

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертацію Колесніка Ігоря Ігоровича «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту», поданої на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність

Представлена дисертація на тему «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» є достатньо актуальною з огляду на реформування кримінального процесуального законодавства України, суттєву зміну порядку досудового розслідування і судового провадження, використання спеціальних знань. Безумовно, важливими чинниками в цьому аспекті є й реформування правоохоронних органів, перерозподіл функцій між їх окремими підрозділами, а також збільшення транспортних засобів, що знаходяться у користуванні фізичних і юридичних осіб, негативні процеси щодо фінансування будівництва та підтримання в належному стані дорожньої інфраструктури.

У зв'язку з цим не дивлячись на те що проблематиці розслідування злочинів, пов'язаних з виникненням дорожньо-транспортних пригод (ДТП), присвячені чисельні праці монографічного і навчального характеру, багато питань потребують оновленого висвітлення. Окрім того потрібно відзначити що у більшості випадків увага авторів попередніх досліджень (у т. ч. дисертаційних) зосереджувалася переважно на порушеннях правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). У той же час поза належною увагою залишалися інші злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, передбачені ст., ст. 287, 288, 291 КК України.

З урахуванням вищезазначеного дисертаційне дослідження Колесніка І. І. є актуальним та своєчасним. Воно узгоджується з положеннями комплексної наукової програми «Основні напрями реформування законодавства

України у контексті Європейської інтеграції», 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».

Достовірність і новизна наукових положень, сформульованих у дисертації, є обґрунтованими та визначаються тим, що за характером та змістом розглянутих питань робота є одним із перших в Україні після набуття чинності Кримінального процесуального кодексу, Закону України «Про Національну поліцію» комплексним монографічним дослідженням теоретичних, правових та організаційних питань розслідування злочинів, пов'язаних з виникненням ДТП і передбачених ст., ст. 286-288, 291 КК України. Автором сформульовано низку наукових положень, висновків і пропозицій, які мають суттєві елементи новизни.

Зокрема, дисертант по-новому побудував криміналістичну характеристику злочинів даної категорії, що було обумовлено бланкетним характером їх об'єктивної сторони, коли порушення певних правил викликає настання суспільно-небезпечних наслідків у вигляді ДТП. Винними ж у їх настанні можуть бути кілька різних суб'єктів. Тому при розслідуванні безпосереднім початковим об'єктом пізнання виступають обставини ДТП, на основі яких робляться висновки про порушення певними суб'єктами правил дорожнього руху, експлуатації транспорту чи правил, що стосуються убезпечення дорожнього руху. Тому цілком аргументовано виглядає висновок, що саме механізм ДТП виступає основою для визначення елементів криміналістичної характеристики злочинів, передбачених ст., ст. 286-288, 291 КК України. З огляду на це запропоновано розглядати криміналістичну характеристику цих злочинів через призму динамічної системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Відтак до елементів криміналістичної характеристики віднесено:

1) водія транспортного засобу, який є головним суб'єктом дорожнього руху (відомості про особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху, та способи цих правопорушень);

2) транспортний засіб (відомості про типові несправності, що можуть вплинути на виникнення ДТП і суттєво впливають на кримінально-правову кваліфікацію події);

3) дорогу (відомості про дорожні умови: стан поверхні проїзної частини, її ширину, величину похилів на спусках і підйомах тощо);

4) навколишнє середовище (відомості про елементи дорожньої обстановки: типові перешкоди, інтенсивність і рівень організації дорожнього руху та інші, чим визначаються типові місця концентрації ДТП);

5) типові сліди, які є ознаками злочинних порушень певними суб'єктами правил, що забезпечують дорожнього рух.

Наведена структура криміналістичної характеристики злочинів зазначеної категорії безпосередньо пов'язана і з переліком обставин, що підлягають доказуванню у кримінальному провадженні. У зв'язку з цим важливим є висновок дисертанта про те що необхідно враховувати, що виявлена на місці події обстановка, не завжди є наслідком саме ДТП. Тому цілком обґрунтованим виглядає положення щодо використання системи версій, які по-різному пояснюють походження виявленої обстановки місця події:

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

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

- грубе порушення пішоходами (велосипедистами, погоничами худоби) ПДР – ст. 291 КК України;

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

- самогубство потерпілого;

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

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

- інсценування ДТП з метою приховання іншого більш тяжкого злочин.

Окрім того, в дисертації отримав подальший розвиток та удосконалення ситуаційний підхід до визначення особливостей початкового етапу розслідування злочинів, передбачених ст., ст. 286-288, 291 КК України, і викладення рекомендацій щодо тактичних завдань та засобів їх вирішення. Типовими слідчими ситуаціями, відносно яких і викладається матеріал, визначені такі:

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

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

- 3) досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом);

- 4) досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП.

Потрібно звернути увагу, що суттєвим результатом проведеного дослідження є те, що автором розкрито особливості наступного етапу розслідування (після повідомлення про підозру) в ситуації, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП. Зазначається, що типовим запереченням є оспорування факту порушення правил підозрюваним, наявності у нього об'єктивної можливості запобігти наїзду чи зіткнення 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) рекомендується про-

водити комплекс слідчо-розшукових дій (допити раніше допитаних свідків, допити нових свідків, слідчі експерименти, проведення експертиз).

Значна частина дисертації присвячена тактиці проведення окремих слідчих (розшукових) дій, де сформульована низка теоретичних положень і практичних рекомендацій, що мають певний ступінь новизни. Зокрема, відзначається що тактика слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод має суттєві особливості, які обумовлені тим що об'єктом пізнання у таких справах виступає не вчинок певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного заходу, в механізм якої можуть бути закладені вчинки кількох суб'єктів, передбачені ст.,ст. 286- 288, 291 КК України. Відтак у завдання кожної слідчої дії повинні входити відповідні обставини, які найкраще визначати в кожному конкретному випадку, спираючись на вже використане в дисертації системне уявлення щодо механізму ДТП, представленого формулою «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Багатoeлементність цього механізму обумовлює, що більшість питань, що виникають під час слідства, можуть бути правильно вирішені тільки в результаті комплексного дослідження із залученням спеціалістів. Саме необхідність залучення спеціалістів накладає суттєвий відбиток на тактику проведення слідчих (розшукових) дій.

Так, підкреслюється, що особливості тактики огляду місця ДТП, обумовлюються характером вирішуваних основних тактичних завдань, які поділяються на три групи: 1) з'ясування та фіксація обстановки ДТП; 2) виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП, які будуть виступати джерелами доказів; 3) визначення технічного стану транспортного засобу. Огляд виступає засобом отримання відомостей, які потім використовуються для експертного аналізу (дорожньо-технічна експертиза, інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП). Саме характер вирішуваних експертних завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних для її проведення даних, які характеризують дорогу, транспортний засіб і навколишнє середовище. Таким чином огляд місця ДТП формує необхідне підґрунтя для експер-

тиз. Відтак в огляді місця ДТП виділяється дорожньо-технічний аспект, який має суттєве значення в тактико-організаційному відношенні проведення даної слідчої дії. Це обумовлює використання поряд з традиційними тактичними прийомами огляду використання дослідницьких прийомів.

Відзначається, що особливості тактики допиту у кримінальних провадженнях щодо ДТП обумовлені тією обставиною, що на відміну від загальнокримінальних злочинів вказані злочини попередньо не готуються, а по відношенню до тяжких наслідків ДТП є неумисними. Вони вчиняються неприховано у публічних місцях (вулиці населених пунктів, дороги з більш-менш інтенсивним рухом). Окрім того, особливість у проведенні допитів на початковому етапі розслідування обумовлена й тим, що за подією ДТП може критися порушення певних правил з боку кількох різних осіб, які можуть бути суб'єктами злочинів, передбачених різними статтями КК України. Відтак, водії транспортних засобів, які були учасниками ДТП або причетні до неї, як правило, допитуються як свідки. Набуття статусу підозрюваних винними водіями (і відповідно їх допит) найчастіше пов'язується з більш пізніми етапами досудового розслідування. З урахуванням цієї обставини допитувані особи поділені на категорії, відповідно до яких визначені тактичні особливості їх допиту.

З огляду на необхідність використання спеціальних знань у кримінальних провадженнях щодо ДТП, виключно важливим визнається проведення слідчого експерименту, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. У зв'язку з цим визначені види слідчого експерименту та їх завдання. Зазначається, що їх підготовка і проведення завжди пов'язані з врахуванням технічного стану транспортного засобу та його взаємодії з елементами дорожньої обстановки (проїзної частини, її стану, погодними умовами тощо). Техногенний характер ДТП і чисельність факторів, які впливають на його механізм, обумовлює необхідність використання при проведенні слідчого експерименту спеціальних знань у галузі ав-

тотехніки і дорожнього будівництва, потребує математичних розрахунків і комп'ютерних технологій, що робить обов'язковим залучення відповідного спеціаліста.

Підкреслюється, що розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відрізняється від інших кримінальних проваджень й спектром різноманітних судових експертиз та їх значимістю в доказуванні, що також обумовлено техногенним характером ДТП, яка виступає об'єктом дослідження. Значимість експертиз накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців ДТП, слідчі експерименти. Типовим для справ даної категорії є проведення судово-медичних і криміналістичних експертиз, дорожньо-технічної експертизи, інженерно-транспортних експертиз, транспортно-трасологічної, ситуаційної експертизи обставин ДТП. Ключовим у кримінальних провадженнях даної категорії визнається проведення ситуаційної (ситуалогічної) інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП, для можливості проведення якої потрібна ціла низка даних, у тому числі висновки інших експертиз. Немає перебільшення у висновку дисертанта, що проведення слідчих (розшукових) дій в основному має своїм завданням забезпечення вихідними даними зазначених експертиз, якими вирішується низка спеціальних завдань, які покладаються в основу обвинувачення тієї чи іншої особи в порушенні встановлених правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів.

Ступінь обґрунтованості та достовірності теоретичних положень, висновків і практичних рекомендацій, сформульованих у дисертації визначається методологічною основою проведеного дослідження. Спираючись на сучасні погляди щодо пізнання соціальних явищ, дисертант використав низку теоретичних методів пізнання даної проблеми, а саме: діалектичний метод пізнання, системно-структурний, концептуально-порівняльний, соціологічний, метод експертного оцінювання, аналізу документів тощо.

Основні концептуальні положення дисертації базуються на достатній емпіричній базі, зокрема відомостях, отриманих у результаті анкетування й опитування 149 слідчих та експертів, узагальненні матеріалів 202 кримінальних проваджень за статтями 286, 287, 288, 291 КК України, а також даних статистичної звітності та аналітичних даних Національної поліції України. Автореферат дисертації адекватно відображає зміст роботи. Основні положення дисертації достатньо відображені в наукових публікаціях її автора та апробовані на науково-практичних конференціях.

Разом з тим зазначимо, що дисертація Колесніка І.І. як і будь яка інша наукова праця, містить певні недоліки та дискусійні положення, а саме:

1. При побудові криміналістичної характеристики злочинів, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України, дисертант не включив до неї відомості щодо особистості потерпілих. При цьому в дисертації відсутня відповідна аргументація такого виключення.

2. На стор. 97-99 автор розглядає проблемну ситуацію наступного етапу розслідування, коли стороною захисту оспорується (заперечуються) окремі обставини ДТП (при обопільній вині кількох водіїв). Разом із цим потрібно було б проаналізувати ситуацію, коли є ознаки вини водія і дорожніх служб (наприклад, коли водій перетинає суцільну лінію розмітки, об'їжджаючи вибоїну на проїзній частині чи іншу перешкоду).

3. У дисертації (с. 30, 103, 168) використовується поняття «інженерно-транспортна експертиза обставин ДТП» у той час, коли в багатьох наукових дослідженнях і друкованих працях (монографіях, навчальних посібниках) використовується поняття «автотехнічна експертиза», «експерт-автотехнік». Доцільно конкретно та стисло пояснити, чим це викликано і наскільки обґрунтовано.

4. Розглядаючи тактику допиту водіїв – учасників ДТП, дисертант відзначає, що на початковому етапі вони допитуються як свідки. У зв'язку з цим виникає питання, як повинен бути побудований такий допит і чи не буде по-

рушенням права на захист, коли такому раніше допитаному у статусі свідка водієві буде повідомлено про підозру?

5. Робота значно виграла, якщо б автор у межах підрозділу 3.3 «Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту» більше уваги приділив залученню спеціаліста при проведенні окремих видів слідчого експерименту.

Слід зазначити, що всі наведені зауваження мають головним чином уточнювальний та рекомендаційний характер і ніяким чином не впливають на загальну позитивну оцінку роботи, а тільки підкреслюють її актуальність і складність досліджених проблемних питань. У цілому ж дисертація Колеснік Ігоря Ігоровича на тему «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» є самостійним, завершеним науковим дослідженням, в якому містяться нові науково обґрунтовані результати та вирішуються важливі наукові і практичні проблемні питання. Тема і зміст дисертації відповідають спеціальності 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність, вона відповідає вимогам п.п. 9, 11 і 13 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567 (в редакції постанови КМ України від 19.07.2015 р., № 656), а її автор, Колеснік Ігор Ігорович, заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність.

Професор кафедри
кримінально-правових дисциплін та судових експертиз
Донецького юридичного інституту МВС України

доктор юридичних наук, професор

А.Ф. Волобуєв

Підпис професора кафедри КПД та СЕ
ДЮІ МВС України Волобуєва А.Ф. засвідчую,
т.в.о. начальника відділу режимно-секретного та
документального забезпечення



М.В. Яковлев