

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

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

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник:

доктор юридичних наук, професор
Даньшин Максим Валерійович,
Харківський національний університет
імені В.Н. Каразіна, професор кафедри
кримінально-правових дисциплін
юридичного факультету.

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор
Волобуєв Анатолій Федотович,
Донецький юридичний інститут МВС
України, професор кафедри кримінально-
правових дисциплін та судових експертиз;

кандидат юридичних наук, професор
Смоков Сергій Михайлович,
Одеський державний університет
внутрішніх справ, професор кафедри
кримінального процесу.

Захист відбудеться «2» березня 2017 р. о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.051.30 у Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 6, ауд. 431.

З дисертацією можна ознайомитись у Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4.

Автореферат розіслано «31» січня 2017 р.

**Учений секретар
спеціалізованої вченої ради**

Д. С. Слінько

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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. 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 Кримінального 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 напрями 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 напрямів 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 кримінального 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. Колесниченко, 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. Тіщенко, 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 (визначені тактичні завдання та засоби їх вирішення – слідчі (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 слідчих (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, 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.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, вказано зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначено мету і задачі, об'єкт і предмет, методи дослідження, викладено наукову новизну і практичне значення одержаних результатів, подано відомості про публікації, структуру та обсяг дисертації.

Розділ 1 «Криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» складається із семи підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного дослідження»* розглянуто злочини, що входять до змісту розділу XI КК України «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» і визначено, що предметом криміналістичного дослідження в плані розроблення методики розслідування виступають тільки ті з них, які пов'язані з ДТП, а саме:

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

підставі аналізу статистичних даних нами встановлено, що такі кримінальні провадження склали 62%, див. далі);

2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України); суб'єкт злочину – службова особа підприємства (організації чи установи), функціональні обов'язки якої включають здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією (20%);

3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); суб'єкт злочину – 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); суб'єктами злочину можуть бути: учасники дорожнього руху (велосипедисти; пішоходи; пасажери; погоничі худоби); працівники підприємств, на яких виготовляють, переобладнують чи ремонтують транспортні засоби (16%).

На основі аналізу сучасної криміналістичної літератури і попередніх досліджень зроблено висновок, що 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. Підкреслюється, що у кримінальних провадженнях безпосереднім початковим об'єктом пізнання є не вчинки певних суб'єктів, а обставини ДТП, на основі яких робляться висновки про порушення певними суб'єктами правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. З огляду на зазначене основою криміналістичної характеристики злочинів даної категорії є відомості щодо механізму ДТП та його елементів, але при цьому її зміст не повинен обмежуватися характеристикою структури ДТП та їх класифікацією. Аналіз механізму ДТП має використовуватися тільки як основа для визначення елементів, що входять у криміналістичну характеристику злочинів, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України.

У підрозділі 1.2 «Механізм дорожньо-транспортної пригоди як основа криміналістичної характеристики злочинів» зазначено, що механізм ДТП являє собою динамічну систему взаємодій (механічних, фізичних, хімічних, біологічних) транспортних засобів і людей у матеріальному світі, який доцільно розглядати через призму системного уявлення про дорожній рух, вираженого у формулі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Робиться висновок, що ДТП – це наслідок збою (розлагодження) у вказаній системі, який відбувається з вини певних осіб, які порушили встановлені правила. З позицій вказаної структури дорожнього руху визначаються елементи криміналістичної характеристики злочинів, пов'язаних із ДТП.

У підрозділі 1.3 «Водій транспортного засобу як елемент криміналістичної характеристики злочинів» встановлено, що водій є головним суб'єктом дорожнього руху, оскільки керує механічним засобом, який являє собою джерело підвищеної небезпеки для оточуючих. Відтак, до криміналістичної характеристики злочинів включаються відомості щодо особистості водіїв і способів вчинення ними злочинних порушень правил дорожнього руху. Звертається увага, що найпоширенішою правовою помилкою багатьох водіїв, а також працівників поліції є типова установка на те, що той, хто порушив правила, і є винуватцем ДТП. Вважаємо, що це зовсім не так – винуватцем ДТП має визнаватися водій, який, незважаючи на порушення правил іншими учасниками дорожнього руху, мав технічну можливість запобігти аварії, але не зробив цього.

У підрозділі 1.4 «Транспортний засіб як елемент криміналістичної характеристики злочинів» підкреслюється, що транспортний засіб відіграє суттєву роль у механізмі ДТП, адже її причиною може стати технічний стан транспортного засобу. Отже, при аналізі механізму ДТП важливе значення має технічний стан окремих вузлів та агрегатів транспортного засобу (рульового керування, робочої гальмової системи, електричного обладнання та освітлення), що й обумовлює включення відповідних відомостей до криміналістичної характеристики злочинів, передбачених статтями 286, 287, 291 КК України.

У підрозділі 1.5 «Дорога як елемент криміналістичної характеристики злочинів» відзначається, що *дорожні умови* – це сукупність 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 або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан (п. 1.10 ПДР). Дорожні умови нерозривно пов'язані з іншими елементами динамічної системи ДТП і є, безумовно, важливим елементом криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних злочинів.

У підрозділі 1.6 «Навколишнє середовище як елемент криміналістичної характеристики злочинів» проаналізовано дорожню обстановку як 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 ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом (п. 1.10 ПДР). Диференційовано фактори дорожньої обстановки, що суттєво впливають на механізм ДТП, на статичні – дорожні умови, облаштування дороги, прилеглі об'єкти та динамічні – інтенсивність руху транспортних засобів, пішоходів, велосипедистів і дотримання ними ПДР.

У підрозділі 1.7 «Сліди ДТП як елемент криміналістичної характеристики злочинів» розглянуто типові сліди:

1) злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

(ст. 286 КК України): сліди на місці події; сліди і пошкодження на транспортних засобах; сліди і пошкодження на одязі та взутті потерпілих;

2) злочинного випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України): сліди випуску в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів; сліди допуску 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; сліди допуску до керування транспортним засобом особи, яка не мала права на керування транспортним засобом; сліди інших грубих порушень правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух;

3) злочинного порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України): сліди проектування транспортних об'єктів з відхиленнями від вимог безпеки; сліди їх спорудження з відхиленнями від проекту; сліди незавершеності реконструйованих чи ремонттованих дорожніх об'єктів; сліди недотримання вимог щодо безпечного руху та експлуатації дорожніх об'єктів в ході виконання робіт на них; сліди невиконання вимог убезпечення руху та експлуатації дорожніх об'єктів при утриманні шляхових споруд, виконанні ремонтних робіт;

4) злочинного порушення чинних на транспорті правил, що убезпечують рух (ст. 291 КК України): сліди порушення правил дорожнього руху велосипедистами, пішоходами, пасажирями, погоничами худоби при прогоні тварин через дорогу; сліди порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів працівниками підприємств.

Розділ 2 «Початковий і наступний етапи розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 2.1 *«Відкриття кримінального провадження та обставини, що підлягають доказуванню»* стверджується, що розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відрізняється від розслідування інших злочинів підвищеною складністю, яка обумовлена низкою чинників. На підставі проведено опитування зроблено висновок, що такими чинниками є швидкоплинність ДТП (82%), техногенний характер ДТП (72%), складний механізм ДТП (66%). З огляду на це надзвичайно важливою є якість початкової (первинної) інформації для відкриття (кримінального провадження, яку забезпечують підрозділи патрульної поліції, що здійснюють функцію регулювання дорожнього руху, здійснення контролю, а також подання попередніх відомостей про ДТП до чергової частини органу Національної поліції. 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, які 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 обставинами доказування при ДТП, що дійсно мала місце, є встановлення: 1) учасника дорожнього руху чи експлуатації транспортного засобу, який допустив порушення чинних правил; 2) причинного зв'язку між порушенням чинних правил і настанням аварії з тяжкими наслідками. При цьому потрібно брати до уваги та аналізувати низку інших обставин, зокрема: хто є власником транспортного засобу; чи мала особа право на управління; хто створив аварійну обстановку; чи була технічна можливість в учасників руху запобігти аварії тощо. Далеко не завжди винною у ДТП визнається особа, яка створила аварійну обстановку.

У підрозділі 2.2 «Типові слідчі ситуації, тактичні завдання і засоби їх вирішення початкового етапу розслідування» підкреслюється, що ситуаційний підхід у криміналістичній методиці є одним із перших кроків до використання типових криміналістичних програм розслідування злочинів. 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 та аналізу слідчої практики визначені наступні типові слідчі ситуації на початковому етапі розслідування злочинів, пов'язаних із ДТП:

1) досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП (82%);

2) досудове розслідування починається за наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП (6%);

3) досудове розслідування починається за наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом) (11 %);

4) досудове розслідування починається, якщо потерпілий поступив до лікувального закладу, куди був доставлений 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).

У підрозділі 2.3 «Наступний етап розслідування» зазначається, що з урахуванням особливостей кримінальних проваджень щодо ДТП, доцільним є виділення наступного етапу розслідування. Для нього характерною є ситуація, коли після повідомлення про підозру стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП. Типовим запереченням є оспорування факту порушення ПДР підозрюваним, наявності у нього об'єктивної можливості запобігти аварії чи причинно-наслідкового зв'язку

між порушенням правил підозрюваним і тяжкими наслідками 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, який, як правило, складається з: 1) допитів раніше допитаних свідків; 2) допитів нових свідків; 3) слідчих експериментів; 4) проведення експертиз обставин ДТП (транспортно-трасологічної, інженерно-транспортної).

Розділ 3. «Особливості тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій» містить чотири підрозділи.

У підрозділі 3.1 *«Особливості тактики огляду місця дорожньо-транспортної пригоди»* відзначається, що 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 визнані джерелами доказів; 3) визначення технічного стану транспортного засобу. Огляд є засобом отримання відомостей, які потім використовуються для експертного аналізу. Саме характер вирішуваних експертних завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних для її проведення даних, які характеризують дорогу, транспортний засіб і навколишнє середовище.

На основі вивчення матеріалів кримінальних проваджень і криміналістичної літератури робиться висновок, що у кримінальних провадженнях об'єктом дослідження є ДТП, як техногенне явище із суспільно небезпечними наслідками, спеціальне (технічне) пояснення механізму якого може надати тільки експертиза. У зв'язку із цим в огляді місця ДТП виділено дорожньо-технічний аспект, який має суттєве значення в тактико-організаційному відношенні проведення даної слідчої дії. Дорожньо-технічний аспект огляду реалізується в тому, що органи досудового розслідування отримують уніфіковані бланки протоколів огляду місця ДТП, в яких передбачені окремі графи «Проїзна частина», «Вид покриття», «Стан покриття», «Локалізація пошкоджень транспортних засобів» та інші, які підлягають заповненню з використанням наведеної у бланку протоколу термінології.

Але тактика огляду місця ДТП не вичерпується заповненням бланку протоколу. З урахуванням ситуації застосовуються й такі тактичні прийоми, як зіставлення інформації з місця пригоди з традиційним механізмом ДТП, зіставлення виявлених предметів і слідів між собою, ідеальне і матеріальне моделювання події та окремих її елементів та ін. Особливістю тактики огляду місця ДТП є й те, що в ході його проведення активно застосовуються дослідні прийоми. Складність завдань огляду, його тісний зв'язок з майбутніми експертизами обумовлює необхідність участі в його проведенні спеціалістів і застосування ними дослідних прийомів з певних галузей знань, які інтегруються у тактику проведення огляду.

У підрозділі 3.2 «Особливості тактики допиту учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших осіб» проаналізовано тактику допиту окремих категорій осіб, специфічних для даної категорії кримінальних проваджень як з точки зору процесуального статусу, так і з точки зору змісту показань. Відзначається, що особливості у проведенні допитів на початковому етапі розслідування обумовлені й тим, що за подією ДТП може критися порушення певних правил з боку кількох різних осіб, які можуть бути суб'єктами злочинів, передбачених статтями 286-288, 291КК України. Відтак, водії транспортних засобів, які були учасниками ДТП, як правило, допитуються як свідки. Набуття статусу підозрюваних винними водіями, а отже, і їх допит у цьому статусі найчастіше відбувається на більш пізніх етапах досудового розслідування. У тактичному плані допитувані особи поділяються на кілька категорій залежно 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 і 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.

Застосування тактичних прийомів допиту вказаних категорій осіб залежить не тільки від ступеня поінформованості, але й потребує врахування того, що раптовість, швидкоплинність та драматизм події можуть призвести до неточних, уривчастих або суперечливих свідчень про обставини події. Потрібно брати до уваги факт знайомства свідка з водіями транспортних засобів, які були учасниками ДТП. Важливим для обрання тактики допиту є врахування майбутнього статусу особи як підозрюваного за наявності підстав для цього: водія транспортного засобу (ст. 286 КК України); особи, відповідальної за випуск в рейс (ст. 287 КК України); особи, відповідальної за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд (ст. 288 КК України); особи, відповідальної за якість ремонтних робіт (переобладнання) транспортного засобу, які могли вплинути на безпеку руху і виникнення ДТП (ст. 291 КК України).

У підрозділі 3.3 «Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту» зазначено, що проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо ДТП є обов'язковим, оскільки його результати необхідні для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. Відтак, основним (і водночас проблемним) завданням слідчого експерименту є 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 в момент контакту (наїзду).

Особливістю слідчого експерименту у кримінальних провадженнях даної категорії є те, що його підготовка і проведення завжди пов'язана з урахуванням технічного стану транспортного засобу та його взаємодії з елементами дорожньої обстановки (проїзної частини, її стану, погодними умовами тощо). Техногенний характер ДТП і численність факторів, які впливають на його механізм, обумовлює необхідність використання під час проведення слідчого експерименту спеціальних знань у галузі автотехніки і дорожнього будівництва, потребує математичних розрахунків і застосування комп'ютерних технологій, робить обов'язковим залучення спеціаліста-автотехніка. Ця обставина обумовлює розроблення методик проведення слідчих експериментів окремих видів, дотримання вимог яких є запорукою отримання достовірних результатів, які потім використовуються при проведенні експертиз.

У підрозділі 3.4 «Особливості призначення експертиз» наголошено, що для кримінальних проваджень даної категорії необхідністю є проведення широкого спектру експертиз, кожна з яких досліджує свій аспект механізму ДТП. Типовим для кримінальних проваджень 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 (технічного стану і деталей транспортних засобів), транспортно-трасологічної, ситуаційної експертизи обставин ДТП. Зважаючи на залежність ефективності проведення експертиз від вирішення певних тактичних завдань при огляді місця ДТП та інших слідчих дій, у проведенні останніх потрібно виділяти такі аспекти: 1) судово-медичний; 2) криміналістичний; 3) дорожньо-технічний; 4) інженерно-транспортний.

Завершення розслідування і 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. Зроблено висновок, що проведення слідчих (розшукових) дій має своїм основним 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.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми – удосконалення теоретичних положень та розробка оптимальних практичних рекомендацій методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з урахуванням видозміни процесуальної форми кримінального провадження. Сформульовані такі висновки, які мають певний ступінь новизни:

1. Предметом криміналістичного дослідження при розробленні методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту визначені ті злочини, які пов'язуються з ДТП (статті 286, 287, 288, 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. Основою для визначення елементів криміналістичної характеристики злочинів є механізм ДТП, який являє собою динамічну систему взаємодій: «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище».

3. Суттєвою відмінністю кримінальних проваджень щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є те, що початковий етап розслідування може бути тривалим, оскільки потрібен певний час для проведення комплексу слідчо-розшукових дій (обумовлено техногенним характером ДТП, складністю механізму, швидкоплинністю). Початковий етап залежить від якості первинної інформації про ДТП, яку забезпечують підрозділи патрульної поліції – результат виконання першочергових дій патрульних на місці ДТП.

4. При визначенні обставин, що підлягають доказуванню, необхідно враховувати, що виявлена на місці події обстановка, не завжди є наслідком саме ДТП (потрібно використовувати систему версій, які по-різному пояснюють походження виявленої обстановки місця події). Ключовими обставинами доказування при ДТП є встановлення: 1) учасника дорожнього руху чи експлуатації транспортного засобу, який допустив порушення чинних правил; 2) причинного зв'язку між порушенням чинних правил і настанням аварії з тяжкими наслідками. Не завжди визнається винною у ДТП особа, яка порушила встановлені правила.

5. Ситуаційний підхід у криміналістичній методиці є одним із перших кроків до використання типових криміналістичних програм розслідування злочинів. Підставою для виділення типових слідчих ситуацій початкового етапу є характер первинних відомостей щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки: 1) досудове розслідування починається за наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці ДТП; 2) досудове розслідування починається за наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП; 3) досудове розслідування починається за наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом із транспортним засобом);

4) досудове розслідування починається якщо потерпілий поступив до лікувального закладу, куди був доставлений водієм автомобіля – учасником ДТП.

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 цього етапу характерною є проблемна ситуація, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП, що може бути обумовлено обоюсторонньою провиною кількох учасників дорожнього руху в порушенні ПДР. Для усунення суперечностей потрібно проводити комплекс слідчих (розшукових) дій (допити, слідчі експерименти, експертизи).

7. Тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП має суттєві особливості, які обумовлені тим, що об'єктом пізнання у них є не вчинок певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного засобу, в механізм якої («водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище») можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів, передбачені статтями 286, 287, 288, 291 КК України.

8. Особливості тактики огляду місця ДТП, обумовлені характером вирішуваних основних тактичних завдань (з'ясування та фіксація обстановки ДТП та її слідів, визначення технічного стану транспортного засобу). Результати огляду є основою для експертного аналізу (дорожньо-технічна експертиза, інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП), чим утворюється специфічний дорожньо-технічний аспект огляду.

9. Особливості тактики допиту обумовлені як специфікою цих злочинів, так і категоріями допитуваних осіб. 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; осіб, здатних характеризувати учасників ДТП.

10. Проведення слідчого експерименту є виключно важливою дією, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП. Відтак, основним і проблемним завданням слідчого експерименту є встановлення окремих елементів механізму ДТП (видимості, можливості існування певного явища, визначення гальмування тощо), що вимагає обов'язкової участі в ньому відповідного спеціаліста.

11. Підготовка експертиз накладає суттєвий відбиток на завдання, які вирішуються при проведенні таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців ДТП, слідчі експерименти. Типовими для кримінальних проваджень даної категорії є судово-медичні (живих осіб, трупа, речових доказів), криміналістичні, дорожньо-технічні, інженерно-транспортні експертизи. Тому при визначенні тактики окремих слідчих (розшукових) дій необхідно виділяти аспекти: судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-

транспортний, що має велике організаційно-тактичне значення при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Колеснік І. І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Вісн. ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Серія: Право. – Вип. 20. – 2015. – С. 253–257.
2. Колеснік І. І. Аналіз механізму дорожньо-транспортної пригоди як основа розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Вісн. юрид. ф-ту ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Серія: Право. – Вип. 21. – 2016. – С. 252–255.
3. Колеснік І. І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Наук. вісн. Міжнар. гуманітар. ун -ту. – Серія: Юриспруденція. – Вип. 19. – 2016. – С. 154–158.
4. Колесник И. И. Использование специальных знаний в расследовании преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями / И. И. Колесник // междунар. науч.-практ. правовой журн. *Legea si Viata*: – 2016. – № 5/3 (293). – С. 27–31.
5. Колеснік І. І. Особливості тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП / І. І. Колеснік // Право і суспільство: наук. журн. – 2016. – № 4. – С. 215–221.
6. Колеснік І. І. Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Вісн. ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Серія: Право. – Вип. 22. – 2016. – С. 212–216.
7. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного дослідження / М. В. Даньшин, І. І. Колеснік // Вісн. ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Серія: Право. – Вип. 22. – 2016. – С. 159–163.
8. Колеснік І. І. Щодо формування криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Юридична наука та практика: виклики сучасних євро інтеграційних процесів: міжнар. наук.-практ. конф., м. Братислава, Словацька Республіка, 27-28 листоп. 2015 р. – С. 136–138.
9. Колеснік І. І. Значення криміналістичної характеристики злочинів при розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / І. І. Колеснік // Верховенство права – основоположний принцип правової держави: VII науковий круглий стіл молодих вчених, аспірантів та магістрів (18 груд. 2015 р., м. Харків) : зб. тез доп. – Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2015. – С. 100–105.

10. Колеснік І. І. Про механізм дорожньо-транспортної пригоди / І. І. Колеснік // Правове регулювання суспільних відносин в умовах демократизації української держави: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Одеса, 8-9 квіт. 2016 р. – Одеса : Міжнар. гуманітар. ун-т, 2016. – С. 156–158.

11. Колеснік І. І. Особливості використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП [Електронний ресурс] / І. І. Колеснік // Від громадянського суспільства – до правової держави: тези XII Міжнародної Internet-конф. молодих вчених та студентів. – Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2016. – С. 176–178. – Режим доступу: <http://DSpace.univer.kharkov.ua>.

12. Колеснік І. І. Особливості тактики огляду місця ДТП / І. І. Колеснік // Проблеми та стан дотримання захисту прав людини в Україні: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 19-20 серп. 2016 р.) – Львів : Західноукраїн. орг. «Центр правничих ініціатив», 2016. – С. 126–128.

13. Колеснік І. І. Актуальні питання тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП / І. І. Колеснік // Верховенство права – основоположний принцип правової держави: VIII науковий круглий стіл молодих вчених, аспірантів та магістрів (16 груд. 2016 р., м. Харків) : зб. тез доп. – Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2016. – С. 159–161.

АНОТАЦІЯ

Колеснік І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. – *На правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність. – Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна, Міністерство освіти і науки України. – Харків, 2017.

Дисертація є комплексним монографічним дослідженням особливостей розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України, у якій, зокрема, на основі аналізу наукових праць та узагальнення матеріалів кримінальних проваджень сформована криміналістична характеристика вказаних злочинів. Визначено структуру механізму дорожньо-транспортної пригоди, яка являє собою динамічну систему взаємодії її елементів: «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище».

Проаналізовано особливості кримінальних проваджень на початковому етапі розслідування та визначено детермінуючі чинники. Зокрема, уточнено перелік обставин, що підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях даної категорії, з урахуванням можливої багатозначності обстановки ДТП. Визначено 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. Розкрито зміст наступного етапу розслідування, його типових тактичних завдань і засобів їх вирішення – слідчих дій. Виділено характерні аспекти основних слідчих дій у їх зв'язку з експертизами (судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний).

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, водій, транспортний засіб, дорожні умови, етап розслідування, слідча ситуація.

АННОТАЦИЯ

Колесник И. И. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. – *На правах рукописи.*

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность. – Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина, Министерство образования и науки Украины. – Харьков, 2017.

Диссертация является комплексным монографическим исследованием особенностей расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, предусмотренных статьями 286, 287, 288, 291 УК Украины. В частности, в ней на основе анализа научных работ и обобщения материалов уголовных производств сформирована криминалистическая характеристика указанных преступлений, элементы которой определены на основе структуры механизма ДТП, представляющая собой динамическую систему взаимодействия «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда».

Проанализированы особенности уголовных производств на начальном этапе расследования и определены детерминирующие факторы. В частности, уточнен перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовным делам данной категории, с учетом возможной многозначности обстановки ДТП. Подчеркивается, что ситуационный подход в криминалистической методике является одним из первых шагов к использованию типовых криминалистических программ расследования преступлений. Основанием для выделения типичных следственных ситуаций первоначального этапа расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта является характер первичных сведений о нахождении на месте ДТП транспортных средств, их водителей, других участников дорожного движения и их поведения.

Отмечается, что последующий этап в расследовании начинается с момента проведения следственных действий после сообщения лицу о подозрении в совершении преступления, когда формируется целостная система доказательств. Для данного этапа характерна проблемная ситуация, когда стороной защиты оспариваются отдельные обстоятельства ДТП, что

может быть обусловлено обоюдной виной нескольких участников дорожного движения в нарушении правил дорожного движения. Для устранения возникающих противоречий необходимо проводить комплекс следственных действий (допросы, следственные эксперименты, экспертизы).

Подчеркивается, что тактика следственных действий имеет существенные особенности, которые обусловлены тем, что непосредственным объектом познания в производствах данной категории выступает не поступок конкретного человека, а ДТП как динамическое событие. В его механизме («водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда») могут быть заложены поступки нескольких субъектов, предусмотренные статьями 286, 287, 288, 291 УК Украины.

Делается вывод о том, что особенности тактики осмотра места ДТП обусловлены характером решаемых основных тактических задач (выяснение и фиксация обстановки ДТП и ее следов, определение технического состояния транспортного средства). Для выяснения обстоятельств происшествия также важны допросы лиц разных категорий, результаты которых наряду с результатами осмотров являются основой для экспертного анализа обстоятельств ДТП. Исследованы тактические аспекты производства следственного эксперимента и его связи с техническими экспертизами обстоятельств ДТП. Определена компетенция судебно-медицинской, криминалистической, дорожно-технической, инженерно-транспортной экспертиз и их влияние на производство других следственных действий. В связи с этим в их производстве выделены соответствующие аспекты (судебно-медицинский, криминалистический, дорожно-технический, инженерно-транспортный), имеющие большое организационно-тактическое значение при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, водитель, транспортное средство, дорожные условия, этап расследования, следственная ситуация.

SUMMARY

Kolesnik I.I. The methodology of bribery investigation of crimes against traffic safety and operation of transport. – *The manuscript*.

Dissertation for the degree of Candidate of Science in Law. Speciality 12.00.09 – criminal procedure and criminalistics; forensic examination, operatively-search activity. – Kharkov National University named after V.N. Karazin, Ministry of Education and Science of Ukraine. – Kharkiv, 2017.

The dissertation is a complex monographic research features investigations into crimes against traffic safety and operation of transport under Art. Art. 286, 287, 288, 291 of the Criminal Code of Ukraine. In particular, it is based on an analysis of scientific papers and collating criminal proceedings formed criminalistical characteristics of these crimes. Its elements are determined based on

the structure of the mechanism of the accident, which is a dynamic system of interaction «driver – vehicle – road – environment».

The thesis analyzed the features of criminal proceedings at the initial stage of investigation and identified the determining factors. In particular, the specified list of circumstances to be proved in criminal proceedings this category, given the multiplicity of possible accident situation. Designated typical investigative situations relevant tactical objectives and means of solving the initial investigation based on the initial information in place of accident vehicles, their drivers and other road users and their behavior. The content of the next phase of the investigation, its typical tactical problems and means of solving them. Dedicated characteristic aspects of basic investigation into their communications with expertise (forensic medical, criminalistical, traffic engineering, transport engineering).

Keywords: accident, driver, vehicle, road conditions, stage of the investigation, the investigation situation.