

УДК 343.985

**АНАЛІЗ МЕХАНІЗМУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ,
ЯК ОСНОВА РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

Колесник І. І.,

здобувач кафедри кримінально-правових дисциплін
юридичного факультету
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна

Анотація У статті визначено, що розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту здійснюється шляхом аналізу механізму дорожньо-транспортної пригоди. Для визначення елементів механізму дорожньо-транспортної пригоди пропонується використовувати систему «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», а також часовий розвиток події з виділенням певних фаз. Підкреслюється значимість елементів механізму дорожньо-транспортної пригоди для побудови версій кримінально-правової кваліфікації пригоди та визначення завдань розслідування.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, механізм, злочини, версія, автотехнічна експертиза.

Аннотация В статье определено, что расследование преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта осуществляется путем анализа механизма дорожно-транспортного происшествия. Для определения элементов механизма дорожно-транспортного происшествия предлагается использовать систему «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», а также временной развитие события с выделением определенных фаз. Подчеркивается значимость элементов механизма дорожно-транспортного происшествия для построения версий уголовно-правовой квалификации происшествия и определения задач расследования.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, механизм, преступление, версия, автотехническая экспертиза.

Annotation The article notes that the investigation of crimes against traffic safety and operation of transport is carried out by analyzing the traffic accident mechanism. To determine the elements of the mechanism of the accident is proposed to use the system, «the driver – vehicle – road – environment», as well as the development of a temporary event with the release of certain phases. The significance of the elements of road accident mechanism to build versions of the criminal-legal qualification of the incident and determine the objectives of the investigation.

Key words: traffic accident, the mechanism, crime, version, auto-technical examination.

Розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (статті 286-288, 291 КК України) завжди здійснюється через аналіз механізму дорожньо-транспортної пригоди (ДТП). Це пояснюється специфічною особливістю цих злочинів, яка проявляється у тому що їх об'єктивна сторона полягає в порушенні певних правил, які мають своїм наслідком ДТП із заподіянням потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). Ключовою обставиною у доказуванні виступає причинний зв'язок між порушенням названих правил певним суб'єктом і настанням ДТП.

Тому визначення механізму ДТП виступає ключем для встановлення багатьох обставин, що мають кримінально-правове значення. Аналіз слідчої практики показує, що механізм ДТП встановлюється і уточняється шляхом проведення різних слідчих дій протягом усього кримінального провадження від його початку до кінця. А ключовою складовою цих кримінальних проваджень є ситуаційна (ситуалогічна) автотехнічна експертиза для визначення наявності технічної можливості у водія транспортного засобу уникнути тяжких наслідків. На висновки експерта, а в кінцевому підсумку і на остаточне рішення у справі, головним чином впливає описаний в дорученні щодо проведення експертизи і відображений у матеріалах кримінального провадження встановлений слідчим механізм ДТП. Відтак, слідчому потрібно надати в розпорядження

експертів вичерпні дані, що стосуються елементів механізму ДТП. На наш погляд, ці питання недостатньо висвітлені у спеціальній літературі і заповнення існуючих прогалів становить мету цієї статті.

У криміналістиці використовується поняття механізму злочину і механізму ДТП, які не є тотожними. Під механізмом злочину розуміється складна динамічна система, яка визначає зміст злочинної діяльності і включає в себе суб'єкт злочину, його ставлення до своїх дій та їх наслідків і співучасників, предмет зазіхання, спосіб злочину, злочинний результат, обстановку злочину, поведінку і дії інших осіб тощо [1, с. 117]. Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху України, ДТП – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або були поранені люди чи завдані матеріальні збитки [2]. ДТП – наслідок помилки або збою в системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище». Сама по собі ДТП не є злочином, а лише його наслідком, а саме злочинних порушень правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту конкретним суб'єктом. Але вирішення питання, хто саме порушив правила і є винним у суспільно небезпечних наслідках, можливе тільки через розкриття сутності ДТП, що здійснюється, як зазначав М.С. Романов, шляхом дослідження механізму її виникнення і розвитку [3, с. 33].

Механізм ДТП у криміналістичній літературі розглядається як процес зближення транспортного засобу з місцем виникнення аварійної ситуації, вважаючи з моменту виникнення небезпечної

обстановки, і процес розвитку аварійної ситуації до моменту, коли настання шкідливих наслідків припиняється [4, с. 5; 5, с. 15]. На наш погляд, більш перспективним для усвідомлення сутності механізму ДТП та його значення для побудови методики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є підхід з виділенням всіх елементів ДТП. Відповідно до цього **механізм ДТП** – це послідовність розвитку дорожньої ситуації за часом і положенню учасників, під час якої стався збій в системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» і в результаті чого настали суспільно-небезпечні наслідки. Таким чином у механізмі ДТП виділяється кілька елементів, які взаємодіють між собою:

- водій (його кваліфікація, досвід роботи, стан здоров'я, термін перебування за кермом та ін.);
- транспортний засіб (його технічний стан);
- дорога (стан дорожнього покриття, рельєф, наявність або відсутність дорожніх знаків тощо);
- навколишнє середовище (перешкоди, в тому числі, інші транспортні засоби, пішоходи, погодні умови, оглядовість траси та ін.).

У зв'язку з цим, необхідно звернути увагу на те, що виділення вказаних елементів механізму ДТП використовується й у наукових дослідженнях з питань розроблення заходів безпеки дорожнього руху на вулицях міст, при оцінці безпеки геометричних елементів вулиць і різних дорожньо-транспортних ситуацій [6]. Таке структурування ДТП має велике значення, оскільки націлює на визначення причин його настання з використанням версій кримінально-правової кваліфікації:

1) причини ДТП пов'язані із станом водія транспортного заходу та його неправомірними діями (ст. 286 КК України);

2) причини ДТП пов'язані із технічним станом транспортного заходу, за який відповідальною є певна службова особа автопідприємства (ст. 287 КК України) чи підприємства, на якому був виготовлений, переобладнаний чи відремонтований транспортний засіб (ст. 291 КК України);

3) причини ДТП пов'язані із незадовільним станом дороги, за який відповідальною є службова особа підприємства, що здійснює будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг і дорожніх споруд (ст. 288 КК України);

4) причини ДТП пов'язані із навколишнім середовищем – неправомірною поведінкою інших учасників дорожнього руху (пішоходів, інших водіїв транспортних заходів) або непереборними природними явищами.

Названі чотири елементи механізму ДТП (а відтак і версії кваліфікації) націлюють на визначення переліку обставин, що підлягають встановленню. Таким чином, вони детермінують і визначення відповідних завдань при проведенні окремих слідчих (розшукових) дій (огляду місця події, допитів потерпілих і свідків, проведення експертиз тощо).

У криміналістичній літературі механізм ДТП розглядається також і через призму її часового розвитку. Послідовність розвитку дорожньої ситуації прийнято розглядати за часом у вигляді зміни дорожньої обстановки характерними фазами:

початкової, небезпечної, аварійної, кульмінаційної, кінцевої [7, с. 26-28].

Початкова фаза (обстановка) характеризується параметрами руху транспортних засобів учасників: швидкість за часом; становище на дорозі; наявність транспортних засобів попутних попереду, ззаду, в сусідніх рядах; видимість; оглядовість; траєкторія; параметри і стан проїжджій частини; наявність засобів регулювання рухом та ін.

Небезпечна фаза (обстановка) виникає в момент об'єктивної небезпеки для подальшого руху. Це момент появи певної перешкоди: вихід пішохода на проїжджу частину; гальмування транспортного заходу, що рухається попереду; маневр транспортного заходу з сусіднього ряду; провал дорожнього покриття або раптову відмову системи керування; відмова головного освітлення; поломка ходової частини тощо. Таким чином створюється загроза продовженню руху, що може призвести до ДТП. В таких умовах учасники руху повинні приймати можливі заходи для запобігання наїзду, зіткнення, перекидання і т. п.

Аварійна фаза (обстановка) починається з моменту, коли вже немає технічної можливості запобігти ДТП і вона стає неминучим. Створення аварійної обстановки є наслідком або порушення учасниками руху правил дорожнього руху, як технології безпечного переміщення, або недотримання вимог до технічного стану транспортного заходу або до утримання доріг і їх облаштування засобами регулювання. Обставини створення аварійної обстановки зазвичай формують головну причину ДТП. Аварійна ситуація закінчується моментом першого контакту, як при наїзді на пішохода, на перешкоду, так і при зіткненнях транспортних засобів.

Кульмінаційна фаза починається від першого контакту конфліктуючих учасників руху і триває до їх розходження. При цьому виникають взаємні ушкодження транспортних засобів, деформації та руйнування, отримують травми водії і пасажери, виникають травми різної тяжкості при контактуванні пішохода з автомобілем, тобто наступають суспільно небезпечні наслідки.

Кінцева фаза ДТП починається з роз'єднання транспортного засобу з перешкодою чи транспортних засобів, що зіткнулися. Вона триває до повної зупинки транспортних засобів. У процесі цієї фази можуть відбутися інші зіткнення, наїзди і перекидання. Кінцева фаза триває до моменту, коли припиняється настання шкідливих наслідків.

На наш погляд, виділення часових фаз у механізмі ДТП відіграє додаткову, але не менш важливу методологічну роль для встановлення всіх обставин, які мають значення для кримінального провадження. Ця роль полягає у тому, що розслідування (процес пізнання) завжди починається з дослідження наслідків ДТП – обстановки місця події, яка формується в кінцевій його фазі. Завдання слідчого полягає у встановленні крок за кроком змісту кожної з наведених фаз ДТП, що надає фактичний матеріал для визначення конкретної причини ДТП і винних осіб.

Також потрібно відзначити, що особливістю ДТП, як об'єкта аналізу, є його надзвичайна

швидкоплинність, що повинно враховуватися при розслідуванні злочинів зазначеної категорії. У багатьох випадках її розвиток можна порівняти з дією блискавки. Очевидно, саме під впливом такого враження французький дослідник Кристіан Жерандо описав кульмінаційну та завершальну фази ДТП, коли легковий автомобіль на швидкості 80 км/год вчиняє наїзд на нерухому масивну перешкоду:

- через 0,026 с після удару вдавлюється передній бампер транспортного засобу; сила, яка у тридцять разів перевищує силу тяжіння автомобіля, зупиняє його рух на лінії передніх сидінь, тоді як його пасажир – якщо вони не прив'язані пасками безпеки – продовжують рухатись у салоні транспортного засобу зі швидкістю 80 км/год;

- через 0,039 с водій разом із сидінням різко рухається вперед на 15 см;

- через 0,044 с він грудною кліткою зламає кермо;

- через 0,050 с швидкість настільки зменшується, що на автомобіль і всіх пасажирів починає діяти сила, яка у 80 разів перевищує їхню власну силу тяжіння;

- через 0,068 с водій із силою в 9 тон вдаряється об щиток приладів;

- через 0,092 с водій і пасажир переднього сидіння одночасно вдаряються головами об переднє вітрове скло автомобіля й отримують смертельні ушкодження черепа;

- через 0,100 с після удару (тобто всі попередні етапи відбувались в мить, яка за часом є меншою за 0,1 с) водій відкидається назад, він уже мертвий;

- через 0,110 с автомобіль починає незначний рух назад;

- через 0,113 с пасажир, який сидить на задньому сидінні за водієм, якщо він також не скористався ременем безпеки, опиняється поруч із ним на одній лінії, завдає йому нового удару й одночасно отримує сам смертельні ушкодження;

- через 0,150 с після удару настає повна тиша, уламки скла й металу падають на землю, місце наїзду покривається шматком піли. Все скінчено менш ніж за дві десяті секунди ... [8, с. 46].

Вищезазначене має велике значення для усвідомлення того, що сприйняття механізму ДТП очевидцями буде вкрай утрудненим саме з-за його швидкоплинності. А відтак, при допитах потерпілих і свідків потрібно враховувати не тільки

психофізіологічні особливості особи (вік, стан органів чуття) але й те, де саме знаходилась особа і чи могла вона сприймати всю подію в цілому чи окремі її фрагменти.

Підсумовуючи викладене, потрібно підкреслити, що аналіз механізму ДТП, як надзвичайно складної динамічної системи, потребує застосування низки спеціальних знань. Як показує аналіз слідчої практики і криміналістичної літератури, ключовим елементом кримінальних проваджень цієї категорії виступає ситуаційна автотехнічна експертиза. Її провадження для відповіді на всі питання кримінально-правового значення потребує встановлення низки обставин, які стосуються наведених елементів і фаз ДТП, які складають її механізм.

ЛІТЕРАТУРА

1. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 2-е изд. доп. – 334 с.
2. Правила дорожнього руху України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>
3. Романов Н.С. Теоретические и доказательные вопросы судебной автотехнической экспертизы / Н.С. Романов.–К.: РИО МВД УССР, 1975. – 155 с.
4. Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы / Кристи Н. М. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – 112 с.
5. Котик М.М., Котик В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – Таллин: ВАЛГУС, 1980.
6. Дмитриева И.В. Организационно-технические и инженерные мероприятия для повышения безопасности дорожного движения на магистральных улицах города: дис. ... канд. тех. наук / И.В. Дмитриева / Специальность 05.23.11 – Саратов, Саратов. гос. тех. ун-т, 2011. – 152 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-tekhnicheskie-i-inzhenernye-meropriyatiya-dlya-povysheniya-bezopasnosti-doro#ixzz41wqLy5qb>
7. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск: СиБАДИ, 2010. – 136 с.
8. Жерандо К. Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее. Пер. с франц. / под ред. В.И. Жулева / К. Жерандо. – М.: Изд-во «Юрид. лит.», 1983. – 224 с.