

УДК 343.13

**Інна Мороз,***доцент кафедри права  
Вінницького інституту  
ПрАТ ВНЗ «Міжрегіональна Академія управління персоналом»*

## ТАКТИКА ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ПОЛІЦІЇ ПІД ЧАС ОФОРМЛЕННЯ ДОДАТКІВ ДО ПРОТОКОЛУ ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

*У статті окреслено тактику дій працівників поліції під час оформлення основного додатку до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди – схеми, наведено порядок складання схеми з метою відображення всіх важливих елементів і деталей події. Акцентовано увагу на послідовності дій поліцейських щодо збору й фіксації криміналістично значущої інформації, яка має бути відображена в схемі огляду дорожньо-транспортної пригоди.*

**Ключові слова:** огляд місця події, місце дорожньо-транспортної пригоди, протокол огляду, схема, сліди злочину, потерпілий, обстановка злочину.

**Постановка проблеми.** За останнє десятиліття значно збільшилася кількість автотранспортних засобів на дорогах України, що, у свою чергу, призвело до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Так, за даними Статистики аварійності в Україні за 2013 рік зафіксовано 30 681 дорожньо-транспортна пригода з постраждалими, у 2014 році – 26 194, у 2015 році – 25 365 [1]. Процес розслідування кожного випадку напряму залежить від результатів проведеного огляду місця події, оскільки саме завдяки проведенню такої слідчої (розшукової) дії відбувається виявлення, фіксація, збір і вилучення всієї криміналістично значущої інформації про злочин. Необхідність ретельного огляду місця дорожньо-транспортної пригоди зумовлена тим, що одержані дані є найціннішими й достовірнішими, їх не можуть замінити навіть детальні свідчення очевидців. Тому в умовах реформування органів виконавчої влади, підбору нових кадрів і створення Національної поліції виникає необхідність в оновленні знань щодо процесуально грамотного й тактично правильного оформлення схеми огляду місця дорожньо-транспортних пригод.

Питанням організації й тактики огляду місця події займалися вчені-криміналісти як Радянського Союзу, так і сучасної України. Зокрема, варто назвати таких учених, як В.П. Бахін, О.М. Васильєв, А.М. Дворкін, Н.І. Клименко, В.П. Колмаков, О.А. Леві, Н.П. Молібога, Є.О. Разумов, М.В. Салтєвський, М.О. Селіванов, М.В. Терзієв, В.Ю. Шепітько та багато інших. Усі вони висвітлювали в працях різні аспекти означеної проблеми. Однак сьогодні кардинально змінилися органи виконавчої влади, а саме з'явилася Національна поліція з новими повноваженнями, функціями тощо. Патрульних поліції активно почали залучати до охорони місця події, тому питання складання додатків до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди потребує аналізу й наукового вивчення.

**Мета статті** полягає в науковому висвітленні питань процесуально грамотного та криміналістично правильного оформлення додатків до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.

**Виклад основного матеріалу.** Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху України, дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП) – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [2].

ДТП варто відрізняти від чотирьох схожих на перший погляд подій, однак їх до таких не зараховують і оформлюються вони по-іншому. Так, відповідно до п. 9 Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538, не підлягають обліку пригоди (небезпечні випадки), що сталися:

1) унаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення-розчеплення з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо;

2) за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, встановлення щогл, опор тощо);

3) під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі;

4) унаслідок стихійного лиха;

5) за участю транспортних засобів, зазначених у чинному договорі обов'язкового стра-

хування цивільно-правової відповідальності, за умови експлуатації таких транспортних засобів особами, відповідальність яких застрахована, відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за умови досягнення згоди водіїв таких транспортних засобів щодо обставин учинення ДТП, за відсутності в них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, у разі складення такими водіями спільного повідомлення про ДТП відповідно до встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро зразка [3].

Під час оформлення огляду місця ДТП поліцейські керуються такими нормативно-правовими актами, як Конституція України, Закон України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 № 580-VIII, Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, Кримінальний процесуальний кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X, Правила дорожнього руху.

Особливого значення ДТП набувають, якщо є постраждалі особи. Насамперед на місце ДТП прибувають патрульні поліції, які мають оцінити ситуацію та подати попередню інформацію до чергової частини підрозділу органів внутрішніх справ. За наявності постраждалих потрібно надати їм першу медичну допомогу й викликати карету швидкої допомоги. Після таких дій викликається слідчо-оперативна група, визначаються межі місця події та забезпечується охорона місця ДТП, вчиняються дії щодо регулювання дорожнього руху.

Загальновідомо, що під час ДТП докази здобуваються за результатами огляду місця події, транспортних засобів, об'єктів, що можуть бути причетні до місця події, потерпілих тощо. Повно і якісно проведений огляд місця ДТП може відповісти на низку питань, що мають важливе значення. Зокрема, щодо обставин зіткнення транспортних засобів, їх перекидання, наїзду на перешкоди й пішоходів, велосипедистів, падіння пасажирів тощо [4, с. 614].

Особливого значення в розслідуванні злочинів, пов'язаних із ДТП, набувають безпосередні сліди події, а саме: сліди гальмування, відшарування часток металу транспортного засобу, нашарування частин транспортного засобу на потерпілому та інших об'єктах, розташування транспортних засобів і потерпілого, тобто обстановка місця пригоди. Тому виникає необхідність процесуально правильної фіксації місця пригоди, основним способом якої є складання схеми ДТП.

Основне призначення схеми огляду місця ДТП – фіксація взаємного розташування найбільш важливих об'єктів і місця ДТП щодо елементів проїзної частини та ймовірного місця зіткнення із зображенням на ній проведених вимірювань.

З метою отримання об'єктивних висновків про механізм ДТП на схемі потрібно зафіксувати найбільш важливі елементи обстановки ДТП, мається на увазі таке: 1) елементи до-

рожньої інфраструктури; 2) об'єкти, що мають безпосередній стосунок до події злочину; 3) місце зіткнення або наїзду; 4) сліди коліс (гальмування, юзу, заносу, ковзання, буксування тощо); 5) інші сліди, залишені в результаті події злочину (відокремлені частини лакофарбового покриття транспортного засобу, частини одягу потерпілого, предмети й речі тощо); 6) межі осипу бруду, скла, лакофарбового покриття транспортного засобу тощо; 6) окремі вузли, деталі та елементи вантажу, що відокремилися від транспортного засобу під час зіткнення або наїзду та інші дані, які, на думку поліцейського, вони мають стосунок до ДТП [4, с. 620].

Тактика дій поліції під час оформлення основного додатку до протоколу огляду ДТП – схеми, полягає в обранні опорної лінії, здійсненні вимірювання на місці ДТП, фіксації слідів коліс транспортного засобу й інших слідів події, а також фіксації положення транспортних засобів і їх частин, потерпілого на місці події. Коротко розглянемо дії поліції по кожному з перерахованих пунктів.

Опорні лінії в криміналістиці називають «базові лінії», до яких «прив'язуються» сліди та об'єкти на місці зіткнення чи наїзду й від яких здійснюються всі вимірювання.

Опорні лінії бувають вертикальні та горизонтальні. Вертикальна опорна лінія найчастіше «прив'язується» до одного зі стаціонарних об'єктів, розташування якого зазвичай є або ймовірно залишатиметься незмінним. Наприклад, будівля, її кути, опори моста, кути підземного переходу, опора лінії електропередач тощо. Вертикальна опорна лінія на схемі позначається перпендикулярно поздовжньої осі дороги.

У свою чергу, горизонтальна опорна лінія в більшості випадків збігається з межею проїжджої частини. Винятком є випадок, коли конфігурація дороги не рівна або хвиляста. Рекомендується для зручності відображення обстановки місця події на схемі горизонтальну опорну лінію розташовувати паралельно поздовжньої осі дороги або краю проїзної частини. Горизонтальна опорна лінія позначається на схемі паралельно поздовжньої осі дороги.

Роз'яснення потребує термін «прив'язати», тобто «прив'язати» об'єкти на схемі означає поєднати прямими лініями, розташованими перпендикулярно до вертикальної й горизонтальної опорних ліній. Таких «прив'язок» від кожного об'єкта має бути не менше ніж три загалом. Маються на увазі дві вертикальних та одна горизонтальна. Саме завдяки такій «прив'язці» об'єктів на схемі можна в процесі розслідування з точністю відтворити місце розташування об'єктів на місці ДТП.

У схемі також відображаються виміряні відстані до об'єктів, між об'єктами, розміри самих об'єктів. Усі виміри проводять у метрах без зазначень одиниць виміру й фіксують у схемі в цілих числах або з використанням десяткових дробів (наприклад, 4,0 або 4,2) [5, с. 627]. Найбільш поширеним і зручним способом вимірювання є система прямокутних координат осей по горизонталі «Х» і вертикалі «У». Наприклад, як вісь «Х» використовують прямолінійний

бордюр, проїзна частина, стіна будівлі та інші прямолінійні об'єкти, а вертикальна вісь «Y» має проходити через обраний поліцейським орієнтир і розміщуватися перпендикулярно горизонтальній вісі. Наприклад, дорожній знак, кут будинку, опора електричного стовпа тощо.

Однак існують випадки, коли неможливо визначити чіткі осі координат унаслідок відсутності на місці події чітких ліній або складної конфігурації проїзної частини, наявності дефектів, колійності або слідів транспортних засобів, які трапляються за межами населеного пункту. У таких випадках доцільно здійснювати нанесення об'єктів дорожньої обстановки й базових ліній на схему з виносками-укрупненнями. Якщо місце події знаходиться на лісовій або польовій дорозі, то варто «прив'язати» місце ДТП до відомих орієнтирів. Для цього за допомогою рулетки або завдяки лічильнику спідометра вимірюють і зазначають відстань до місця події від відомих орієнтирів: виїзду з сільської дороги, села, об'єктів навколишнього середовища, які добре помітні й дають змогу без утруднень визначити їх на місці та віднайти місце ДТП. Такі орієнтири на схемі позначають цифрами із зазначенням відстані до них місця події [6, с. 214].

Для складання якісної схеми потрібно зафіксувати довжину, ширину й конфігурацію виявленого сліду, вказати його характер (наприклад, кочення, гальмування, ковзання тощо), ймовірну належність його до конкретного транспортного засобу. Якщо слід прямолінійний, то фіксують його розташування стосовно прийнятої базової лінії, якщо ж слід криволінійний, то для його фіксації розбивають базову лінію на рівні відрізки й так передають розміри та розташування такого специфічного за формою сліду. Для фіксації дугоподібного сліду застосовують спосіб січних хорд, відповідно до яких такий слід ділять на кілька сегментів за допомогою хорди. Із середини кожної хорди до дуги проводиться перпендикуляр, лінійні розміри якого зображуються на схемі.

З метою фіксації слідів шин транспортних засобів вимірюють відстань між слідами шин, залишеними правим і лівим колесами. Якщо рух був прямолінійним, то розмір відповідає коліі конкретної осі транспортного засобу. Такий відрізок має показувати відстань між серединами правого й лівого слідів. Ураховуючи складність визначення середини сліду в реальних дорожніх умовах, замір відстані між слідами проводять між їх односторонніми сторонами (правими та лівими) [7, с. 86].

Розташування транспортного засобу на схемі здійснюється умовними позначеннями, а заміри робляться від центру коліс до базових ліній. Для фіксації транспортного засобу на дорозі достатньо зафіксувати відносно базових ліній розташування осей передніх і задніх коліс транспортного засобу, розташованих з одного боку вертикально та з іншого боку однієї горизонтально. Зазначається також модель транспортного засобу для подальшої його ідентифікації. Фіксується наявність повороту коліс і кут такого повороту.

За наявності розбитого скла на місці ДТП доцільно також це зафіксувати, попередньо встановивши по можливості, від якого транспортного засобу воно відокремилось. Перед початком вимірювань потрібно позначити межі осипу скла та місця їх найбільшої концентрації.

Підсумовуючи наведене, варто зазначити, що схема ДТП є не номерним двостороннім бланком і має містити графічне зображення об'єктів пригоди, таких як:

- 1) ділянка дороги, де сталося ДТП;
- 2) стаціонарні орієнтири, до яких на схемі здійснено «прив'язку» об'єктів і слідів;
- 3) транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення щодо елементів проїзної частини і стаціонарних орієнтирів;
- 4) сліди гальмівного шляху коліс транспортних засобів, зокрема їх розташування стосовно елементів проїзної частини, довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів, довжина слідів на ділянках із різним покриттям;
- 5) розміщення потерпілого щодо всіх об'єктів пригоди, зокрема транспортного засобу, слідів тощо;
- 6) інші сліди та предмети, що стосуються пригоди, зокрема розміщення частин і об'єктів, які відокремилися від транспортного засобу, сліди нашарування та відшарування щодо потерпілого, площа розсіювання уламків тощо;
- 7) координати місця зіткнення чи наїзду;
- 8) ширина проїзної частини разом із роздільними смугами, розташування дорожньої розмітки;
- 9) ширина тротуарів та узбіччя;
- 10) розміри ділянок із різним станом дорожнього покриття;
- 11) розміри й розміщення дефектів дорожнього покриття;
- 12) розташування світлофорів, дорожніх знаків тощо [7, с. 96].

Поряд із цим обов'язково в правому куті схеми заповнюється таблиця дорожніх умов і зазначають об'єкти, зображені на схемі.

Також до схеми вносяться відомості про учасників ДТП, а саме: прізвище, ім'я по батькові кожного з них; дата народження; місце проживання; контактний телефон.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються такі дані: марка (модель) пошкодженого транспортного засобу; його номерний знак; власник транспортного засобу; перелік видимих пошкоджень транспортного засобу. Такі дані засвідчуються підписами учасників ДТП.

#### Висновки

З викладеного в статті видно, наскільки важливою є правильно складена схема огляду місця ДТП. Це пов'язано з тим, що процес розслідування напряму залежить від того, наскільки повно і кваліфіковано буде проведено огляд і зафіксована вся виявлена криміналістично значуща інформація. Від зібраної доказової бази надалі багато в чому залежатиме якість розслідування, встановлення причин виникнення ДТП та виявлення винних. Це важливо як для

реалізації на практиці принципу законності й невідворотності покарання, так і для профілактики аварійності.

#### Список використаних джерел:

1. Статистики аварійності в Україні за 2013–2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
2. Правила дорожнього руху України (зі змінами та доповненнями, внесеними Постановою Кабінету Міністрів України від 21.10.2015 № 869) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://monolith.in.ua/pdd/onlayn-pdr-ukrayini-ukrayinskoymovoyu/>.
3. Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод, затверджений Постановою Кабінету Міністрів

України від 30.06.2005 № 538 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/538-2005-п>.

4. Криміналістика : [підручник для студентів юрид. спец. вищих закладів освіти] / [В.М. Глібоко, А.Л. Дудніков, В.А. Журавель та ін.] ; за ред. В.Ю. Шенітька. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2001. – 684 с.
5. Криміналістика : [учебник] / под. ред. проф. Н.П. Яблокова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 2001. – 718 с.
6. Разумов Э.А. Осмотр места происшествия / Э.А. Разумов, Н.П. Молибога. – К. : РИО МВД Украины, 1994. – 672 с.
7. Дорожньо-транспортні пригоди. Особливості розслідування / авт.-уклад.: А.М. Шабадей, С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х. : Факт, 2003. – 127 с.

*В статтє рассмотрена тактика действий полиции при оформлении основного приложения к протоколу осмотра места дорожно-транспортного происшествия – схемы, приведен порядок составления схемы с целью отражения всех важных элементов и деталей события. Акцентировано внимание на последовательности действий полицейских в отношении сбора и фиксации криминалистически значимой информации, которая должна быть отражена в схеме осмотра дорожно-транспортного происшествия.*

**Ключевые слова:** осмотр места происшествия, место дорожно-транспортного происшествия, протокол осмотра, схема, следы преступления, потерпевший, обстановка преступления.

*The article outlined the tactics of the police when making the main the Annex to the Protocol of survey of a place dorozhno-transport incident – the scheme provided by the order of the mapping to reflect all the important elements and details of the event. The attention is focused on the sequence of actions of the police in the collection and display of relevant forensic information, which should be reflected in the scheme of examination of road and transport incident.*

**Key words:** inspection of the scene, scene of a traffic accident, inspection report, diagram, traces of the crime, victim, situation of the crime.