

ЩОДО СИСТЕМИ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНИХ ЕКСПЕРТИЗ

Під час досудового розслідування та судового розгляду кримінальних проваджень, особливо у справах про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, значення інженерно-технічних експертиз важко переоцінити. Наприклад, за допомогою автотехнічної експертизи встановлюються фактичні обставини дорожньо-транспортних пригод, пов'язані їх механізмом, а також дослідженням технічного стану автотранспортних засобів. У свою чергу, без залізнично-транспортної експертизи неможливо обійтись при розслідуванні залізничних катастроф.

Безперечно, правильне визначення стороною, що ініціює призначення експертизи, її предмета є важливою передумовою успішного вирішення відповідних завдань у кримінальному провадженні. Водночас практика свідчить про наявність певних труднощів щодо зазначеного аспекту правозастосовної діяльності. Зокрема, сторонами не завжди правильно визначаються вид експертизи, яку необхідно призначити, некоректно формулюються питання експертів та не надаються належні матеріали, необхідні для досліджень. Тому важливе теоретичне і прикладне значення має подальше вдосконалення положень щодо внутрішньої класифікації, предмета і завдань інженерно-транспортної експертизи.

В теорії судової експертизи й у нормативно-правових актах з питань судово-експертної діяльності є деякі суперечливі положення щодо досліджуваного виду судової експертизи.

Загалом в Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень (далі – Інструкція) та Науково-методичних рекомендаціях з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень (далі – Науково-методичні рекомендації), затверджених наказом Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 № 53/5 до різновиду інженерно-транспортних віднесено автотехнічну, транспортно-трасологічну та залізнично-транспортну експертизи (п. 1.2.2) [1]. Водночас, у Положенні про експертно-кваліфікаційні комісії та атестацію судових експертів, затверджене наказом Міністерства юстиції України від 3 березня 2015 № 301/5, до експертних спеціальностей віднесено «дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод», «дослідження технічного стану транспортних засобів», «дослідження деталей транспортних засобів», «транспортно-трасологічні дослідження» [2]. З цього приводу можна визначити деякі проблемні питання, вирішення яких сприятиме подальшому вдосконаленню системи інженерно-транспортних експертиз. Зокрема, не зовсім логічним видається підхід до найменування та розподілу підвидових експертиз у межах виду інженерно-транспортної експертизи, а також диференціація їхніх завдань.

Так, сама назва автотехнічної експертизи є не зовсім точною, адже об'єктами зазначеної експертизи, крім автотранспортних засобів, є й інші технічні засоби, що беруть участь у дорожньому русі (мотоцикли, велосипеди тощо), їхні деталі, а також дорожня обстановка та механізм дорожньо-транспортних пригод [3, с. 76–77]. Таким чином, зважаючи на специфіку об'єктів і завдань, указану експертизу логічніше було б іменувати не автотехнічною, а автотехнічною дорожньо-транспортною експертизою, підкресливши Таким чином, значення не тільки досліджень безпосередньо автомобільної техніки, а й обставин дорожньо-транспортних пригод.

Крім того, віднесення до числа інженерно-транспортних експертиз транспортно-трасологічних досліджень не зовсім відповідає положенням теорії криміналістики та судової експертизи. Відповідно до п 2.1. Розділу II Науково-методичних рекомендацій до її завдань віднесена «ідентифікація за слідами, залишеними ТЗ, певного його екземпляра», а також «установлення механізму утворення слідів». Проте, вирішення таких питань традиційно є завданням криміналістичної трасології, а в п. 5.4 Розділу I Науково-методичних рекомендацій експертизу слідів транспортних засобів вказано як підвид трасологічної експертизи. Тому видається доцільним відмовитись від виокремлення транспортно-трасологічної експертизи як окремого підвиду інженерно-транспортних експертиз, віднісши її завдання частково до криміналістичної експертизи слідів транспортних засобів, а частково до автотехнічної експертизи.

Насамкінець також зауважимо, що одним із недоліків положень Науково-методичних рекомендацій, у тому числі й щодо інженерно-транспортної експертизи, є положення щодо надання експертові для дослідження протоколу відтворення обстановки та обставин події (п. 1.7 Розділу II). Проте, в чинному КПК України такої слідчої дії не передбачено. Натомість згідно зі ст. 240 КПК України шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань проводиться слідчий експеримент. Тому давно назріла потреба внести відповідні зміни та передбачити рекомендацію про надання саме протоколу слідчого експерименту.

Підсумовуючи викладене відзначимо, що сьогодні є потреба у подальшому розвитку системи інженерно-транспортних експертиз шляхом більш чіткої диференціації завдань і можливостей різних підвидів експертних досліджень. На нашу думку, така систематизація має в першу чергу враховувати вид транспорту, який виступає об'єктом дослідження, та відповідну галузь спеціальних знань. На цій підставі досліджуваний вид експертизи має включати такі підвиди: 1) автотехнічна дорожньо-транспортна експертиза; 2) залізнично-технічна експертиза; 3) воднотранспортно-технічна експертиза; 4) авіатранспортно-технічна експертиза. Важливими напрямками подальших досліджень є створення нових і удосконалення існуючих методик проведення наведених різновидів інженерно-технічної експертизи, а також розроблення рекомендацій з проведення комплексних експертних досліджень.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5. *База даних «Законодавство України»*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98> (дата звернення: 19.02.2019).

2. Про затвердження Положення про експертно-кваліфікаційні комісії та атестацію судових експертів : наказ Міністерства юстиції України від 3 березня 2015 № 301/5. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-15> (дата звернення: 20.02.2019).

3. Степанюк Р. Л., Абрамчук В. А. Автотехнічна експертиза та її місце в системі судових експертиз в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2017 № 3 (78). С. 73–79.

УДК 343.98: 343.148

Горбенко В. О., ст. судовий експерт Харківського НДЕКЦ МВС України,

e-mail: gorbenkoff@ukr.net

Гарбуз М. В., судовий експерт Харківського НДЕКЦ МВС України,

e-mail: harbuz.m.v@ukr.net

ОСОБЛИВОСТІ ВЕРИФІКАЦІЇ РЕЗУЛЬТАТІВ ВИРІШЕННЯ СИТУАЦІЙНИХ ЗАВДАНЬ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ СКЛАДНИХ СИСТЕМ

Як результат будь-якого суб'єктивного відображення об'єктивних явищ, виявлені при вирішенні ситуаційних завдань причинно-наслідкові зв'язки та умови їх здійснення потребують перевірки істинності. На сьогоднішній день у інженерно-технічній експертизі відсутні уніфіковані нормативні вимоги до верифікації результатів таких досліджень, що при дослідженні складних систем складає певну методологічну проблему. Запропонований концептуальний підхід визначає основні принципи і алгоритм верифікації результатів дослідження причинності.

Будь-яка небезпечна подія в судовій експертизі завжди виступає в трьох іпостасях (ролях): як оригінал, тобто як об'єктивна реальність, відносно якої і вирішується експертне завдання, як фрагментарне відображення оригіналу в наданих на дослідження матеріалах, які є об'єктами дослідження, і як модель оригіналу, що побудована експертом для вирішення основних і проміжних питань. Повнота і якість відображення обставин певної події у вихідних даних експертизи є одним із визначальних факторів результативності експертизи, тому це питання заслуговує особливої уваги.

Інформацію, що міститься в матеріалах кримінального провадження і фрагментарно відображає дійсність (обставини події), треба диференціювати як достовірну, явно неправдиву і ймовірну [1].

Достовірною є інформація, істинність якої з технічної точки зору сумнівів не викликає. Явно недостовірною є інформація, в якій істина відсутня повністю, вона технічно неспроможна.