

ВИКОРИСТАННЯ ДОСЯГНЕНЬ НАУКИ ТА ТЕХНІКИ В ЕКСПЕРТНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

УДК 343.98.067

А. Ф. Волобуєв, доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінально-правових дисциплін та
судових експертиз Донецького юридичного інституту
МВС України

ДОКАЗУВАННЯ ВИНИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЯК РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПУ НЕВІДВОРОТНОСТІ ПОКАРАННЯ

Висвітлено проблемні аспекти доказування вини водіїв транспортних засобів під час розслідування дорожньо-транспортних пригод у типових ситуаціях, проаналізовано механізми ДТП у поєднанні з аналізом положень правил дорожнього руху, які найчастіше порушують водії, що призводить до настання суспільно-небезпечних наслідків. Виокремлено взаємопов'язані часові фази в механізмі ДТП, які використовують не лише слідчі, а й експерти під час проведення експертизи в межах кримінальних проваджень, пов'язаних з ДТП.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, експертиза, обопільна вина водіїв, заходи запобігання аварії, невідворотність покарання.

Освещены проблемные аспекты доказывания вины водителей транспортных средств при расследовании дорожно-транспортных происшествий в типичных ситуациях, проанализированы механизмы ДТП в сочетании с анализом положений правил дорожного движения, которые чаще всего нарушаются водителями, что приводит к наступлению общественно опасных последствий. Выделены взаимосвязанные временные фазы в механизме ДТП, используемые как следователями, так и экспертами при проведении экспертизы в пределах уголовных производств, связанных с ДТП.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, экспертиза, обоюдная вина водителей, меры предотвращения аварии, неотвратимость наказания.

The problematic aspects of proving drivers' guilty of vehicles in the investigation of road accidents in typical situations are highlighted. Analysis of the mechanism of the accident

combined with the analysis of traffic regulations, which are often violated by drivers, which leads to the onset of socially dangerous consequences. Interrelated time phases in the mechanism of a road traffic accident, which are used both by investigators and experts during performing expertizes in cases connected with road traffic accidents, have been distinguished.

Key words: road safety, traffic accident, expertise, joint guilt of drivers, measures to prevent an accident, inevitability of punishment.

Згідно зі статистичними даними Україна є лідером в Європі за кількістю смертельних дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП): щорічно на дорогах гинуть 4—5 тис. громадян і кілька десятків тисяч отримують тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості. Так, за даними Департаменту медичної допомоги МОЗ України з 2011 по 2016 рік в Україні зареєстровано приблизно 170 тис. ДТП з потерпілими, у яких загинуло 26,5 тис. людей і 209 тис. людей було травмовано. ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті серед молоді у віці від 15 до 24 років і другою — серед дітей у віці від 5 до 14 років [1]. Звичайним явищем стали ДТП, у яких відразу гинуть 4—6 пішоходів у результаті порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів (далі — ТЗ), що є неймовірним для європейських країн.

Керівництво держави гарячково намагається змінити катастрофічну ситуацію щодо безпеки дорожнього руху. Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 883 внесено зміни до п. 12.4 Правил дорожнього руху України (далі — ПДР), відповідно до яких у населених пунктах максимально допустиму швидкість пересування ТЗ знижено з 60 км/год до 50 км/год [2] (хоча введення такого обмеження є доволі спірним з позиції його обґрунтованості та ефективності впливу на дисциплінованість водіїв і зниження правопорушень). Уряд ініціює й інші заходи, зокрема законодавчого характеру: нині на розгляд Верховної Ради України подано кілька законопроектів, покликаних посилити покарання за порушення ПДР.

Водночас загальновідомо, що в справі запобігання злочинам найдієвішим засобом є не стільки суворість покарання, скільки його невідворотність (принцип невідворотності кримінальної відповідальності). З реалізацією цього принципу в справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які ним керують (ст. 286 Кримінального кодексу України (далі — КК України)), наявні великі проблеми.

У криміналістичній літературі, присвяченій розслідуванню злочинів, пов'язаних з ДТП, фактично не розглядаються питання реалізації принципу невідворотності кримінальної відповідальності для всіх учасників ДТП, які допустили те чи інше порушення ПДР. Найчастіше діє формальне правило: хто перший порушив ПДР, той і винуватий у ДТП. Однак матеріали кримінальних проваджень свідчать про те, що найчастіше ДТП відбуваються в результаті обопільної вини кількох водіїв ТЗ, що потребує встановлення складу їх правопорушень і причинно-наслідкового зв'язку із суспільно-небезпечними наслідками. Це, на наш погляд, є одним із ключових питань методики розслідування зазначених злочинів, висвітлення якого і становить мету цієї статті.

Особливістю розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є те, що його здійснюють, як зазначав М. С. Романов, шляхом аналізу механізму ДТП, її виникнення та розвитку [3, с. 33]. З погляду системного підходу ДТП є наслідком певного порушення встановлених ПДР

або експлуатації транспорту в системі «водій — ТЗ — дорога — навколишнє середовище». Відповідно до п. 1.10 ПДР «дорожньо-транспортна пригода — подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки» [4].

З огляду на те, що слідчий з початку досудового розслідування має справу лише з наслідками ДТП, з методологічної точки зору доцільним є виокремлення в його механізмі певних пов'язаних між собою часових фаз (початкової, небезпечної, аварійної, кульмінаційної і кінцевої), які використовують не лише слідчі, а й експерти під час проведення експертизи в межах кримінальних проваджень за фактами ДТП [5, с. 26—28]:

1) початкова фаза характеризується параметрами руху ТЗ учасників: швидкість; наявність попутних ТЗ (попереду, ззаду, у сусідніх рядах); обстановка на дорозі; видимість; оглядовість; траєкторія; параметри і стан проїжджої частини; наявність засобів регулювання рухом тощо;

2) небезпечна фаза виникає в момент об'єктивної небезпеки для подальшого руху — момент появи певної перешкоди: вихід пішохода на проїжджу частину; гальмування ТЗ, що рухається попереду; маневр ТЗ із сусіднього ряду; провал дорожнього покриття або раптова відмова системи керування; відмова головного освітлення; поломка ходової частини тощо (створюється загроза продовженню руху, і його учасники мають вжити можливих заходів для запобігання наїзду, зіткненню, перекиданню тощо);

3) аварійна фаза починається з моменту, коли вже немає технічної можливості запобігти ДТП і вона стає неминучою (створення аварійної обстановки є наслідком порушення учасниками руху ПДР або експлуатації ТЗ, що формує головну причину ДТП);

4) кульмінаційна фаза починається від першого контакту учасників руху (ТЗ, пішоходів, пасажирів) і триває до їх роз'єднання (при цьому виникають суспільно небезпечні наслідки: взаємні uszkodження ТЗ, деформації та руйнування, травми водіїв, пішоходів і пасажирів);

5) кінцева фаза виникає в момент роз'єднання ТЗ з перешкодою чи ТЗ, що зіткнулися, і триває до повної зупинки ТЗ (але при цьому можуть відбутися й інші зіткнення, наїзди та перекидання).

Виокремлення наведених часових фаз у механізмі ДТП відіграє важливу методологічну функцію при встановленні всіх обставин, які мають значення для кримінального провадження. Оскільки досудове розслідування завжди починається з дослідження наслідків ДТП — обстановки місця події, яка формується в кінцевій її фазі, важливо встановити її причинно-наслідковий зв'язок з попередніми фазами. Такий методологічний підхід дає змогу визначити зміст кожної попередньої фази, вийти в такий спосіб на початкову фазу ДТП і в кінцевому підсумку визначити конкретні причини ДТП і винних осіб.

Важливо звернути увагу й на таку обставину. ПДР побудовано таким чином, що переважна більшість вимог щодо безпеки руху покладається на водіїв ТЗ, а отже, і більшість ДТП відбувається з їх вини. Причому, велика кількість пригод з тяжкими наслідками відбувається через порушення встановлених правил не одним, а кількома водіями — учасниками дорожнього руху. Тому під час досудового розслідування і судового розгляду в таких справах одними з найскладніших завдань є:

- виявлення всіх учасників ДТП;
- визначення допущених ними порушень певних положень ПДР;
- установлення наявності причинного зв'язку між визначеними порушеннями і ДТП та її суспільно-небезпечними наслідками.

Матеріали кримінальних проваджень свідчать про те, що найчастіше ДТП виникають унаслідок таких порушень, учинених водіями ТЗ:

- перевищення встановленої швидкості руху;
- недотримання сигналів світлофора, дорожніх знаків і розмітки;
- небезпечний виїзд на смугу зустрічного руху;
- недотримання безпечної дистанції руху; недотримання правил обгону, повороту чи рядності;
- порушення правил проїзду перехресть тощо.

У криміналістичній літературі зазвичай саме ці порушення ПДР водієм ТЗ визначають як причини ДТП. Але проблема полягає в тому, що доволі часто ПДР порушують обоє водіїв (або кілька) і виникає питання про наявність причинного зв'язку між кожним порушенням і ДТП та її наслідками.

У практиці поліції доволі поширеним є формальний підхід: порушення ПДР одним із учасників (яке «лежить на поверхні») автоматично оцінюють як причину ДТП, і цього учасника визнають винним у вчиненні злочину за ст. 286 КК України. Але зовсім не обов'язково винуватцем аварії є водій, який порушив правила, наприклад, виїхав на головну дорогу з другорядної за наявності знаку «Дати дорогу» (знак 2.1 ПДР). Якщо згодом буде встановлено, що він виїхав на головну дорогу перед автомобілем, який рухався цією дорогою, і його водій мав технічну можливість запобігти аварії, але не зробив цього незалежно від причин (умисно допускав зіткнення чи розраховував на сигнал клаксона), то винуватцем буде визнано саме водія автомобіля, що рухався головною дорогою (тим паче, якщо водій цього автомобіля був нетверезий чи перевищував установлену для цієї дороги швидкість).

У цій ситуації йдеться про одну з найпоширеніших правових помилок багатьох водіїв, у тому числі й досвідчених, а також працівників поліції. Річ у тім, що існують два основних правила, якими мають керуватися водії ТЗ. Відповідно до першого правила кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ПДР (п. 1.4 ПДР) [2]. Іншими словами, кожен водій у своїх діях щодо керування ТЗ виходить з того, що й інші учасники дорожнього руху, зокрема водії, не порушуватимуть ПДР.

Відповідно до другого правила, про яке йдеться в п. 12.3 ПДР, у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди. Тобто у разі порушення ПДР кимось з його учасників інші учасники дорожнього руху зобов'язані вжити всіх можливих заходів для запобігання аварії. Іншими словами, «права» водія в небезпечній дорожній ситуації, яка склалася в результаті порушення правил іншими учасниками дорожнього руху, не дає йому права бити автомобіль, водій якого з якоїсь причини порушив правила, або наїжджати на пішохода, який порушив правила переходу вулиці.

Попри ключову значущість для безпеки дорожнього руху другого правила, водії часто забувають його або свідомо ним нехтують. Часто-густо водій вважає, що, ру-

хаючись головною дорогою (або маючи іншу перевагу в русі), він може абсолютно не піклуватися про безпеку інших учасників дорожнього руху, які порушують правила. Але такі водії забувають, що в процесі досудового розслідування та судового розгляду будуть (і мають) досліджуватися дії не лише того водія, який порушив правила і створив аварійну ситуацію, але й дії всіх учасників ДТП з погляду дотримання ними п. 12.3 ПДР, а отже, і ступінь їх винуватості в тих суспільно-небезпечних наслідках, що настали в результаті ДТП.

Звичайно, це завдання є доволі складним, вирішити його дає змогу ситуаційна інженерно-транспортна (автотехнічна) експертиза, яка має бути підготовлена і забезпечена належними матеріалами під час досудового розслідування. У цьому буде зацікавлена як сторона обвинувачення, так і сторона захисту (особливо за наявності багатьох учасників ДТП). У результаті може статися так, що винуватцем створення аварійної ситуації є один водій (наприклад, недосвідчений, який через неувважність не «дав дорогу» водієві на головній дорозі), а винуватцем аварії та її наслідків буде визнано іншого водія, який від самого початку не порушував правил, але, маючи можливість, не зупинив свій автомобіль для запобігання ДТП.

Як приклад обопільної вини водіїв у ДТП з тяжкими наслідками можна навести резонансну справу про загибель 6-ти пішоходів та отримання тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості 5-ма пішоходами увечері 18 жовтня 2017 року в м. Харкові в результаті зіткнення автомобілів Lexus RX-350 і Volkswagen Touareg. Автомобіль Lexus під керуванням Олени Зайцевої на великій швидкості (понад 110 км/год) на червоне світло світлофора перетинав перехрестя вулиць і від зіткнення з автомобілем Volkswagen Touareg під керуванням Геннадія Дронова, який розпочав рух на жовте світло світлофора, вилетів на тротуар, перекинувся і травмував 11 пішоходів. В організмі водія автомобіля Lexus було виявлено сліди опіатів.

Наразі досудове розслідування закінчено, обвинувальні акти в кримінальному провадженні відносно О. О. Зайцевої та Г. О. Дронова за частиною третьою ст. 286 КК України 2 лютого 2018 року надійшли до Київського районного суду м. Харкова [6]. Олені Зайцевій інкримінується порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинили загибель кількох осіб: проїзд перехрестя на заборонний сигнал світлофора (п.п. 8.7.3 (г, е), 8.10, 8.11 ПДР) та перевищення швидкості в населеному пункті (п. 12.4 ПДР). Геннадію Дронову інкримінується порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинили загибель кількох осіб: виїзд на перехрестя на жовтий сигнал світлофора (п.п. 8.7.3 (г, е), 8.10 ПДР) та не переконання перед виїздом на перехрестя в безпечності своїх дій (10.1 ПДР) [7].

Видається, що в реальності виникла ситуація, коли правопорушення двох водіїв — учасників дорожнього руху наклалися одне на одне, що «запустило» механізм ДТП з тяжкими наслідками. Тепер суд за участю сторін у межах судового засідання має безпосередньо дослідити зібрані під час досудового розслідування докази, вислухати і дослідити аргументи захисту кожного з учасників ДТП і визначити ступінь їх винуватості. Завдання суду полегшується тим, що в його розпорядженні є відеозаписи ДТП з камер спостереження (вони оприлюднені в мережі Інтернет), на яких зафіксовано фактично всі фази цієї події (початкова, небезпечна, аварійна, кульмінаційна, кінцева). З відеозаписів видно, що автомобіль Lexus RX-350 (О. О. Зайцева) на великій швидкості під'їхав до перехрестя, де сталася ДТП, і, фактично не гальмуючи (чи навіть з прискоренням), намагався його перетнути тоді,

коли вже загорівся заборонний (червоний) сигнал світлофора. У цей самий час автомобіль Volkswagen Touareg (Г. О. Дронов) почав рух на перехрестя з перпендикулярного напрямку на жовтий (заборонний) сигнал світлофора, але коли він виїхав на перехрестя сигнал світлофора був уже зелений (дозволяв рух). Саме в цей момент на перехрестя виїхав автомобіль Lexus RX-350 на швидкості, яка перевищувала дозволену, де і сталося зіткнення (переднє для автомобіля Volkswagen Touareg і бокове для автомобіля Lexus RX-350). У результаті удару в лівий бік автомобіль Lexus на великій швидкості виїхав на тротуар, де стояли та йшли пішоходи, завдавши їм травм і перевернувшись при цьому.

Порушення ПДР О.О. Зайцевою (Lexus) є очевидним, тож не викликає сумнівів у його причинно-наслідкового зв'язку із загибеллю та травмуванням людей, оскільки створення аварійної обстановки формує головну причину ДТП (О. О. Зайцева визнала свою вину). Щодо порушення правил Г. О. Дроновим (Touareg) та його частки вини в ДТП, то тут не все так однозначно (Г. О. Дронов не визнав свої вини). Річ у тім, що початок руху на жовтий сигнал світлофора (забороняв рух і попереджав у тій ситуації про наступну зміну сигналу на зелений, який дозволяє рух) безпосередньо не був у причинно-наслідковому зв'язку із зіткненням автомобілів, яке відбулося на середині перехрестя при зеленому сигналі для Г. О. Дронова. Складнішим є питання про дотримання Г. О. Дроновим п. 10.1 ПДР, відповідно до якого водій перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху повинен переконатися в тому, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху. Та важливішим, на наш погляд, є те, що згідно з п. 12.3 ПДР (який чомусь не згадується в обвинувальному акті щодо Г. О. Дронова) «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити [виділено курсивом автором], він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди». Тому перед судом стоїть доволі складне завдання, пов'язане з виділенням і ретельним дослідженням низки обставин початкової, небезпечної та аварійної фаз ДТП і можливості водія Г. О. Дронова уникнути її.

У зв'язку з викладеним слід наголосити, що, визначаючи підозрюваного (а потім й обвинуваченого), потрібно звертати увагу не лише на того водія, який вочевидь грубо порушив правила безпеки дорожнього руху і безпосередньо контактував з потерпілими, але й аналізувати дії всіх водіїв — учасників ДТП. Зокрема, під час досудового розслідування і судового розгляду потрібно ретельно досліджувати реальну можливість вжиття з боку водіїв заходів для запобігання ДТП та настання суспільно-небезпечних наслідків.

Список використаної літератури

1. *Статистика ДТП: в Україні найвища смертність на дорогах серед усіх країн Європи* [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.slovoidilo.ua/2017/05/04/infografika/suspilstvo>.
2. *Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 883 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху»* [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP170883.html.
3. *Романов Н. С. Теоретические и доказательные вопросы судебной автотехнической экспертизы* / Н. С. Романов. — К. : РИО МВД УССР, 1975. — 155 с.

4. *Постанова* КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 «Про правила дорожнього руху України» (зі змінами в редакції 2015 р.) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

5. Балакин В. Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособ. / В. Д. Балакин. — 2-е изд., перераб. и доп. — Омск : СибАДИ, 2010. — 136 с.

6. *Справу* про смертельну ДТП у Харкові передано до суду [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.pravda.com.ua/news/2018/02/2/7170418/>.

7. *ДТП* в Харкові: опубліковано обвинувальний акт по Зайцевій [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.obozrevatel.com/ukr/crime/>.

Стаття надійшла до редакції 08.02.2018 р.