

Участь спеціаліста в слідчому експерименті із дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди, яка відбулася в темний час

Віталій Варлахов *^a, Олександр Свідерський **^b, Валентінас Мігуневічус ***^c

* ННЦ «ICE ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6446-4400>, e-mail: 19varlahov84@gmail.com

** Канд. юрид. наук, старш. дослідн., ННЦ «ICE ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2435-3823>, e-mail: hniise@hniise.gov.ua

*** Д-р техн. наук, JSC «Impulsana», м. Вільнюс, Литва, e-mail: uabimpulsana@gmail.com

^a Адміністрування проекту, методологія, формальний аналіз.

^b Написання оригінального рукопису, валідація, візуалізація.

^c Ресурси, нагляд.

DOI: [10.32353/khrife.3.2022.07](https://doi.org/10.32353/khrife.3.2022.07) УДК 343.98:629.017

Надійшло 06.09.2022 / Рецензовано 16.09.2022 / Прийнято до друку 20.09.2022 /
Доступно онлайн 30.09.2022



Участь спеціаліста (особи, яка має спеціальні знання й навички застосування технічних або інших засобів і може надавати консультації під час досудового розслідування й судового розгляду з питань, які потребують відповідних спеціальних знань і навичок) у проведенні слідчих експериментів поліпшує якість досудового розслідування, розширює можливості сторін кримінального провадження (щодо збирання, перевірки й оцінювання доказів), сприяє пришвидшенню, повноті й неупередженості розслідування та судового розгляду. Досліджено загальні вимоги до підготовки та проведення слідчих експериментів у кримінальних провадженнях із розслідування дорожньо-транспортних пригод, які сталися темного часу доби, а також функції спеціаліста й особливості застосування ним спеціальних знань у такому експерименті (з'ясування механізму пригоди; здобуття даних для призначення судової автотехнічної експертизи; перевірка обставин, що мають значення для кримінального провадження). Проаналізовано аспекти

взаємодії органів досудового розслідування зі спеціалістом в галузі автотехнічних досліджень під час розслідування кримінальних правопорушень — дорожньо-транспортних пригод. Автори мали на меті висвітлити особливості проведення слідчого експерименту із визначення загальної та конкретної видимості для розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, застосувавши для досягнення поставленої мети методи формальної логіки, спеціально-правові (передусім — порівняльно-правовий) і системного аналізу.

Ключові слова: *дорожньо-транспортна пригода; слідчий експеримент; спеціальні знання; спеціаліст у галузі автотехнічних досліджень; загальна видимість; конкретна видимість; вихідні дані; судова автотехнічна експертиза.*

Постановка наукової проблеми

Відповідно до ст. 2 Кримінального процесуального кодексу України ¹ (далі — *КПК України*) завданням кримінального провадження є, зокрема, забезпечення швидкого, повного й неупередженого розслідування кримінальних правопорушень. Отже, завданням правоохоронних органів під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, є повне й об'єктивне з'ясування обставин і механізму дорожньо-транспортних подій (далі — *ДТП*), збирання достатніх доказів та визначення винуватості учасників цієї події. Досудовому розслідуванню цієї категорії кримінальних проваджень значною мірою сприяє доречне застосування спеціальних знань, оскільки ч. 2 ст. 240 КПК України передбачає, що «за необхідності слідчий експеримент може проводитися за участю спеціаліста» ².

У ч. 2 ст. 84 КПК України ³ процесуальними джерелами доказів названо показання, речові докази, документи, висновки експертів. До того ж практика розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, свідчить: через специфіку цієї категорії кримінальних проваджень одним із основних джерел доказів у них є саме висновок експерта, складений за результатами проведення судової автотехнічної експертизи. Своєчасне та якісне проведення експертизи позитивно впливає на якість проведення досудового розслідування і сприяє зміцненню законності. Від достовірності й допустимості отриманих під час слідчого експерименту вихідних даних залежать об'єктивність та обґрунтованість висновку експерта. Найсерйозніша помилка, яка вкрай негативно позначається на з'ясуванні механізму ДТП і вихідних даних для проведення судової автотехнічної експертизи

1 Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 р. № 4651-VI (зі змін. та допов.). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

2 Там само.

3 Там само.

(відповідно — на перебігу й результатах досудового розслідування),— це проведення некваліфікованих слідчих експериментів. На жаль, до проведення слідчих експериментів із дослідження обставин ДТП нечасто залучають спеціалістів (фахівців, експертів) у галузі автотехнічних досліджень. Ця обставина, а також підвищення вимог до якості досудового розслідування за цими провадженнями зумовлюють потребу в залученні спеціаліста в галузі автотехніки для участі у слідчих експериментах зі встановлення обставин ДТП і вихідних даних, які надалі експерт може використати для проведення судової автотехнічної експертизи.

Одним із найскладніших слідчих експериментів під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, є експеримент із визначення видимості у темний час доби. Під час проведення слідчого експерименту у темний час доби до визначення видимості висувають певні вимоги, дотримання яких дасть змогу встановити достовірні дані загальної й конкретної видимості в умовах ДТП.

У цій праці розглянемо питання, пов'язані з проведенням слідчого експе-

рименту із визначення загальної й конкретної видимості під час дослідження обставин ДТП; визначимо функції спеціаліста й особливості застосування спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту; проаналізуємо окремі аспекти взаємодії органів досудового розслідування зі спеціалістом в галузі автотехнічних досліджень під час розслідування кримінальних правопорушень за вчиненими ДТП.

Аналіз основних досліджень і публікацій

Окремі питання теоретичних і методичних основ проведення слідчих експериментів у кримінальних провадженнях висвітлено у працях: В. П. Колмакова; М. В. Салтевського; В. Ю. Шепітька; М. Г. Щербаковського; Т. М. Балицького⁴; Ш. Ш. Ярамыш'яна⁵; О. В. Саушкіна, А. А. Ханянца, А. Г. Бондаревої та С. В. Сулими⁶; П. Є. Антонюка; І. В. Пирога та ін. Деякі особливості проведення слідчих експериментів у межах вивчення питань судової експертології досліджували: В. А. Бекасов; В. А. Іларіонов; М. М. Крісті; Е. П. Ланевський, О. М. Гордовер та О. І. Овчаренко⁷; Ю. Г. Харченко; Н. С. Романов⁸; А. М. Туренко та В. І. Клименко (зі

4 Балицький Т. М. Слідчий експеримент в системі слідчих (розшукових) дій у кримінальному провадженні України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2015. 19 с. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/16881/1/BALITSKY-2015.pdf> (дата звернення: 06.09.2022).

5 Ярамыш'яна Ш. Ш. Особенности следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортного происшествия. *Теория та практика судової експертизи і криміналістики*. 2004. Вип. 4. С. 162—167.

6 Саушкін О. В., Ханянець А. А., Бондарева А. Г., Сулим С. В. Метод натурного моделювання при проведенні комплексної судово-медичної, транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи. *Там само*. 2018. Вип. 18. С. 585—592. DOI: 10.32353/khrife.2018.68 (дата звернення: 06.09.2022).

7 Ланевский Э. П., Гордовер А. Н., Овчаренко А. И. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток : метод. рек. Минск, 1987. 30 с.

8 Романов Н. С. Основные положения судебно-экспертного анализа автотранспортного происшествия. Киев, 1969. 67 с.

співавторами)⁹; А. В. Лубенцов та О. В. Варлахов¹⁰; А. Д. Кошкаров¹¹; В. С. Ольхов¹²; А. А. Фролов та О. С. Шабратко¹³; С. І. Поваляев та О. В. Сараєв¹⁴.

Мета статті

Висвітлити особливості проведення слідчого експерименту із визначення загальної та конкретної видимості під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Методи дослідження

Для досягнення поставленої мети в роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи, які дали змогу найоптимальніше врахувати специфіку об'єкта і предмета дослідження, зокрема: методи формальної логіки (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, абстрагування) — для детального з'я-

сування змісту розглядуваних питань; спеціально-правові методи (передусім — порівняльно-правовий) — під час аналізу норм матеріального та процесуального права, наукових категорій, визначень і підходів; метод системного аналізу — у контексті визначення напрямів діяльності з удосконалення застосування спеціальних знань під час проведення слідчого експерименту в темний час доби.

Викладення основного матеріалу дослідження

У чинному кримінальному процесі наявні два учасники кримінального провадження, що мають спеціальні знання, — *експерт* (ст. 69 КПК України¹⁵) і *спеціаліст* (ст. 71 КПК України¹⁶). Згідно з п. 25 ч. 1 ст. 3 КПК України¹⁷, експерт і спеціаліст у кримінальному процесі мають статус учасників кримінального провадження з відповідними правами й обов'язками.

- 9 Туренко А. М., Клименко В. І., Сараєв О. В., Данець С. В. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП : підруч. для вчн. Харків, 2013. 320 с.
- 10 Лубенцов А. В., Варлахов В. О. Технічний аналіз дій водіїв транспортних засобів на нерегульованих перехрестях під час виконання лівого повороту. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. Вип. 21. С. 411—421. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.28 (дата звернення: 06.09.2022).
- 11 Кошкаров А. Д. Розслідування дорожньо-транспортної пригоди та визначення причинно-наслідкових зв'язків між несправностями транспортного засобу. *Там само*. С. 422—431. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.29 (дата звернення: 06.09.2022).
- 12 Ольхов В. С. Визначення причинно-наслідкового зв'язку між неналежним облаштуванням технічними засобами організації дорожнього руху та настанням ДТП. *Там само*. 2020. Вип. 21. С. 432—440. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.30 (дата звернення: 06.09.2022).
- 13 Фролов А. А., Шабратко О. С. Дослідження шин вантажного транспортного засобу щодо визначення пошкоджень, які утворилися в результаті експлуатаційного зношення або в результаті заводського дефекту. *Там само*. С. 441—451. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.31 (дата звернення: 06.09.2022).
- 14 Поваляев С. І., Сараєв О. В. Моделювання механізму перекидання транспортного засобу в процесі розвитку дорожньо-транспортної пригоди. *Там само*. 2019. Вип. 20. С. 318—326. DOI: 10/32353/khrife.2.2019.24 (дата звернення: 06.09.2022).
- 15 Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).
- 16 Там само.
- 17 Там само.

Експертом у кримінальному провадженні є особа, яка «володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями, має право відповідно до Закону України «Про судову експертизу» на проведення експертизи і якій доручено провести дослідження об'єктів, явищ і процесів, що містять відомості про обставини вчинення кримінального правопорушення, та дати висновок з питань, які виникають під час кримінального провадження і стосуються сфери її знань» (ст. 69 КПК України)¹⁸. Отже, експерт — це особа, яка має спеціальні знання та є суб'єктом проведення судової експертизи.

Згідно зі ст. 71 КПК України:

«1. Спеціалістом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє спеціальними знаннями та навичками і може надавати консультації, пояснення, довідки та висновки під час досудового розслідування і судового розгляду з питань, що потребують відповідних спеціальних знань і навичок.

2. Спеціаліст може бути залучений для надання безпосередньої технічної допомоги <...> сторонами кримінального провадження під час досудового розслідування і судом під час судового розгляду <...>»¹⁹.

Відмінність діяльності експерта в галузі автотехнічних досліджень, залученого слідчим як спеціаліста, від процесуальної діяльності експерта полягає в тому, що спеціаліст бере участь у слідчих діях, застосовуючи свої спеціальні знання та навички для сприяння слідчому у збиранні доказів.

Залучений до участі у слідчому експерименті спеціаліст має певні проце-

суальні права й обов'язки, процесуальні правовідносини з іншими учасниками кримінального судочинства та виконує свої дії відповідно до процесуального законодавства²⁰.

Відповідно до ч. 4 ст. 71 КПК України спеціаліст має право:

«1) ставити запитання учасникам процесуальної дії з дозволу сторони кримінального провадження, яка його залучила, чи суду;

2) користуватися технічними засобами, приладами та спеціальним обладнанням;

3) звертати увагу сторони кримінального провадження, яка його залучила, або суду на характерні обставини чи особливості речей і документів;

3¹) викладати у висновку відомості, що мають значення для кримінального провадження і щодо яких йому не були поставлені запитання;

4) знайомитися з протоколами процесуальних дій, в яких він брав участь, і подавати до них зауваження;

5) одержувати винагороду за виконану роботу та відшкодування витрат, пов'язаних із його залученням до кримінального провадження;

6) заявляти клопотання про забезпечення безпеки у випадках, передбачених законом;

7) надавати висновки з питань, що належать до сфери його знань, під час досудового розслідування кримінальних проступків, у тому числі у випадках, передбачених частиною третьою статті 214 цього Кодексу;

8) надавати довідки з питань, що належать до сфери його знань, у випадках,

18 Кримінальний процесуальний кодекс України ... URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

19 Там само.

20 Терехов Г. А. Процессуальные положения и полномочия специалиста в уголовном процессе. Проблемы судебной автотехнической экспертизы : сб. науч. трудов. Москва, 1987. С. 94—113.

передбачених частиною третьою статті 245¹ цього Кодексу»²¹.

Згідно з ч. 5 ст. 71 КПК України спеціаліст зобов'язаний:

«1) *прибути за викликом до слідчого, дізнавача, прокурора, суду і мати при собі необхідні технічне обладнання, пристрої та прилади;*

2) *виконувати вказівки сторони кримінального провадження, яка його залучила, чи суду та давати пояснення з поставлених запитань;*

3) *не розголошувати відомості, які безпосередньо стосуються суті кримінального провадження та процесуальних дій, що здійснюються (здійснювалися) під час нього, і які стали відомі спеціалісту у зв'язку з виконанням його обов'язків;*

4) *заявити самовідвід за наявності обставин, передбачених цим Кодексом»*²².

На практиці допомога спеціалістів суб'єктові розслідування (слідчому, прокурору) конкретизується такими завданнями:

- участь у контролі за правильним виконанням умов проведення слідчого експерименту, тобто забезпечення адекватності критеріїв порівняння обставин, що потребують уточнення чи перевірки;
- участь у виборі з-поміж характеристик і параметрів, що їх перевіряють, тих, які відображають суттєві особливості досліджуваної обставини чи факту (зва-

жаючи на завдання слідчої (розшукової) дії, дані спеціальної літератури та власний досвід);

- урахування максимально можливого діапазону змін певних обставин і характеристик;
- науково-технічний та консультативний супровід експериментальної перевірки обставин;
- участь у з'ясуванні характеру, закономірностей і стійкості зв'язку між раніше визначеними достовірними й отриманими під час експерименту параметрами аналізованої ситуації²³.

Спеціалісти допомагають слідчому на всіх етапах слідчого експерименту: виявляти ключові та визначати небезпечні для здоров'я учасників моменти; відтворювати обстановку й умови проведення дослідів, максимально наближені до події кримінального правопорушення; розробляти план, організувати досліді та контролювати їх виконання; сприяти в доборі аналогів, виготовленні макетів і муляжів, добирати транспортні засоби (далі – ТЗ); оцінювати здобуті в процесі проведення слідчого експерименту результати. Спеціаліст під час проведення слідчого експерименту за дорученням суб'єкта розслідування має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани та схеми, виготовляти графічні зображення місця чи окремих речей, а також відбитки та зліпки.

21 Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

22 Там само.

23 Антонюк П. Є., Антошук А. О., Пясковський В. В., Саковський А. А., Самодін А. В., Таран О. В., Терещенко Ю. В. Тактика проведення слідчого експерименту під час досудового розслідування : метод. рек. Київ, 2021. 68 с. URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/bitstream/123456789/18811/1/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97%20%D0%A1%D0%BB%D1%96%D0%B4%D1%87%D0%B8%D0%B9%20%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82.pdf> (дата звернення: 06.09.2022).

Вивчення практики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 Кримінального кодексу України²⁴, а саме під час розслідування ДТП, свідчить, що однією з основних і найчастіше здійснюваних слідчих дій є саме слідчий експеримент. Відмітна особливість провадження слідчих експериментів за цією категорією кримінальних проваджень полягає в тому, що найчастіше їх проведення неможливе без використання ТЗ, що є джерелами підвищеної небезпеки (зокрема, і на проїзних частинах доріг, рух якими найбільш інтенсивний і його переривання або закриття може спричинити негативні наслідки). Внаслідок цього виникають додаткові вимоги до підготовки та планування цієї слідчої дії, зважаючи на потребу в найстисліший строк залучити до участі у слідчому експерименті додаткові сили й засоби для забезпечення його проведення. Слідчий експеримент не проводять, якщо наявні чинники, що можуть загрожувати життю або здоров'ю осіб, які беруть участь у ньому, чи оточуючих. Також проведення цієї слідчої дії не має шкодити чужому майну, принижувати честь і гідність її учасників, порушувати суспільну безпеку й норми моралі (ч. 4 ст. 240 КПК України²⁵). Використання під час проведення слідчого експерименту знань у галузі автотехнічних досліджень, які має спеціаліст, дасть змогу повною мірою визначити механізм ДТП і параметри, які її характеризують, із дотриманням

узвичаєних в експертній практиці методичних підходів.

Під час дослідження обставин ДТП, які сталися темного часу доби, головними є два питання: 1) щодо відповідності обраної водієм швидкості умовам видимості елементів проїзної частини; 2) щодо наявності у водія технічної можливості уникнути ДТП в умовах обмеженої видимості. Для відповіді на ці питання експертна практика пішла шляхом експериментального визначення видимості в умовах виникнення ДТП. У судовій автотехнічній експертизі розрізняють поняття «загальна видимість» і «конкретна видимість». *Загальна видимість* — відстань від передньої частини ТЗ, на якій із місця водія можна чітко розрізнити елементи дороги на шляху руху, орієнтування на які дає змогу вести ТЗ у смузі, рекомендованій Правилами дорожнього руху²⁶. *Конкретна видимість* — відстань від передньої частини ТЗ, на якій з місця водія можна чітко розпізнати перешкоду за її характерними ознаками²⁷.

Кількість і склад учасників експерименту зі з'ясування обставин ДТП визначають слідчий, прокурор, які є суб'єктами розслідування, зважаючи на умови проведення експерименту. Це особи, передбачені КПК України (підозрюваний, потерпілий, свідок, захисник, представник — ч. 3 ст. 240)²⁸, а також особи, які мають забезпечити проведення експерименту (працівники поліції, які забороняють виїздити на ділянку

24 Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 06.09.2022).

25 Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

26 Правила дорожнього руху : затв. Постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 06.09.2022).

27 Ланевский Э. П., Гордовер А. Н., Овчаренко А. И. Указ. соч.

28 Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

проведення експерименту водіям ТЗ, що не є його учасниками). Понятих (не менше двох осіб) до проведення слідчого експерименту залучають за умови, якщо під час цієї слідчої дії не застосовують безперервного відеофіксування (в іншому разі понятих можуть не залучати згідно з абз. 1 ч. 7 ст. 223 КПК України²⁹).

Відомо, що можливості водія, який є учасником ДТП, розрізнити межі проїзної частини та певну перешкоду залежать від суто суб'єктивних чинників — таких, як гострота зору, вік, втома, стан здоров'я та ін. Достеменно визначити вплив сукупності цих чинників на видимість у процесі проведення слідчого експерименту практично неможливо. Тому особи, які визначають видимість із місця водія під час проведення експерименту, повинні мати гострий зір і відчуття кольору, допустимі для осіб, що керують ТЗ.

Результативність і доказова цінність слідчих експериментів із визначення видимості залежить від максимального наближення дорожніх, погодних та інших умов до тих, що мали місце в момент скоєння ДТП. Головними умовами, зважаючи на неможливість їх реконструювати, є погодні й дорожні умови. За малої ймовірності стабільності погодних умов (дощ, сніг, туман тощо) потрібна максимальна оперативність у підготовці та проведенні експерименту з визначення видимості. У такому разі експеримент доречно провести одразу після огляду місця події. Із дороги слід усунути об'єкти, які до ДТП там не перебували (припарковані ТЗ та інші об'єкти). Якщо ділянка дороги значно видозмінилася після події, а поблизу місця ДТП є аналогічні до місця ДТП ділянки, то можливе проведення слідчого експерименту на них.

Результати слідчого експерименту багато в чому також залежать від швидкості, із якою рухався ТЗ, що скоїв ДТП, але врахувати цей чинник під час проведення експерименту, по-перше, майже неможливо, а по-друге (і це найголовніше), експеримент у цьому разі стає небезпечним. Швидкість руху ТЗ, із якого визначають видимість, має бути мінімальною, тому що ТЗ необхідно якнайшвидше зупинити для вимірювання загальної та конкретної видимості. Рух із мінімальною швидкістю необхідний також для того, щоб отримати сигнал про настання видимості не тільки від водія-спостерігача, а й від понятих.

Найчастіше слідчий експеримент із визначення видимості проводять на тій ділянці дороги, де сталася ДТП. За обставин, про які йдеться вище, вважають за можливе проводити слідчий експеримент на ділянках, аналогічних ділянці, на якій сталася ДТП. У всіх випадках проведення слідчого експерименту обмежується місцем, яке дає змогу провести власне експеримент (наприклад, інші ТЗ, які рухаються дорогою, слід зупинити на такій відстані, щоби світло зовнішніх світлових приладів не впливало на видимість на ділянці експерименту). Для узгодженості слідчих дій необхідно забезпечити портативними засобами зв'язку (раціями, телефонами) працівників, які перебувають на межах ділянки проведення експерименту (слідчого та водія зустрічного ТЗ — у разі, коли видимість визначають із урахуванням світла фар зустрічного ТЗ), що дає змогу оперативно коригувати перебіг експерименту, а також припинити його за потреби пропустити рейсові автобуси, оперативні автомобілі тощо, та й узагалі убезпечує учасників експерименту. Транспорт, який

29 Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 06.09.2022).

брав участь у ДТП у темний час доби, найчастіше зазнає значних механічних пошкоджень (зокрема, зовнішніх світлових приладів). У цьому разі ТЗ необхідно замінити однотипним, звернувши особливу увагу на: відповідність зовнішніх світлових приладів із регулювання фар; ступінь забрудненості скла фар; вид і потужність ламп; стан і ступінь забрудненості переднього скла кабіни й решти чинників, які можуть впливати на видимість. Також необхідно зважати на елементи, які можуть вплинути на можливість видимості та розпізнавання перешкод (світловідбивальні елементи, номерні знаки, задні ліхтарі зі світловідбивальними елементами, катафоти-відбивачі, контрастні позначки на стінках перешкоди та ін.).

Реконструюючи дорожню обстановку із наїздом на людину, яка лежить на дорозі, манекен (муляж) слід одягти або в одяг потерпілого, або в аналогічний за виглядом і кольором. Варто зауважити, що, наприклад, сніг внаслідок наїзду могло скинути з одягу людини або навпаки (через переміщення тіла — перекочування, волочіння) — покрити цей одяг снігом чи дорожнім брудом, чи забруднити під час переїзду шинами автомобіля.

Обладнання, необхідне для проведення слідчого експерименту на видимість (крім засобів зв'язку): рулетка (10–20 м), світловідбивач (катафот) червоного або білого кольору, електричний ліхтарик, крейда для розмічування проїзної частини або легковстановлювані пронумеровані фішки (від 1 до 8; до 3 комплектів).

Достовірність і допустимість отриманих під час слідчого експерименту вихідних даних залежить від підготовчих заходів. Їх проводять слідчий, прокурор як до виїзду (виходу) на місце проведення слідчого експерименту,

так і безпосередньо на цьому місці, але до вчинення дослідних дій. Слідчий експеримент є складною слідчою дією, яка вимагає відповідального ставлення до організації слідчого експерименту й потребує ретельного обміркування можливих варіантів його проведення. Підготовка та проведення слідчого експерименту мають, по-перше, відповідати вимогам кримінального процесу, оскільки здобути без дотримання вимог законодавства під час проведення слідчого експерименту результати не матимуть доказового значення; по-друге, під час проведення слідчого експерименту слідчий повинен дотримуватися узвичаєних в експертній практиці методичних підходів із визначення видимості у темний час доби, що забезпечують повноту й об'єктивність результатів. Останнє можливе за умови залучення до участі у слідчому експерименті спеціаліста. Загалом можна виокремити три аспекти підготовки до проведення слідчого експерименту: *організаційні, процедурні й тактичні*.

Залежно від виду ДТП та обставин, які їй передували, застосовують різні методичні підходи до визначення загальної та конкретної видимості у темний час доби під час проведення слідчого експерименту. Далі розглянемо етапи проведення слідчих експериментів із визначення загальної та конкретної видимості.

Якщо ДТП сталася за відсутності світла фар зустрічного ТЗ, то підготовчий етап містить заходи щодо: добирання учасників експерименту, ТЗ (який брав участь у ДТП або його замінює) і перешкоди, на яку скоєно наїзд (ТЗ, пішохід-статист, манекен тощо); погодження часу проведення експерименту; реконструкції ділянки проведення експерименту; забезпечення слідчих дій.

Перебіг слідчого експерименту із визначення видимості в разі наїзду на нерухому перешкоду викладено далі. Після того, як ділянку проведення експерименту огорожать постами співробітників поліції і проведуть необхідні роботи з реконструкції місця ДТП, у місці наїзду розташовують пішохода-статиста (манекен в одязі потерпілого або подібного за типом і забарвленням). ТЗ, з якого визначатимуть видимість, розміщують перед місцем наїзду на відстані, з якої пішохода-статиста (манекена) не видно. ТЗ має рухатися тією самою смугою руху, що й під час ДТП. Зі свого місця водій-спостерігач і поняті визначають місце, до якого дорога проглядається (наприклад, межі правої кромки проїзної частини з узбіччям). Якщо проїзна частина має розмітку у вигляді переривчастих ліній, достатньо підрахувати кількість ліній, видимих із місця водія, і виміряти відстань від передньої частини ТЗ до останньої видимої лінії. Якщо ж права межа проїзної частини й узбіччя проглядається на більшу відстань, аніж поздовжня розмітка, а також якщо поздовжньої розмітки немає, то видимість дороги визначають за відстанню, на якій ще проглядається права межа проїзної частини й узбіччя. Відстань загальної видимості можна визначити за видимими дорожніми стовпчиками огорожі. Видимість дорожніх знаків або інших споруд, позначених або не позначених вертикальною розміткою, не завжди дає змогу дійти висновку про напрям і ширину проїзної частини, тому питання про загальну видимість, зважаючи на видимість дорожніх знаків і споруд, вирішують щоразу окремо. Для визначення місця, до якого проглядається межа правої кромки проїзної частини з узбіччям, від ТЗ, що стоїть, один з учасників експерименту проносить світлоповертач (катафот) —

уздовж правої межі проїзної частини на висоті, що не перевищує 15—20 см, періодично повертаючи його активною стороною до водія-спостерігача. Орієнтуючись на пробіски світлоповертача, водій-спостерігач зупиняє людину зі світлоповертачем у місці, до якого межа проїзної частини й узбіччя проглядається, після чого вимірюють відстань від передньої частини ТЗ до цього місця: це відстань загальної видимості, або видимості дороги за напрямком руху ТЗ. Замість світлоповертача можна скористатися аркушем білого паперу. Пронсячи аркуш у 15—20 см над кромкою проїзної частини, його періодично повертають руба до водія-спостерігача: за положення руба водій-спостерігач не бачить аркуша, за іншого положення — бачить. Орієнтуючись на аркуш, водій-спостерігач має змогу контролювати місце знаходження людини, яка несе аркуш, і дає команду зупинитися в місці, до якого проглядається межа проїзної частини й узбіччя (у зимовий час слід обрати аркуш, контрастний за кольором до снігового покриву, — жовтогарячий, зелений). Необхідність у світлоповертачі або аркуші паперу, як свідчить практика, зумовлено тим, що людина, яка віддаляється від ТЗ, стає невидимою для водія-спостерігача, тому він не може зупинити її в місці, до якого проглядається межа проїзної частини й узбіччя.

ТЗ (після визначення відстані конкретної видимості), зі швидкістю 3—4 км/год рушає в напрямку перешкоди (манекена). Водій-спостерігач зупиняє ТЗ у місці, з якого перешкоду можна впізнати за зовнішніми ознаками (силуетом, контурами ніг, елементами одягу тощо). Вимірявши відстань від передньої частини ТЗ до розпізнаного об'єкта (манекена), отримаємо відстань конкретної видимості цього об'єкта

з місця водія. Експерименти з визначення конкретної видимості інших нерухомих перешкод (за відсутності світла фар зустрічних ТЗ) не вельми відрізняються від експерименту, описаного вище.

У разі наїзду ТЗ на рухома перешкоду, підготовчий етап проводять так само, як наведено вище, доповнюючи визначенням відстаней, які ТЗ і рухома перешкода долають за 1 с. Шлях, який рухома перешкода долає за 1 с, найчастіше визначають експериментально (за допомогою секундоміра й ділянки певної довжини), моделюючи темп руху перешкоди, який коригують очевидці події. Далі від місця наїзду в напрямку, протилежному напрямку руху ТЗ, на шляху його руху позначають ділянки, що дорівнюють відстані, яку ТЗ долає за 1 с. Достатня кількість таких ділянок, як свідчить практика,— 5 (іноді їх може бути більше). У цьому разі перебіг слідчого експерименту є таким, як викладено далі. ТЗ і рухома перешкоду розміщують на позиціях ділянки 5: ТЗ — передньою частиною на межі ділянки (зазвичай наїзд відбувається передньою частиною), а рухома перешкоду — на рівні первинного контакту з ТЗ у момент наїзду. Із цього положення визначають загальну і конкретну видимість. Далі ТЗ і перешкоду переміщують на межі ділянки 4. Загальну видимість у цьому разі визначають, якщо на неї впливає

зміна дорожніх умов (наприклад, перехід від підйому до спуску, зміна радіуса закруглення дороги, стану дорожнього покриття тощо). На прямих і рівних ділянках дороги загальна видимість зазвичай не дуже змінюється. Послідовно переміщуючи ТЗ і перешкоду на межі ділянок 3, 2 й 1, визначають відстань конкретної видимості (див. рис. 1).

Якщо перешкоду можна виявити, коли ТЗ перебуває між різними ділянками (наприклад, між ділянками 2 і 3), то слід поділити цю ділянку навпіл, що відповідатиме відстані за 0,5 с (або на 4 частини, що відповідатиме відстані за 0,25 с), і наступні переміщення ТЗ та перешкоди проводити не на повну ділянку, а на відповідні її складові для більш точного визначення відстаней конкретної видимості.

Якщо ДТП сталася за наявності світла фар зустрічного ТЗ, то (крім згаданого вище) слід з'ясувати деякі додаткові відомості:

1) щодо зустрічного ТЗ:

- а) тип ТЗ (легковий або вантажний автомобіль, трактор, мотоцикл тощо),
- б) швидкість руху,
- в) розташування щодо меж проїзної частини за його руху,
- г) характеристика ввімкненого світла (дальнє, ближнє, підфарники, прожектор тощо).



Рис. 1. Визначення видимості за відсутності світла фар зустрічного ТЗ

Якщо зустрічних ТЗ було кілька, то зазначені відомості потрібно мати про кожен із них, а також визначити дистанцію між ними;

2) щодо ТЗ, який скоїв наїзд:

- а) швидкість руху,
- б) характеристика ввімкненого світла,
- в) розташування щодо меж проїзної частини за його руху,
- г) розташування місця наїзду щодо меж проїзної частини та повздовжніх орієнтирів,
- д) місце роз'їзду із зустрічним ТЗ.

На ділянці проведення слідчого експерименту, попередньо огороженій постами поліції, на місці наїзду встановлюють нерухому перешкоду. Лінією або фішками позначають місце роз'їзду (місце, де передні частини автомобілів, що роз'їжджаються, перебували на одній лінії). Зважаючи на швидкості руху зустрічного ТЗ (V_1 ; наприклад, 60 км/год) і ТЗ, який скоїв наїзд (V_2 ; наприклад, 40 км/год), визначають відстані, які вони долають за 1 с: $V_1 - 16,6$ м/с; $V_2 - 11,1$ м/с. Ділянки шляху в 1 с для ТЗ, який скоїв наїзд, розмічають від місця наїзду в напрямку, протилежному до його руху. Після виконаної в такий спосіб розмітки можна визначити час, витрачений ТЗ, що скоїв наїзд, на подолання шляху від місця роз'їзду до місця наїзду. Воче-

видь, такий самий час від місця роз'їзду рухався зустрічний ТЗ; його положення в момент наїзду визначатимуть залежно від швидкості його руху. Отже, передня частина зустрічного ТЗ в момент наїзду перебуватиме на певній відстані за лінією роз'їзду. Від цієї точки у напрямку, протилежному напрямку руху зустрічного ТЗ, розмічають ділянки від 1 до 5. Під час експерименту зустрічний ТЗ і ТЗ, який скоїв наїзд, передніми частинами встановлюють на межах ділянки 5 на тих самих смугах, якими вони рухалися (положення за 5 с до наїзду). Зважаючи на світло фар ТЗ, визначають відстань загальної видимості з місця водія ТЗ, який скоїв наїзд. Найчастіше побачити перешкоду в цей момент неможливо. Далі ТЗ переміщують на ділянки 4, 3 і т. ін. і знову визначають загальну та конкретну видимості (див. рис. 2).

Конкретну видимість за цих умов визначають аналогічно, а саме: як за умов відсутності світла фар зустрічного ТЗ.

Якщо ТЗ кілька, то їх слід переміщати, дотримуючи дистанції з ТЗ, щодо яких проводять слідчий експеримент. Якщо з'ясують зміну режиму роботи зовнішнього освітлення якогось із ТЗ у якихось точках на шляху зближення ТЗ, то цю обставину необхідно врахувати під час проведення слідчого експерименту.

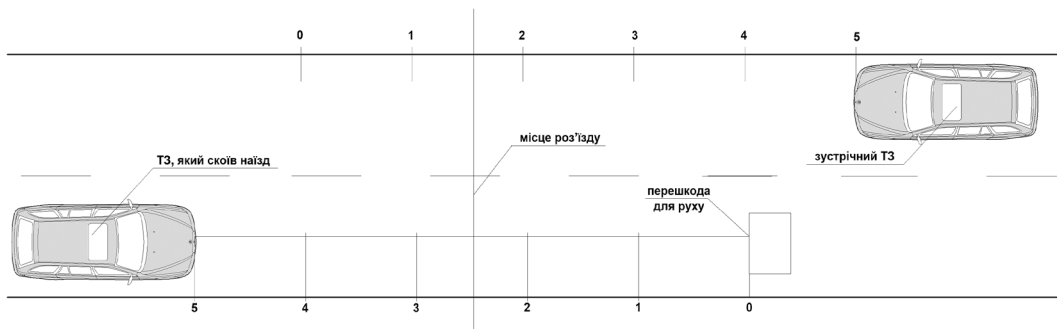


Рис. 2. Визначення видимості за наявності світла фар зустрічного ТЗ

У разі наїзду на рухомі об'єкти без гальмування слід організувати переміщення ТЗ і визначити конкретну видимість у наведений вище спосіб, зважаючи на швидкість руху об'єкта, на який здійснено наїзд. Якщо до наїзду ТЗ рухався в загальмованому стані з утворенням слідів гальмування, то для визначення його місця знаходження в різні моменти часу необхідно здійснити більш складні розрахунки, аніж зазначено вище; у такому разі доцільно проводити слідчі експерименти із визначення видимості лише за участі спеціаліста-автотехніка.

Висновки

Викладене вище свідчить про те, що швидке та якісне досудове розслідування можливе лише за умови відповідності проведеного слідчого експерименту вимогам, обумовленим кримінальним процесом, і дотримання узвичаєних в експертній практиці методичних підходів із визначення видимості у темний час доби. Слідчий експеримент, проведений із залученням спеціаліста у галузі автотехнічних досліджень, забезпечує відповідність зазначеної слідчої дії методичним рекомендаціям щодо їх проведення й позитивно позначається на якості досудового розслідування.

Specialist's Participation in Crime Scene Reconstruction for investigating circumstances of Traffic Collision Occurred in the Dark

Vitalii Varlahov, Oleksandr Sviderskyi, Valentinas Mitunevicius

Professional participation (person possessing specific expertise and skills in the use of technical or other means and can provide advice while pre-trial investigation and trial on issues that require relevant specific

expertise and skills) in conducting crime scene reconstructions improves the quality of pre-trial investigation, expands possibilities of the parties of criminal proceedings (regarding collection, evidence verification and evaluation), contributes to acceleration, completeness and impartiality of the investigation and trial. General requirements for preparation and conducting of crime scene reconstructions in criminal proceedings for investigation of traffic collisions occurred in the dark, as well as professional functions and the peculiarities of his specific expertise application in such a reconstruction (finding out the mechanism of traffic collision; obtaining data for appointment of road accident analysis; verification of circumstances relevant to criminal proceedings). Interaction aspects of pre-trial investigation bodies with professional in the field of road accident analysis while investigation of criminal offenses: traffic collisions are analyzed. The authors aimed to highlight peculiarities of conducting crime scene reconstruction to determine general and specific visibility for investigation of criminal offenses related to violation of traffic safety rules transport operation, applying to achieve the goal methods of formal logic, special legal (primarily: comparative legal) and system analysis.

Keywords: traffic collision, crime scene reconstruction, specific expertise, professional in road accident analysis, general visibility; specific visibility; output data; forensic road accident analysis.

Фінансування

Це дослідження не отримало жодного спеціального гранту від фінансових установ у державному, комерційному чи некомерційному секторах.

Відмова від відповідальності

Засновники не грали жодної ролі у розробленні дослідження, добиранні й аналізуванні даних, рішенні про публікацію чи підготовку рукопису.

Учасники

Автори внесли свій внесок винятково в інтелектуальну дискусію, що є основою цього документа, дослідження судової практики, написання та редагування, і беруть на себе відповідальність за її зміст і тлумачення.

Декларація щодо конфлікту інтересів

Автори заявляють, що у них відсутній конфлікт інтересів.

References

- Antoniuk, P. Ye., Antoshchuk, A. O., Piaskovskiy, V. V., Sakovskyi, A. A., Samodin, A. V., Taran, O. V., Tereshchenko, Yu. V. (2021). *Taktyka provedennia slidchoho eksperymentu pid chas dosudovoho rozsliduvannia* [Tactics of crime scene reconstruction during pretrial investigation]: metod. rek. Kyiv. URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/bitstream/123456789/18811/1/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%86-%D1%96%D1%97%20%D0%A1%D0%BB%D1%96%D0%B4%D1%87%D0%B8%D0%B9%20%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82.pdf> [in Ukrainian].
- Balytskyi, T. M. (2015). *Slidchyi eksperyment v systemi slidchykh (rozshukovykh) dii u kryminalnomu provadzhenni Ukrainy* [Crime scene reconstruction in the system of investigative (search) actions in criminal proceedings of Ukraine]: avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/16881/1/BALITSKY-2015.pdf> [in Ukrainian].
- Frolov, A., Shabratko O. (2020). Examination of truck tires as to identification of damages which are formed as a result of operational tire wear or product defect. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.31.
- Iaramyshian, Sh. Sh. (2004). Osobennosti sledstvennogo ehksperimenta pri rassledovanii dorozhno-transportnogo proisshestiia [Specifics of crime scene reconstruction while investigation of a traffic collision]. *Teoriia ta praktika sudovoї ekspertizi i kriminalistiki*. Vip. 4 [in Russian].
- Koshkarov, A. (2020). Investigation of traffic collisions and establishment of cause and effect relationship between vehicles breakdowns. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.29.
- Lanevskii, Eh. P., Gordover, A. N., Ovcharenko, A. I. (1987). *Ehksperimenty po opredeleniiu vidimosti pri issledovanii DTP, sovershennykh v temnoe vremia sutok* [Experiments to determine visibility in the study of traffic collisions committed in the dark]: metod. rek. Minsk [in Russian].
- Lubentsov, A., Varlahov V. (2020). Technical analysis of vehicle drivers' actions at uncontrolled intersections while turning left. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. Vol. 21. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.28.
- Olkhov, V. (2020). Establishment of cause and effect relationship between improper arrangement of traffic management facilities and traffic accidents occurrence. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. Vol. 21. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.30.
- Povalyaev, S., Saraiev O. (2019). Modeling of the mechanism of vehicle overturning in the process of development of road traffic accident. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. Vol. 19 (2). DOI: 10/32353/khrife.2.2019.24.
- Romanov, N. S. (1969). *Osnovnye polozeniia sudebno-ehksperntnogo analiza avto-transportnogo proisshestiia* [Basic provisions of forensic expert analysis of a traffic collision]. Kiev [in Russian].
- Saushkin, O. V., Khaniants, A. A., Bondareva, A. G., Sulim S. V. (2018). Method of natural modeling while performing comprehensive forensic medical, transport trace evidence and auto-technical examination. *Theory and Practice of Forensic Science and Criminalistics*. Vol. 18. DOI: 10.32353/khrife.2018.68.
- Terekhov, G. A. (1987). Protessualnye polozeniia i polnomochiia spetsialista v ugovnom protsesse [Procedural provisions and powers of a specialist in criminal proceedings]. *Problemy sudebnoi*

avtotekhnicheskoi ehkspertizy : sb. nauch. trudov. Moskva [in Russian].

Turenko, A. M., Klymenko, V. I., Saraiev, O. V., Danets, S. V. (2013). *Avtotekhnichna eks-*

pertyza. Doslidzhennia obstavyn DTP [Road accident analysis. Investigation of traffic collision circumstances]: pidruch. dlia vnz [in Ukrainian].

Варлахов, В., Свідерський, О., Мітуневічус В. (2022). Участь спеціаліста в слідчому експерименті із дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди, яка відбулася в темний час. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Вип. 3 (28). С. 109–123. DOI: 10.32353/khrife.3.2022.07.