичних прийомів проведення слідчого експерименту під час розслідування ДТП з урахуванням сучасних потреб правоохоронної практики.

Виклад основного матеріалу. Важливе значення для розслідування злочинів у сфері безпеки дорожнього руху є саме слідчий експеримент, адже від отриманих результатів цієї слідчої дії залежить висновок судової автотехнічної експертизи. У справах по розслідуванню ДТП слідчий експеримент є необхідним та незамінним способом перевірки й отримання нових доказів.

Експеримент (від лат. слова *experimentum* — іспит, дослідження) — це штучна систематична зміна умов явища, що знаходиться під наглядом, та його зв'язків з іншими явищами.

Слідчий експеримент є окремою слідчою дією, яка полягає у здійсненні дослідів з метою перевірки — чи могли відбутися за певних умов ті або інші події і яким саме чином.

Отже, слідчий експеримент — це пізнавальна слідча дія, сутність якої полягає у проведенні досліджень, пов'язаних із встановленням, перевіркою або оцінкою слідчих версій про можливість або неможливість існування тих чи інших фактів, що мають значення для кримінальної справи [3, с. 5].

Процесуальний порядок слідчого експерименту регламентується

ст. 240 кримінального процесуального кодексу України, яка його головною метою визначає встановлення, перевірку, уточнення та оцінку тих чи інших фактів, що мають значення для кримінального провадження [4].

У сучасній літературі до основних тактичних умов проведення експерименту відносять:

1. Проведення слідчого експерименту в умовах, максимально наближених до тих, у яких відбувалася подія.

На нашу думку, у справах по розслідуванню ДТП це є обов'язковою умовою. Слідчий повинен враховувати місце, час, період доби, погодні й кліматичні умови, освітлення, тривалість, темп та послідовність дій. При опитуванні слідчих з розслідування злочинів у сфері безпеки дорожнього руху нами встановлено, що у 90% випадків слідчий експеримент проводиться навіть у тіж самі погодні умови, які були при дорожньо-транспортній пригоді. При необхідності проводиться реконструкція місця події, тобто відновлюється слідова інформація на проїзній частині, кінцеве положення транспортних засобів, тобто та інформація, яка дозволить учасникам слідчої дії більш точно орієнтуватись на місці.

2. Використання під час експерименту тих же приладів, механізмів, пристроїв та матеріалів, що використовувалися під час події.

У справах по розслідуванню ДТП до слідчого експерименту залучається транспортний засіб тієї ж марки, кольору, який був під час дорожньо-транспортної пригоді. Недоцільно під час проведення експериментальних дій використовувати об'єкти, які є речовими доказами за кримінальним провадженням, що обумовлюється можливістю їх знищення або пошкодження.

3. Проведення необхідних експериментально-дослідницьких дій (випробувань), максимально схожих з тими, що мали місце у дійсності (за послідовністю, способом, характером, темпом).

4. Обмежена кількість учасників слідчої дії.

5. Залучення свідка, потерпілого, підозрюваного або обвинуваченого до проведення експерименту.

У справах по розслідуванню ДТП слідчий експеримент проводиться з кожним учасником події.

5. Проведення слідчого експерименту з кожним підозрюваним окремо.

Завданнями слідчого експерименту є:

— встановлення суб'єктивних можливостей особи, а саме: слідчий експеримент, проведення якого спрямоване на встановлення можливості сприйняття будь-яких явищ, таких як можливість бачити, або чути при виникненні певних обставин; слідчий експеримент, проведення якого спрямоване на визначення можливості вчинити певні дії, наприклад зупинити автомобіль; наявності у водія професійних навичок;

— встановлення часу, необхідного для вчинення окремої дії або тривалості певних процесів: часу для подолання пішоходом та транспортним засобом певної відстані; швидкості руху транспортного засобу на певній ділянці дороги; часу, необхідного водію для здійснення певного маневру;

— встановлення окремих елементів механізму ДТП, а саме: видимості на конкретній ділянці дороги; моменту виникнення небезпеки для водія; визначення місця, з якого водій почав гальмування; траєкторію руху транспортного засобу; руху автомобіля відносно меж проїзної частини; визначення взаємного розміщення пішохода та транспортного засобу у момент

наїзду, взаємного розміщення транспортних засобів у момент зіткнення.

Перш ніж проводити слідчий експеримент, до нього необхідно ретельно підготуватися, а саме:

1. визначити мету експерименту;
2. визначити умови, в яких повинен бути проведений слідчий експеримент;
3. визначити учасників експерименту, який можна поділити на дві групи:

— обов'язкові учасники слідчого експерименту: особа, яка проводить слідчу дію; особа, чії дії уточнюються або перевіряються (якщо участь цієї особи під час проведення дослідів є обов'язковою). До таких осіб можна віднести підозрюваного, обвинуваченого, свідка, потерпілого; не менше двох понять.

— до необов'язкових учасників слідчого експерименту можна віднести осіб, які залучаються для якісного проведення слідчої дії: для застосування науково-технічних засобів, охорони й спостереження, надання технічної та іншої допомоги під час проведення дослідів (статистів, спеціалістів, оперативних працівників, кінологів). За необхідності до експерименту можуть залучатися свідки й потерпілі. Питання про участь необов'язкових учасників слідчого експерименту слідчий вирішує самостійно, виходячи зі слідчої ситуації, що склалася під час досудового розслідування [5, с. 301];

4. місце, час проведення експерименту, врахувавши при цьому погодні умови;

5. передбачити, які матеріали, засоби, знаряддя будуть при цьому використані;

6. залучити працівників поліції для забезпечення дорожнього руху (зупинення транспорту, огороження місця проведення експерименту тощо),

а також безпеки учасників слідчої дії.

Проведення слідчого експерименту умовно можна поділити на наступні етапи: спочатку необхідно визначити на місці проведення слідчої дії взаємне розташування пішохода та транспортного засобу (при наїзді) або транспортних засобів (при зіткненні) та напрямок їх руху, спираючись на дані протоколу огляду місця події та схеми до нього, в якій може бути відображена слідова інформація. Після чого встановлюється місце наїзду або зіткнення з обов'язковою прив'язкою до нерухомих об'єктів. Далі встановлюється відстань, яку подолав пішохід (у справах при наїзді) або траєкторія руху транспортних засобів (при зіткненні), встановлюється час, за який пішохід та автомобіль подолав певну відстань, траєкторію.

При визначенні швидкості руху пішохода перед наїздом на нього транспортним засобом, необхідно визначитись із ділянкою місцевості, яка відповідає місцю пригоди або безпосередньо на ній. Слідчий за допомогою рулетки виміряє експериментальний відрізок довжиною 5–10 м. При проходженні даної експериментальної ділянки пішоходом (статист) від лінії старту запускається секундомір (з ціною ділення 0,2 с.), а на лінії фініш зупиняється. Для визначення темпу руху пішохода ця дія повторюється не менш як три рази.

В деяких випадках при скоєнні ДТП у несприятливих погодних умовах, у темний час доби на неосвітленій ділянці дороги при проведенні слідчого експерименту встановлюється загальна або конкретна видимість з робочого місця водія.

Загальна видимість встановлюється наступним чином: транспортний засіб встановлюється безпосередньо

перед місцем наїзду або зіткнення (при темній порі доби) з увімкненим світлом фар, з робочим двигуном на середніх оборотах. В цей час в транспортному засобі перебувають поняті, які спостерігають за діями статиста. Статист в цю мить рухається в протилежному напрямку від транспортного засобу з білим аркушем паперу формату А4, тримаючи його в руці перпендикулярно дорожньому покриттю на відстані 20 см. від нього, періодично повертаючи його фронтально і тиловою частиною. У момент зникнення «проблисків» паперу понятими подіється умовний сигнал і в такий спосіб встановлюється точна межа видимості.

Конкретна видимість встановлюється наступним чином: пішохід (статист) повинен бути одягнений в одяг такого ж самого кольору, як і при скоєнні пригоди, який розташовується у місці виникнення небезпеки для водія, в той час транспортний засіб рухається в зворотньому напрямку до моменту зникнення силуету пішохода (статиста) з поля зору водія.

Варто зазначити, що слідчий експеримент на визначення видимості обов'язково слід проводити в умовах максимально наближених до тих, які існували під час скоєння ДТП.

Під час проведення слідчого експерименту потрібно також встановити момент виникнення небезпеки для руху водія, оскільки він визначає початок механізму ДТП та виступає ключовим при оцінці фахівцем (спеціалістом) дій учасників ДТП.

При визначенні моменту виникнення небезпеки, якщо це стосується зіткнень транспортних засобів, то загальним положенням Василевський К.О. і Шаркова Т.Ф. пропонували вважати наступне: «...небезпека виникає в мить, коли для запобігання дорож-

ньо-транспортній події водій повинен був прийняти необхідні заходи, якщо у нього була об'єктивна можливість виявити суперечливі вимогам Правил дії водія іншого транспортного засобу, які призвели до події». Тобто момент виникнення небезпечної обстановки — це момент, з якого водій повинен вживати заходів, щоб запобігти ДТП, або зменшити тяжкість її наслідків, якщо запобігти наїзду вже неможливо.

Слід зазначити, що з 1980 р. до теперішнього часу ні в юридичній, ні в спеціальній літературі, ні в Правилах дорожнього руху більше не розглядалися питання визначення ознак і критеріїв, що дозволяють об'єктивно встановити момент, коли водій повинен був оцінити дорожню ситуацію як небезпечну для руху (тобто в який момент водій зобов'язаний був приймати відповідні заходи для запобігання ДТП). Рекомендації, що існують, не охоплюють усього діапазону найбільш поширених ДТП і не враховують характерних для кожної ДТП особливостей. Тому слід вважати, що розробка основоположних критеріїв для визначення джерела небезпеки або ознак її виникнення, є актуальною проблемою [6, с. 233].

Через те, що розслідування ДТП являється досить складним та потребує від слідчого певних спеціальних знань, то на нашу думку, для проведення слідчого експерименту обов'язково необхідно залучення спеціаліста, так як наприклад, тільки фахівець зможе точно встановити момент виникнення небезпеки.

Під час проведення слідчого експерименту проводяться вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складаються плани і схеми, виготовляються графічні зображення.

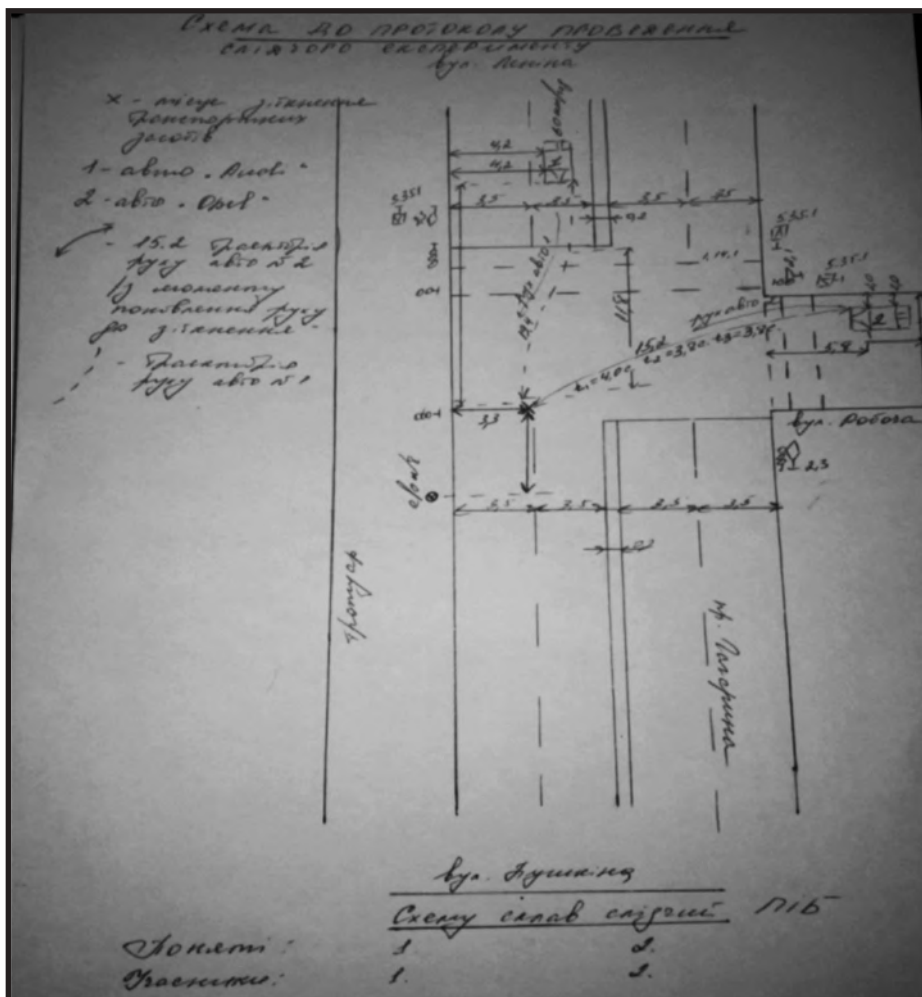
Приклад з практичної діяльності:

10.02.2017 року близько 10-30 годин в м. Н-ську по пр. Гагарина з боку вул. Леніна в напрямку вул. Пушкіна рухався автомобіль «Ауді» р/н АА0000АА під керуванням водія Іванова І.І., який на шляху руху на перехресті з вулицею Робочою зіткнувся з автомобілем «Опель» р/н АА1111АА під керуванням водія Петрова П.П., що виконував маневр повороту ліворуч з вул. Робочої на пр. Гагарина.

Під час проведення слідчого експерименту була встановлена траєкторія руху транспортних засобів,

швидкість та напрямок руху, місце зіткнення.

Висновок. Проведення слідчого експерименту є важливою слідчою дією при розслідуванні ДТП, оскільки його матеріали є обов'язковими для призначення та проведення судової автотехнічної експертизи, транспортно-трасологічної експертизи, експертизи технічного стану транспортного засобу. Характер ДТП і фактори, які впливають на його механізм, обумовлює необхідність використання при проведенні цієї слідчої дії спеціальних знань, тому залучення відповідного фахівця є обов'язковим.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Інформаційний бюлетень ВОЗ травень 2017 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru/>
2. Статистичний звіт Генеральної прокуратури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.gr.gov.ua>.
3. Белкин Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. — М.: «Юрид. лит.», 1964. — 458 с.
4. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 р. №4651-17 [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України. — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>
5. Криміналістика: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [К.О. Чаплинський, О.В. Лускатов, І.В. Пиріг, В.М. Плетенець, Ю.А. Чаплинська]. — Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2014. — 380 с.
6. ДТП: огляд, документування, аналіз: прак. порадник / М-во внутр. справ України; Експертна служба; [авт.-упоряд.: С.О. Шевцов, В.І. Дячук]. — К.: Кондор, 2013. — 264 с.

Андриевская Л.

Тактические приемы следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Аннотация. Исследованы особенности проведения следственного эксперимента при расследовании нарушений правил безопасности дорожного движения лицами, управляющими транспортными средствами. Рассмотрены тактические приемы проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортного происшествия и даны рекомендации по их совершенствованию. Автором предложены организационные мероприятия и тактические приемы проведения следственного действия.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, следственный эксперимент, тактические приемы, следователь, специалист.

L. Andrievskaya

Tactical methods of the investigative experiment in the investigation of road accidents.

Summary. The features of conducting an investigative experiment in investigating violations of traffic safety rules by persons driving vehicles have been explored. The tactical methods of conducting an investigative experiment in the investigation of a traffic accident are discussed and recommendations for their improvement are given. The author proposes organizational measures and tactical methods for conducting an investigative action.

Keywords: road accident, investigative experiment, tactical methods, investigator, specialist.

