

УДК 343.346

А.Г. ВОЄВОДА, Національна академія прокуратури України

СЛІДОВА КАРТИНА ТА ТИПОВА ОБСТАНОВКА ЗЛОЧИНІВ ПРО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВОДІННЯ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ БОЙОВИХ, СПЕЦІАЛЬНИХ ТА ТРАНСПОРТНИХ МАШИН

Ключові слова: обстановка злочину, слідова картина, військовослужбовці, правила водіння або експлуатації машин, статичні елементи, динамічні елементи

Відомості про слідову картину та типову обстановку вчинення злочинних порушень правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних та транспортних машин зазвичай носять ключовий характер як для встановлення самих порушень, так і для встановлення наявності об'єктивної можливості у суб'єкта ці правила не порушити.

Актуальність дослідження питань, пов'язаних з визначенням місця зазначених елементів у структурі криміналістичної характеристики цього виду військових злочинів та їх зміст посилюється залишенням до теперішнього часу цього питання поза увагою вітчизняних вчених на фоні реформування правоохоронних органів, та відсутністю сталого уявлення щодо співвідношення цих елементів.

Отже, метою цього дослідження є визначення та розкриття змісту слідової картини та типової обстановки як елементів криміналістичної характеристики злочинів про порушення правил водіння або експлуатації військових машин, систематизація їх складових.

У криміналістичній літературі є різні підходи до розуміння обстановки злочину, які розрізняються, в основному, за обсягом цього поняття. Так, одні вчені вважають обстановку вчинення злочину складовим елемен-

том «слідової картини» злочину, під якою розуміється реальна матеріальна (ідеальна) слідова обстановка на конкретний момент часу, що відображає і зберігає різну інформацію про конкретну подію злочину і особу, яка вчинила його в даній обстановці» [1, с.420–421; 2, с.393]. Інші вчені відокремлюють одне від одного поняття «обстановка злочину» та «слідова картина» («сліди злочину») [3, с.343–344; 4, с.193–194; 5, с.317], розглядаючи їх у якості різних елементів криміналістичної характеристики злочинів.

Ми поділяємо думку цих вчених і також вважаємо, що поняття «обстановка вчинення злочину» та його «слідова картина» не є тотожними, та їх слід досліджувати окремо.

Слідова картина є результатом вчинення злочину і являє собою посткримінальну ситуацію. Обстановка вчинення злочину, на нашу думку, не є його результатом. Вона є станом речей, який існує під час вчинення злочину, та, більше того, може бути результатом підготовки до нього. Так, злочинець готуючись до вчинення злочину, може заздалегідь створити певну обстановку, яка буде сприяти злочинній діяльності. За таких обставин обстановка зазвичай впливає на перебіг злочинної діяльності та слідову картину злочину.

Із плином часу слідова картина може змінюватися під впливом зовнішніх факторів, а обстановка вчинення злочину залишається незмінною.

Слідчий, починаючи розслідування кримінальної справи, не може знати обстановку вчинення злочину, проте метою його діяльності є встановлення обстановки на час вчинення злочину. Саме тому, вважаємо за необхідне спочатку дослідити такий вихідний криміналістично-значущий елемент порушень правил водіння або експлуатації військових машин як слідова картина злочину, під якою слід розуміти сукупність матеріальних та ідеальних слідів злочину, які зберігають інформацію як про подію злочину (у тому числі, обстановку, механізм), так і про особу, яка вчинила його, на момент сприйняття їх слідчим.

Вважаємо, що під матеріальними слідами злочину слід розуміти усі об'єкти матеріального середовища, які стали об'єктом впливу злочинних дій, у тому числі засоби та предмети вчинення злочину.

Слідова картина порушень правил водіння або експлуатації машин може бути дуже різноманітною залежно від місця та виду події та має властивість зазнавати змін із плином часу та зовнішніх чинників.

Злочини цієї категорії можуть бути вчинені на автошляхах, в автомобільному парку, на полігоні (пересічній місцевості), станції технічного обслуговування, в гаражі, під час подолання водних перепон та іншому місці. Подія, пов'язана з порушеннями правил водіння та експлуатації машин, є складною та динамічною системою взаємодії різноманітних об'єктів, таких як машини, дорога (земна поверхня), вода, інші предмети обстановки, явища, машина, суб'єкт водіння (експлуатації), пішоходи, вантаж, унаслідок чого утворюється багато слідів, типових для цього виду злочинів.

Для побудови структурованої системи елементів слідової картини, на нашу думку, слід окреслити ключові місця її локалізації.

Так, досліджуючи типову слідову картину цього виду злочину, доречно дійти висновку, що вона включає у себе:

1) сліди, які містить особа потерпілого (труп);

2) сліди, які містить ділянка місцевості на якій сталася подія та об'єкти матеріальної обстановки на місці події;

3) сліди, які містить військова машина, у тому числі відомості про технічний стан машини, її положення відносно інших об'єктів, сліди нашарування, відшарування, деформації на ній, положення важелів управління, коліс, стрілки спідометра, показники поворотів та ін.

4) сліди, які містять документи, що містять відомості щодо експлуатації машин.

Різнманітність варіантів механізму взаємодії водія та машини з навколишнім середовищем, інших об'єктів та явищ під час пригоди, що відбувається в результаті порушень

правил водіння або експлуатації машин, обумовлює широкий спектр видів матеріальних слідів.

У працях вчених-криміналістів приділено значну увагу питанням визначення та опису матеріальних слідів дорожньо-транспортної пригоди [1, с.254; 6, с.57–58; 7, с.208]. На наш погляд їх можливо систематизувати залежно від матеріальних слідів, характерних для даної категорії злочинів та викласти у такій послідовності:

1) сліди, які залишились на машині та на навколишніх предметах унаслідок контактної взаємодії – протяжні сліди обертання-гойдання, ковзання і тертя, нанесені шинами, бампером, радіатором, кузовом, гусеницями, дверною ручкою, мостом та іншими виступаючими частинами, які проявляються на поверхні предметів та машини у наступних формах:

а) вм'ятини – пошкодження, які характеризуються втисненням слідосприймаючої поверхні;

б) задирки – сліди ковзання з виступанням шматочків (часток) слідосприймаючої поверхні, які виникають при контакті жорсткої поверхні ділянок одного об'єкта з менш жорсткою поверхнею іншого або з поверхнею іншої природи;

в) подряпини – неглибокі, поверхневі пошкодження, довжина яких більше їх ширини;

г) пробої – наскрізні пошкодження від проникнення у поверхню іншого предмета (арматура, каміння, гвинт та ін.). Пробої шин мають розмір від 10 мм.;

д) проколи – наскрізні пошкодження шини розміром до 10 мм від проникнення у неї тонкого предмета (проволока, скло та ін.);

е) сліди гальмування та юзу – змазаний слід ковзання, у якому елементи малюнку протектора не розбірливі.

2) частини та речовини, що відокремились від технічної складової машини (ручка, шайба, болт, осколки скла, мастильні плями, частки фарби, залишки нитки накалювання, бампер тощо);

3) сліди вантажу, що транспортується (осипання зерна, піску, хімікатів, будівельних

матеріалів, утікання легко-займаного вантажу тощо);

4) *сліди заподіяння тілесних ушкоджень*: кров, біологічних речовин, волосся, пошкоджений одяг, інші речі потерпілого тощо;

5) *сторонні речовини, що відокремились від машини та її елементів* (частки ґрунту, насіння що відокремились від коліс та залишилися на місці події тощо);

б) *механічна складова машин*, а саме положення важелів, коліс, стрілки спідометра, показники поворотів, відомості про технічний стан та ін.

7) також, на нашу думку, слідами у цій категорії злочинів слід визнати *відомості щодо експлуатації машин, які містяться у документах*: книзі обліку технічного обслуговування, ремонту машин і агрегатів та витрати запасних частин, журналі несення служби добовим нарядом, дорожніх листках, журналах виходу машини із парку, письмових наказах командира (начальника) та ін.

Зокрема, документи містять відомості про прийняття машини в експлуатацію, закріплення машини за військовослужбовцем; технічні характеристики машини; періодичність та обсяги проведення технічних обслуговувань та регламентних ремонтів; завдання, виконувані із застосуванням машини; факти перевірки технічного стану машини та стану здоров'я водія перед рейсом та їх результати; додержання режиму роботи та відпочинку водіїв; проведення учбових занять; порядок проведення заходів із застосуванням військової техніки; інструктування старших машин; покладення на осіб обов'язків щодо забезпечення експлуатації машин, компетентність цих осіб із зазначених питань тощо.

Таким чином, слідова картина порушень правил водіння та експлуатації машин є багатоваріаційною, мінливою, та включає у себе всі види слідів, механізм утворення яких може бути механічним, хімічним та біологічним [1, с.253–254].

Проаналізувавши матеріальну складову слідової картини злочинів цієї категорії, слід вказати і на її ідеальну складову, носієм якої є

пам'ять під якою слід розуміти властивість мозку людини тримати у свідомості сприйняті за допомогою органолептичних здібностей відомості про подію.

Дослідження наявної слідової картини злочину, як результату відображення минулого на момент огляду місця події, дає змогу слідчому встановити *обстановку вчинення злочину*, Як визначив М.П. Яблоков, обстановка вчинення злочину це система «різного роду взаємодіючих між собою до та у момент злочину об'єктів, явищ і процесів, що характеризують місце, час, матеріальні, природно-кліматичні, виробничі, побутові й інші умови навколишнього середовища, особливості поведінки непрямих учасників протиправної дії, психологічні зв'язки між ними й інші фактори об'єктивної реальності, що визначають можливість, умови й інші обставини вчинення злочину» [8, с.42].

Схожої думки дотримується В.Н. Герасимов, який вважає, що «обстановка вчинення злочину у структурі криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод уявляється у виді складної системи взаємобумовлених, нерівнозначних проте таких, що перебувають у безпосередній взаємній підлеглих явищ та процесів, об'єктів, подій та інших факторів, які впливають на характер події у даному місці, у даний час, при даних умовах та з участю даних об'єктів» [9, с.42].

Вважаємо, що таке розуміння обстановки дорожньо-транспортних пригод, як складної системи сукупності умов, які впливають на рух, є притаманним і до злочинів, пов'язаних із порушенням правил водіння або експлуатації машин.

Систематизуючи зазначену складну систему явищ та процесів, об'єктів, подій та інших факторів, можна дійти висновку, що обстановка вчинення цього злочину включає у себе сукупність факторів, що характеризуються: дорожніми (навколишніми) умовами; характером та рівнем організації руху; характеристикою машин, інших транспортних засобів та осіб що ними керують; природно-кліматичними умовами та часом; самопочуттям суб'єк-

та водіння або експлуатації (стан здоров'я); особливості умов виконання завдання.

Кожний з наведених факторів має самостійне значення і може бути виражений кількісними і якісними показниками.

Так, *дорожні умови* визначаються освітленістю, видимістю у напрямку руху, наявністю перешкод, видом поверхні зони руху (асфальт, земля, крижана поверхня, дно видних об'єктів, болотиста місцевість тощо), станом поверхні зони руху (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення, щільність тощо); її шириною, величиною ухилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявністю тротуарів або узбіч тощо.

Рівень організації руху характеризується наявністю або відсутністю засобів регулювання (дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів та їх стан, діяльність регулювальників) на ділянці, де відбулась пригода.

Характер руху машин і пішоходів визначається складом руху, його щільністю та інтенсивністю, складом пішоходів по статі і віку, їх поведінкою.

Характеристика машин (транспортних засобів) які причетні до події включають у себе: типи моделі, технічний стан, рід і маса вантажу, число пасажирів, способи перевезення вантажу (укладання і кріплення) [10, с.20–21], *та осіб що ними керують* (велосипедом може керувати малолітня особа).

Так, військовим місцевим судом Дніпропетровського гарнізону за вчинення злочину, передбаченого ч.1 ст.415 КК України був засуджений старший прапорщик М., який, керуючи автомобілем «КАМАЗ», рухаючись зі швидкістю 30 км/год., при обгоні вчинив наїзд на 8-мирічного велосипедиста, який рухався у попутному напрямку по проїжджій частині уздовж узбіччя. Унаслідок події дитина загинула. Обвинувачений своєї вини не визнавав, посилавшись на те, що при обгоні він рухався на достатньо безпечній відстані від велосипедиста – близько 0,5 метра з допустимою швидкістю. Суд визнав М. винним, у

вчиненні зазначеного злочину, поклавши у основу доведеності вини те, що відповідно до Правил дорожнього руху дітям дозволено самостійно пересуватися по краю проїжджій частини з 14 років, а тому діти віком до 14 років, які пересуваються по проїжджій частині створюють небезпеку для дорожнього руху, а тому М. мав усвідомлювати, що йому не слід було обганяти дитину на велосипеді, а знизити швидкість високо габаритного автомобіля до зупинки, як вимагають того Правила дорожнього руху¹. Тобто, у зазначеному випадку водій під час водіння не врахував особу водія іншого транспортного засобу.

Окрім того, суб'єкт водіння або експлуатації машини повинен враховувати технічні властивості та особливості правил експлуатації військової машини, якою він керує за конкретних умов.

Природно-кліматичні умови, час, фізичні явища, самопочуття суб'єкта водіння або експлуатації, у тому числі пора року, період доби, атмосферні явища, хворобливий стан або перебування у стані алкогольного сп'яніння, відблиски сонячного світла від дзеркал та полірованих поверхонь, промені світла від інших транспортних засобів, димові завіси, течія водних перешкод, товщина льоду на поверхні водоймища тощо - також є факторами, що впливають на характер події.

Особливості умов виконання завдання, а саме мета завдання (перевезення певного виду вантажу, подолання перешкод, розчищення або прокладання доріг, переслідування тощо), обмежені строки, сили та засоби його виконання, екстремальні умови його виконання та ін.

Обстановка порушень правил водіння або експлуатації визначається структурою, в якій можливо виділити статичні та динамічні елементи.

¹ Архів військової прокуратури Південного регіону України, наглядове провадження у кримінальній справі № 107/2004.

Статичні елементи, у свою чергу, можуть бути поділені на постійні та тимчасові. До постійних статичних елементів відносяться: особливості будови дороги, чи іншої поверхні зчеплення, технічні засоби регулювання руху, розмітки, «острівки безпеки», перепони та загородження, будівлі та споруди.

Статичними тимчасовими елементами є умови, які не змінюють свої властивості у відносно короткий проміжок часу: стан поверхні дорожнього полотна, наявність ремонтних робіт, тимчасових знаків та ін. [11, с.29].

Не менш важливе значення для встановлення обставин події мають динамічні елементи, які до події та під час її розвитку перебували у русі, змінювали взаємне положення, виникали та зникали. До таких елементів слід віднести інтенсивність дорожнього руху, взаємне розміщення військових машин, транспортних засобів та інших об'єктів під час руху та ін.

Для злочинів, пов'язаних з порушеннями правил технічного обслуговування машин, важливим елементом обстановки вчинення злочину може стати стан матеріально-технічного забезпечення військової частини автомобільним майном, якість діяльності щодо його заміни та поновлення, умови служби.

Таким чином, обстановкою вчинення порушень правил водіння або експлуатації машин є складна, динамічна система взаємопов'язаних та взаємообумовлених будь-яких елементів об'єктивного характеру, які впливають на поведінку суб'єкта водіння або експлуатації та характер руху машини до, під час та безпосередньо після настання злочинних наслідків.

Звідси, типова обстановка та слідова картина є окремими елементами криміналістичної характеристики злочинів про порушення правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних, транспортних машин. Досліджуючи слідову картину злочину, слідчий встановлює обстановку та спосіб його вчинення, а дослідженням способу злочинної поведінки – інші обставини злочину та особу злочинця.

ЛІТЕРАТУРА

1. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному викладі) : підручник / Салтевський М. В. – К. : Кондор, 2008. – 558 с.
2. Маркус В. О. Криміналістика : навчальний посібник / Маркус В. О. – К. : Кондор, 2007. – 558 с.
3. Шеремет А. П., Криміналістика : навч. пос. [для студ. вищ. навч. закл.] / А. П. Шеремет. – 2-ге вид. – К. : Центр учб. л-ри, 2009. – 472 с.
4. Настільна книга слідчого: (наук.-практ. видання для слідчих і дізнавачів) / Панов М. І., Шепітько В. Ю., Коновалова В. О. та ін. – К. : Видавничий дім «Ін Юре», 2003. – 720 с.
5. Керівництво з розслідування злочинів : науково-практичний посібник / кол. авторів: В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін. ; за ред. В. Ю. Шепітька. – Х. : Одиссей, 2010. – 960 с.
6. Осмотр места происшествия : обнаружение, фиксация, изъятие и исследование следов : справ.-метод. пособие / А. Л. Карабанов, С. К. Мелькин. – М. : Волтерс Клувер, 2011. – 128 с.
7. Быховский И. Е. Осмотр места происшествия : (Справочник следователя) / Быховский И. Е., Викторова Е. Н., Горинов Ю. А., Гриневиц Г. Я. и др. – М. : Юрид. лит. 1979 – 223 с.
8. Криминалистика : учебник / Н. П. Яблочков. – М. : Изд-во Юрайт ; ИД Юрайт, 2011. – 280 с. – (Серия : Основы наук).
9. Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений: дис. ... кандидата юрид. наук / Герасимов В. Н. – М. : Изд-во МГУ, 1988.
10. Суманець О. М. Основи експертизи дорожньо-транспортних пригод: автотехнічна експертиза : навч. посібник / Суманець О. М., Голодний В. Ф. – К. : Хай-Тек Прес, 2008. – 160 с.
11. Бібіков А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением

ем правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ... канд. юрид.

наук : 12.00.09 / Бібіков А. А. – М., 2006. – 211 с.

Воевода А. Г. Слідова картина та типова обстановка злочинів про порушення правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних та транспортних машин / А. Г. Воевода // Форум права. – 2013. – № 1. – С. 139–144 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2013-1/13vagttm.pdf>

Досліджені питання співвідношення слідової картини та типової обстановки у структурі криміналістичної характеристики злочинів про порушення правил водіння або експлуатації військових машин. Доведено, що вони перебувають у взаємозалежності, проте носять самостійний характер. Розкритий зміст цих елементів та розроблена систематизація їх структурних складових.

Воевода А.Г. Следовая картина и типичная обстановка преступлений о нарушениях правил вождения или эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин

Исследованы вопросы соотношения следовой картины и типичной обстановки в структуре криминалистической характеристики преступлений о нарушениях правил вождения или эксплуатации военных машин. Доказано, что они находятся во взаимозависимости, однако носят самостоятельный характер. Раскрыто содержание этих элементов и разработана классификация их структурных составляющих.

Voevoda A.G. The Trace Picture and the Typical Situation the Crime of Violation of the Rules of Driving or Operation of Fighting, Special and Transport Vehicles

Explored issues of correlation trace picture and typical situation in the structure of forensic features of crimes violations of the rules of driving or operating of military vehicles. It is proved that they are interrelated, but are independent. Discloses the content of these elements and developed a classification of their structural components.

Форум права