

КЛАСИФІКАЦІЯ ОКРЕМИХ КАТЕГОРІЙ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЯК ПЕРЕДУМОВА ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ДОКАЗУВАННЯ

CLASSIFICATION OF CERTAIN CATEGORIES OF TRAFFIC ACCIDENTS AS A PREREQUISITE FOR THE FORMATION OF A PROOF MODEL

Луцюк Р.П., аспірант кафедри кримінального процесу
та криміналістики

Одеський державний університет внутрішніх справ

У статті розроблено класифікацію дорожньо-транспортних пригод у взаємозв'язку із веденням активних бойових дій на території України. Звернута увага, що пізнання будь-якого комплексного явища вимагає застосування відповідного методологічного інструментарію частиною якого є класифікаційні дослідження. Виокремлено та охарактеризовано перелік задач, які вирішуються за допомогою класифікацій під час формування моделі доказування. Обґрунтована необхідність розроблення нової класифікації дорожньо-транспортних пригод з урахуванням фактору триваючої збройної агресії. Виокремлені типи дорожньо-транспортних пригод за критерієм особливостей конструктивних характеристик транспортних засобів. Так, особливий акцент зроблений на переобладнаних транспортних засобах та бойових машинах. Окреслений спектр правових та практичних прогалів щодо використання переобладнаних з метою виконання бойових завдань транспортних засобів у системі дорожнього руху. Охарактеризовані основні різновиди дорожньо-транспортних пригод, які вчинені за участі бойових машин.

Крім того, запропонована класифікація таких кримінальних правопорушень за критерієм особи, яка його вчинила. Особлива увага звернута на наявність значної кількості правових проблем під час вчинення таких злочинів військовими країни-агресора та цивільним населенням, яке за певних умов здійснює експлуатацію та керування бойовими машинами.

Детально проаналізована обстановка вчинення таких кримінальних правопорушень у кореляції із веденням активних бойових дій та виконанням бойових завдань. Визначені додаткові чинники, які впливають на обстановку вчинення таких кримінальних правопорушень під час виконання бойових завдань, зокрема застосування засобів маскування під активним вогнем ураження ворога. Крім того, такі кримінальні правопорушення класифіковані за способами переміщення бойових машин, а також належним використанням встановленого озброєння під час руху.

Ключові слова: кримінальне провадження; досудове розслідування; класифікація; дорожньо-транспортна пригода; доказування; бойові машини; обстановка ведення бойових дій; військовослужбовець.

The article develops the classification of traffic accidents in relation to the conduct of active hostilities on the territory of Ukraine. Attention is drawn to the fact that the knowledge of any complex phenomenon requires the use of appropriate methodological tools, part of which are classification studies. The list of problems that are solved with the help of classifications during the formation of the proof model is highlighted and characterized. The need to develop a new classification of traffic accidents, taking into account the factor of ongoing armed aggression, is substantiated. The types of traffic accidents are distinguished according to the criterion of the peculiarities of the constructive characteristics of vehicles. Yes, special emphasis is placed on converted vehicles and combat vehicles. The range of legal and practical gaps regarding the use of vehicles converted for combat missions in the road traffic system is outlined. The main types of traffic accidents committed with the participation of combat vehicles are characterized.

In addition, the proposed classification of such criminal offenses according to the criterion of the person who committed them. Special attention is paid to the presence of a significant number of legal problems during the commission of such crimes by the military of the aggressor country and the civilian population, which under certain conditions operates and controls combat vehicles.

The situation of committing such criminal offenses in correlation with the conduct of active hostilities and the performance of combat missions is analysed in detail. Additional factors that affect the circumstances of committing such criminal offenses during the performance of combat missions, including the use of camouflage and being under active enemy fire, have been identified. In addition, such criminal offenses are classified according to the methods of moving combat vehicles, as well as the proper use of installed weapons during movement.

Key words: criminal proceedings; pre-trial investigation; classification; traffic accident; proving; combat vehicles; the situation of hostilities; serviceman.

Постановка проблеми. Пізнання окремих явищ та процесів вимагає виокремлення відповідного методологічного інструментарію, зокрема здійснення класифікаційних досліджень, які набули широкого поширення у межах наук кримінально-правового циклу, адже дозволяють: *по-перше*, виокремити об'єкти пізнання за відповідними критеріями; *по-друге*, забезпечити пізнання об'єктів на детальному рівні залежно від мети їх дослідження та у межах предмету відповідної науки; *по-третє*, визначити подальшу стратегію пізнання більш комплексних явищ за допомогою сформованих класифікацій. Наголосимо, що у межах кримінального процесуального права класифікаційні дослідження не є такими поширеними, як у межах криміналістики, водночас мають не менш важливе значення, оскільки доволі часто є передумовою для формування відповідної моделі доказування. О. Рибалка пише: «Доказування є специфічним юридичним, процесуальним терміном, що означає пізнавальну діяльність уповноважених суб'єктів. Саме завдяки такому визначенню кримінально-процесуального доказування відбувається запобігання як виключення з доказування

практичних операцій з формування доказів (а отже, і їх недооцінка), так й ігнорування правил логіки доказування й зумовлені цим спроби визначити достатність доказів на рівні інтуїції, усвідомленні посадовою особою»[4].

На нашу думку, проведення класифікаційних досліджень та їх використання у практичній діяльності у контексті формування моделі доказування дозволяє вирішувати такі задачі: *по-перше*, конкретизувати предмет доказування на основі віднесення відповідного правопорушення до тієї чи іншої класифікаційної групи; *по-друге*, визначити необхідний спектр засобів та процесуальних інструментів, які необхідні для належного забезпечення доказування; *по-третє*, оцінити вірогідність втрати окремих доказів чи зміни їх сутності, наприклад трансформації із прямих у непрямі докази; *по-четверте*, окреслити тактичні рішення щодо використання окремих видів доказів під час проведення слідчих розшукових дій; *по-п'яте*, визначити пріоритетні докази, які стануть основою для здійснення кримінального переслідування особи; *по-шосте*, сформулювати систему заходів забезпечення кримінального провадження для належного супроводження процесу доказування.

Метою статті є формування класифікації окремих категорій дорожньо-транспортних пригод у зв'язку із ведення на території України бойових дій.

Виклад основного матеріалу. Зауважимо, що дорожньо-транспортні пригоди були об'єктами детальних класифікаційних досліджень у межах криміналістики, оскільки до останніх років були злочинами «традиційної» категорії та відносно стабільними за кількісно-якісними показниками у структурі злочинності, а методики їх розслідування активно розроблялись науковцями.

Водночас, повномасштабна збройна агресія проти України трансформувала механізм, структуру та динаміку таких злочинів у частині: *по-перше*, розширення спектру транспортних засобів, які стають учасниками дорожньо-транспортних пригод, зокрема бойових машин та інших транспортних засобів військового призначення; *по-друге*, обставини вчинення таких кримінальних правопорушень; *по-третє*, наявність значної кількості правових прогалин та прикладних проблем щодо визначення повноважень та права осіб на здійснення керування відповідними транспортними засобами.

Зважаючи на викладене, нами акцентується пріоритетна увага на формуванні класифікації ДТП, які корелюють із веденням на території України бойових дій.

Так, як **перший класифікаційний критерій можна виокремити та конструктивні характеристики транспортних засобів** і відповідно за вказаним критерієм визначити такі різновиди дорожньо-транспортних подій:

по-перше, вчиненні за участі транспортних засобів, які за своїм цільовим призначенням сконструйовані для використання з цивільною метою, але переобладнані для виконання різного типу бойових та інших завдань. Основними ознаками таких транспортних засобів є їх переобладнання у частині:

а) комплексне переобладнання звичайних транспортних засобів у багі, тобто невеликий легкий автомобіль високої прохідності з відкритими колесами для їзди по бездоріжжю. Необхідно звернути увагу, на ефективність таких транспортних засобів для ведення активних бойових дій, зокрема точкового, раптового виїзду на позицію, швидке ураження позицій ворога та залишення бойової позиції, зумовило серййне виробництво таких транспортних засобів для забезпечення армій окремих країн. Водночас, вітчизняних досвід свідчить, що у зв'язку із високою вірогідністю втрати під час виконання бойових завдань та постійну потребу сил оборони у таких транспортних засобах в Україні з метою забезпечення армії такі транспортні засоби створюються на базі звичайних автомобілів шляхом зміни їх конструктивних особливостей, які впливають на їх експлуатацію не лише у бойових умовах, а й під час переміщення на бойову позицію та пересування в обстановці відсутності активних бойових дій;

б) переобладнання транспортних засобів для військових потреб за рахунок зміни їх основних технічних характеристик. Як правило, таким змінам піддається: кузов транспортного засобу за рахунок посилення його захисту, що суттєво збільшує масу транспортного засобу; ходова частина автомобіля, задля забезпечення ефективного використання у різних типах місцевості, що прямо корелює із ефективністю роботи гальмівної системи транспортного засобу, а також механізму рульового керування транспортним засобом; тонування та нанесення фарби на вікна транспортних засобів, що впливає на можливість огляду та контролю за дорожньою обстановкою під час руху такого транспортного засобу. У контексті цього необхідно звернути увагу й на окремі правові проблеми, які виникають у зв'язку із такими конструктивними змінами відповідних транспортних засобів, оскільки згідно із вимогами чинного законодавства переобладнання транспортних засобів має відбуватись згідно положень Закону України «Про дорожній рух». Крім того, переобладнання транспортних засобів, яке призводить до: а) зміни повної маси та розподілу по осях; б) зміщення

центру ваги; в) типу двигуна, його ваги і потужності; г) колісної бази чи колісної формули; д) системи гальмівного чи рульового керування повинні бути погоджені із виробником такого транспортного засобу або спеціально уповноваженими на це Кабінетом міністрів України організаціями, до яких належать ДП «Державтотранс НДІ проект» та Головний сервісний центр МВС України. Фактично, переобладнання транспортного засобу, наприклад, типу «бус» чи «пікап» для військових потреб вимагає застосування такого алгоритму: звернення до виробника такого транспортного засобу із наданням детального технічного опису та документації, яка характеризує тип майбутнього переобладнання – отримання відповідної згоди від виробника такого транспортного засобу – звернення до відповідних компетентних органів України – отримання дозволу на переобладнання – безпосереднє технічне здійснення переобладнання – постановки такого транспортного засобу на облік. Наголосимо, що в умовах мирного часу такі вимоги видаються логічними та обґрунтованими, але в умовах ведення інтенсивних бойових дій та необхідності швидкої ротації та заміни таких транспортних засобів у військових частинах виконання таких вимог є фактично неможливим, адже за приблизними підрахунками процедура таких погоджень та безпосереднього переобладнання може займати місяці. Так, проведене нами опитування військовослужбовців свідчить, що така процедура не витримується, а транспортні засоби переобладнюються або самими військовими або на станціях технічного обслуговування, які є несертифікованими, але їх працівники мають відповідні практичні навички щодо переобладнання таких транспортних засобів. Зважаючи на викладене, необхідно констатувати, що у випадку вчинення дорожньо-транспортної пригоди за участю такого транспортного засобу з правової позиції, останній є таким, що взагалі не може експлуатуватись у будь-яких умовах;

в) візуальна зміна транспортного засобу без зміни його технічної характеристики, що призводить до сприйняття такого транспортного засобу іншими особами як військового, зокрема у разі встановлення додаткових сигналів оповіщення і відповідну систему дій під час руху та експлуатації;

по-друге, вчиненні за участю бойових машин. У доктрині кримінального права до бойових машин відносяться: танки, броньовики, самохідні артилерійські установки, ракетні установки тощо, що свідчить про, фактично, обґрунтовану відсутність вичерпного переліку бойових машин, що зумовлено постійним розширенням різновидів військової техніки та постановкою на озброєння різних її видів, що не дозволяє формувати відповідний вичерпний перелік на нормативному рівні. Виокремлення класифікаційної групи дорожньо-транспортних пригод за таким критерієм має вагоме значення для формування моделі дослідження механізму дорожньо-транспортної пригоди та здійснення подальшого доказування оскільки для відповідних різновидів бойових машин встановленні спеціальні правила експлуатації та переміщення, зокрема, наприклад самохідне переміщення танка відповідно до вимог відомчих нормативних документів може здійснюватись лише у зоні безпосереднього виконання бойового завдання, а його доставка на місце виконання такого завдання забезпечується транспортуванням за допомогою тралів, що формує зокрема й правове питання щодо законності самостійного переміщення такої бойової машини поза зоною ведення бойових дій, що наразі є доволі частим явищем, зокрема й на територіях, які наближені до зони ведення бойових дій. Крім того, у межах такої класифікаційної групи на нашу думку, слушно виокремити дві самостійні підгрупи: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні за участю бойової техніки виробленої на території України або радянського зразка; б) дорожньо-транспортні пригоди вчинення за участю бойової техніки виробленої закордоном та переданої для участі у бойових діях іноземними партнерами. Виокремлення

таких класифікаційних груп має вагомe значення для формування подальшої моделі доказування, оскільки у випадку вчинення ДТП за участю бойової техніки виробленої на території України чи радянського зразка: а) наявна конструкторська документація та інші документи, які характеризують інженерно-технічні параметри такої техніки відповідно до заводських характеристик; б) наявний досвід експертного дослідження, зокрема інженерно-технічних та інших видів експертиз щодо такої техніки; в) наявність наукової школи та значної кількості наукових робіт щодо технічних характеристик таких транспортних засобів.

У якості **другого класифікаційного критерію можна виокремити характеристику особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони.** За таким критерієм, на нашу думку, можна виокремити такі різновиди дорожньо-транспортних пригод:

по-перше, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами може керувати відповідною бойовою або спеціальною машиною. Наголосимо. Що кваліфікаційні вимоги до військовослужбовців, які керують такими транспортними засобами ранжуються залежно від виду транспортного засобу, що буде проаналізовано у подальших розділах дослідження;

по-друге, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами не може здійснювати керування бойовою чи спеціальною машиною відповідного типу. Необхідно наголосити, що, наразі, така ситуація є доволі типовою у випадку залишення бойовими машинами бойових позицій або зони активних бойових дій коли особа, яка має належну кваліфікацію загинула або отримала поранення, які не дозволяють здійснювати керування транспортним засобом. У даному випадку із метою виведення бойової машини із зони ураження, її збереження та збереження життя особового складу, наприклад, на командира танка покладається обов'язок визначення особи, яка буде керувати таким транспортним засобом з метою його переміщення у зону основної дислокації, що передбачає рух поза межами зони бойових дій. У той же час, необхідно звернути увагу, що вказані кримінальні правопорушення вчиняються військовими і поза межами зони бойових дій під час виконання службових обов'язків, наприклад «16 серпня 2014 року солдат ОСОБА 1, перебуваючи на території польового табору поблизу м. Дебальцеве Донецької області, в період часу з 14 годин 30 хвилин по 15 годину, проник до кабіни транспортної машини взводу забезпечення УРАЛ-43202, військовий номер XXXXX, призначеної для перевезення людей і вантажу, водієм якої солдат ОСОБА 2, завів двигун, та на порушення ст. 13 Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, п. 3 ч. 1 Розділу 1 «Обов'язки водія» Практичної настанови водія по експлуатації безаварійному водінню Уралу-4320, Урал-375Д, Урал-377 та п. 10.1 Розділу 10 «Початок руху та зміна його напрямку» Правил дорожнього руху України, не переконавшись перед початком руху, що це буде безпечним і не створить небезпеки іншим учасникам руху, почав рух вперед на вказаному автомобілі, здійснивши наїзд на ОСОБУ 3, котрий спочивав перед середньою віссю вказаного автомобіля, внаслідок чого останньому заподіяні тілесні ушкодження у вигляді: закритої тупої травми грудної клітини з переломом 2-го ребра ліворуч, переломами ребер праворуч: 1-го по паравертебральній лінії, 2-го по паравертебральній та середньої пахової лінії зі зміщенням уламків, 3-го ребра по паравертебральній, задньо-паховій та в місці переходу в хрящову частину, забій обох легень, з явищами правостороннього пневмотораксу, емфізми середостіння (з приводу чого були проведені оперативні втручання); а також численних саден м'яких тканин обличчя, грудної клітини та верхньої кінцівки, які відповідно до висновку судово-медичної експертизи від 20 лютого 2015 року №706е відносяться до тяжких тілесних ушкоджень»[1].

по-третє, вчинення дорожньо-транспортної пригоди особою, яка не є військовослужбовцем та не має правових підстав та кваліфікації для здійснення керування будь-яким типом бойових машин. Необхідно відзначити, що за останні роки такі випадки відсутні та факти таких кримінальних правопорушень не реєструвались. Водночас, на початку повномасштабного вторгнення вказані випадки мали місце та, в основному, були пов'язані із захопленням цивільними особами бойових машин країни-агресора та переміщення на них у межах населених пунктів та по дорогах поза межами зони бойових дій з метою передачі таких машин силам оборони України;

по-четверте, вчинення дорожньо-транспортної пригоди військовослужбовцями країни-агресора, що вимагає формування від слідчого специфічної моделі подальшого доказування. Наведене зумовлено тим, що ст.415 КК України визначає спеціального суб'єкта – військовослужбовця (військовозобов'язаного під час проходження ним навчальних або спеціальних зборів, який безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною або несе відповідальність за її експлуатацію. У той же час військовослужбовці та бойовики країни-агресора не є суб'єктами таких кримінальних правопорушень, а сучасна практика роботи правоохоронних органів свідчить, що їх дії кваліфікуються за ст.438 КК України «Порушення правил та звичаїв війни».

Продовжуючи відзначимо, що як окремий класифікаційний критерій можна виокремити **обстановку вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод.** Обстановка злочину знаходиться в тісному кореляційному зв'язку як з особою правопорушника, так із тими вольовими рішеннями, які вона приймає, а відповідно зі способом вчинення злочину[2].

Обстановка на місці дорожньо-транспортної пригоди містить основну інформацію відносно всіх обставин події, які об'єктивно відображаються в навколишньому середовищі у вигляді слідів правопорушення та правопорушника. Вона, зокрема, дає уявлення про місце, час, механізм, сліди правопорушення, указує на закономірний зв'язок слідів з обстановкою події та можливі шляхи їх виявлення. Основною метою проведення таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події, транспортного засобу, слідчий експеримент, призначення експертизи, допит є, перш за все, з'ясування обстановки у момент дорожньо-транспортної події, встановлення винної особи і транспортного засобу, за участю якого було вчинено кримінальне правопорушення[3].

Зауважимо, що обстановка вчинення ДТП була предметом дослідження вчених у межах криміналістичної науки, водночас триваюча повномасштабна збройна агресія вимагає конкретизації та доповнення класифікації дорожньо-транспортних пригод за таким критерієм, зокрема виокремлення таких їх груп:

по-перше, дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні активних бойових дій, яка визначається відповідним рішенням ГШ України у межах відповідного периметру. Крім того, у межах визначеного класифікаційного критерію слушно виокремити такі підвиди: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні бойових дій поза межами ведення бою; б) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у межах зони бойових дій під час активного ведення бою та постійного знаходження під вогневим ураженням противника. Вказані ДТП характеризуються, зокрема участю у них танків як відповідного різновиду бойових машин. Значним чином, необхідність такого виокремлення зумовлюється особливостями експлуатації таких бойових машин, зокрема суттєвого обмеження видимості та можливості контролю за дорожньою обстановкою в умовах активного ураження сил противника. Так, поза умовами ведення активних бойових дій, представник екіпажу танку шляхом розміщення на башті забезпечує належний огляд

та контроль за оточуючою обстановкою та у разі виникнення перешкоди чи руху іншого об'єкта повинен повідомити про це водія, а під час активного вогневого ураження противника екіпаж знаходиться у середині бойової машини, що суттєво обмежує видимість;

по-друге, дорожньо-транспортні пригоди, які вчинені в обстановці наближеній до бойової. У контексті цього, слушно відзначити, що, як правило, такою обстановкою є місцевість поза визначеним периметром зони ведення активних бойових дій. Як правило, перебування у такій обстановці транспортного засобу зумовлюється необхідністю його виведення із зони активних боїв. У контексті цього, також слушно виокремити два різновиди: а) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах штатного переміщення відповідної техніки; б) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах переміщення техніки в обстановці активного вогневого ураження з боку ворога, що потребує доказування за допомогою вивчення слідчим відповідної документації, що буде проаналізовано нами далі;

по-третє, дорожньо-транспортні пригоди вчинені поза межами зони ведення бойових дій, що є характерним під час переміщення таких транспортних засобів з певних адміністративно-територіальних одиниць України у зону ведення бойових дій;

по-четверте, дорожньо-транспортна пригода сталась в умовах виїзду транспортного засобу на виконання бойового завдання чи залишення позиції після виконання бойового завдання із дотриманням правил світломаскування.

Так, на нашу думку, окремим класифікаційним критерієм можна виокремити *спосіб переміщення бойових машин* та виокремити такі різновиди дорожньо-транспортних пригод:

по-перше, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення транспортних засобів у колоні із забезпечення відповідного супроводу;

по-друге, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення однієї одиниці бойової техніки із супроводом спецавтомобіля;

по-третє, дорожньо-транспортна пригода відбулась за під час автономного переміщення транспортного засобу без відповідного передбаченого нормативними документами супроводу. Виокремлення таких груп ДТП має вагомий значення для побудови моделі доказування, адже переміщення бойових машин та спеціальної техніки у відповідній формі є нормативно унормованою діяльністю із чітко визначеними правилами руху та обов'язками кожного з учасників такого руху, зокрема під час руху колоною.

На завершення формування класифікації, на нашу думку, додатково можна класифікувати такі дорожньо-транспортні пригоди за критерієм *неналежного використання встановленого озброєння під час руху*, зокрема не переведення ствола встановлених гарматних установок у відповідний градус розміщення що призвело до зіткнення з іншими об'єктами, неналежне закріплення вантажу під час переміщення, зокрема одним із таких прикладів є неналежне закріплення польової кухні до транспортного засобу, яка крім основного кріплення повинна фіксуватись за допомогою двох ціпків, які унеможливають її відрив від транспортного засобу та вчинення ДТП. У той же час, такі норми доволі часто порушуються у зв'язку із тим, що окремі транспортні засоби, які транспортують польові кухні не обладнані спеціальними фіксаторами для використання таких ціпків, що призводить до дорожньо-транспортних пригод.

Висновки. Підсумовуючи, слушно відзначити, що запропонована класифікація є базовою, оскільки для її побудови використанні основні структурні елементи механізму вчинення дорожньо-транспортних пригод. Водночас, у практичній площині остання слугуватиме передумовою для формування моделі доказування у відповідних кримінальних провадженнях.

ЛІТЕРАТУРА

1. Вирок Костянтинівського міськ районного суду Донецької області від 29 квітня 2015 року у справі №233/1911/15-к
2. Динту В.А. Обстановка злочину у структурі криміналістичної характеристики злочину. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С.240-246
3. Коваленко В.В. Предмет та обстановка як елементи криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Європейські перспективи*. №2. 2021. С.70-76
4. Рибалка О.Т. Теоретичні засади доказування у кримінальному процесі. *Підприємство, господарство і право*. 2020. №8. С. 281-284