

Проблеми профілактичної діяльності судових експертів під час дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури

Євген Півньов

аспірант, ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Мін'юсту України, м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-2430-3510>, e-mail: Pivnov@hniise.gov.ua

Доведено необхідність здійснення судовим експертом профілактичної діяльності у сфері досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури. Розглянуто конкретні приклади, коли судові експерти складала профілактичні рекомендації щодо усунення обставин, які сприяли (могли сприяти) учиненню злочину.

Ключові слова: профілактична діяльність судового експерта; дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури; профілактичні рекомендації; безпека дорожнього руху; усунення обставин, що сприяли вчиненню злочину.

Issues in Preventive Activities of Forensic Experts During Research on Road Infrastructure Facilities

Yevhen Pivnov

The author illustrates the importance for a forensic expert to carry out preventive activities in research on road infrastructure facilities. Individual cases were considered when forensic experts made preventive recommendations to eliminate circumstances that contributed (could have contributed) to crime commission.

Keywords: preventive activity of forensic expert; research on road infrastructure facilities; preventive recommendations; road safety; elimination of circumstances that contributed to crime commission.

Дослідження сучасного стану практики проведення експертних досліджень свідчить, що сьогодні судові експерти практично не здійснюють профілактичної діяльності у сфері досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури (утім, як і будь-яких інших досліджень). На нашу думку, така ситуація не є виправданою, оскільки саме цей вид діяльності здатний сприяти виробленню профілактичних рекомендацій з усунення обставин, які сприяли (могли сприяти) учиненню злочину.

Питання профілактичної діяльності судового експерта цікавить як науковців, так і законодавців [1—6]. Так, О. Корнев розглянув адміністративно-правовий статус суб'єкта профілактики службових правопорушень у професійній діяльності працівників судово-експертних установ України, досвід Німеччини із профілактики службових правопорушень у професійній діяльності пра-

цівників судово-експертних установ і визначив концептуальні засади вдосконалення національного законодавства, яке регламентує профілактику службових правопорушень у професійній діяльності працівників судово-експертних установ України [7—9]. Н. Філіпенко, О. Угровецький та О. Шарапова дослідили питання теоретичних основ експертної профілактики й визначили поняття «експертна профілактика» як засновану на законах і підзаконних нормативно-правових актах діяльність судового експерта, спрямовану на виявлення обставин, що сприяли вчиненню злочину, і розроблення заходів з їх усунення з використанням спеціальних знань [10].

Незважаючи на наявність певної кількості наукових досліджень у цій сфері, результати аналізування сучасного стану розробленості досліджуваних проблем дають змогу стверджувати, що сьогодні в судовій

експертології залишається недостатньо дослідженим питання, пов'язане із профілактикою правопорушень під час здійснення судово-експертної діяльності у сфері дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури. Розглянемо порушені питання більш докладно.

Профілактична діяльність судового експерта є важливим елементом експертного забезпечення правосуддя, однак, на жаль, як наголошено вище, в умовах сьогодення його активно не реалізують ані в процесуальній, ані в позапроцесуальній формах. У своєму дослідженні О. Самойлова та І. Печерська зауважили, що основні проблеми судово-експертної профілактики недостатньо законодавчо врегульовано. Ця форма експертної діяльності залишається факультативною, значною мірою залежить від професійного рівня судового експерта, його почуття громадянської відповідальності та сумління. Нині свою профілактичну діяльність судовий експерт реалізує шляхом проведення дослідження із питань, не поставлених ініціатором дослідження, але в межах експертної методики. Змістом експертної профілактики є ініціатива судового експерта у виявленні ознак профілактичного характеру, тому виникає потреба виокремити експертну профілактику як самостійну функцію судового експерта [11].

Роль судового експерта у профілактиці вчинення злочинів описала К. Дікевич, яка зауважила, що значення експертної профілактики передусім полягає у виявленні обставин, що сприяли вчиненню злочинів, а також у виробленні профілактичних заходів у вигляді пропозицій і рекомендацій, спрямованих на запобігання злочинам. В окремих випадках саме застосування спеціальних знань дає змогу з'ясувати причини й умови, що сприяли вчиненню злочинів. Експертна профілактика (як одна з підсистем криміналістичної превенції) активно сприяє реалізації загальнодержавного завдання попередження злочинності [12]. Із цим твердженням слід погодитися, оскільки важливу роль під час експертних досліджень об'єктів

дорожньої інфраструктури має профілактична діяльність судових експертів. Під час проведення досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури на основі спеціальних знань експерт може виявити обставини, які мають значення для запобігання вчиненню кримінального правопорушення, але щодо яких йому не поставили питань.

Станом на сьогодні значна кількість дорожньо-технічних досліджень, які проводять у Національному науковому центрі «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», пов'язані з визначенням причиново-наслідкового зв'язку між невідповідністю техніко-експлуатаційних показників автомобільної дороги й настанням дорожньо-транспортної пригоди (далі — ДТП). У цьому разі аналізуванню підлягають техніко-експлуатаційні показники автомобільної дороги. Розглянемо приклад з експертної практики досліджень техніко-експлуатаційного стану автомобільної дороги, де мала місце ДТП через виїзд на зустрічну смугу автомобіля та зіткнення з іншим автомобілем, який рухався назустріч по «своїй» смузі. Під час проведення дорожньо-технічних досліджень визначили: радіус кривої повороту автодороги ліворуч у напрямку руху автомобіля, що здійснив виїзд на зустрічну смугу руху, становить 1530 м; поперечний профіль проїзної частини спрямований від центру повороту до межі проїзної частини, що доводять проведені на зрізі проїзної частини вимірювання, тобто величина умовної висоти на межі проїзної частини до центру повороту більше ніж на краю проїзної частини праворуч. На підставі проведених досліджень дійшли висновку, що в місці ДТП проїзну частину заокруглено ліворуч радіусом 1530 м з ухилом проїзної частини, спрямованим від центру повороту, тобто влаштовано односкилий профіль проїзної частини, спрямований від центру повороту. Відповідно до вимог будівельних норм і стандартів на цій ділянці автодороги, де мала місце ДТП, слід улаштувати односкилий ухил до центру повороту проїзної частини. Фактично на автомобільній дорозі в місці ДТП влаштовано односкилий профіль проїзної ча-

стини від центру повороту, що спричинило ДТП. Отже, невідповідність улаштування поперечного профілю на ділянці автомобільної дороги могло призвести до втрати керованості транспортним засобом і виїзду автомобіля на смугу зустрічного руху, відповідно, до створення аварійної ситуації та настання ДТП. Виявлені судовим експертом обставини стали підставою для звернення до відповідних підрозділів МВС України, які відповідають за забезпечення дорожнього руху, з метою винесення відповідних приписів щодо усунення причин утворення місця концентрації ДТП.

Розглянемо ще один приклад, коли ДТП полягала в ненаданні водієм легкового автомобіля дороги в русі водієві трамвая. Під час проведення дорожньо-технічних досліджень визначили, що ділянка дороги має проїзну частину, призначену для руху нерейкових транспортних засобів, яка відокремлена розділювальною смугою від трамвайних колій. Опори зовнішнього освітлення розташовано практично на межі проїзної частини. Частину цих опор облаштовано рекламними носіями, які розташовано практично на опорній поверхні суміщеного трамвайного полотна на висоті понад 1,5 м. Конструкція рекламного носія непрозора. Відповідно до проведених досліджень судовий експерт дійшов таких висновків:

- розташування рекламних носіїв, розміщених на опорах електроосвітлення вздовж проїзної частини та трамвайних колій, які розташовані на висоті до 1,5 м і мають непрозору конструкцію, не відповідає загальним вимогам розд. 3 та вимогам п/п. 3.7.1, 3.7.2, 3.7.4, 3.3.1 ДСТУ 3587:2022 [13];
- рекламні носії, розміщені на опорах електроосвітлення вздовж проїзної частини та трамвайних колій, через непрозорість конструкції зменшують можливість видимості трамвайних колій для учасників дорожнього руху;
- розміщення рекламних носіїв на опорах електроосвітлення, які розташовані на відстані менше ніж

0,5 м від межі проїзної частини, унеможлиблює нанесення вертикальної розмітки заввишки до 2 м від поверхні землі для забезпечення дорожнього руху.

Існування такої невідповідності в розміщенні рекламних носіїв погіршує видимість та оглядовість учасникам дорожнього руху, порушує умови безпеки дорожнього руху та може спричинити аварійні ситуації із настанням ДТП.

У розглядуваному випадку наявність таких причин стала підставою для звернення до відповідних підрозділів МВС України, які відповідають за забезпечення дорожнього руху, з метою винесення відповідних приписів щодо демонтажу рекламних носіїв, які не відповідають умовам безпеки дорожнього руху.

Як зазначено вище, профілактичну діяльність судового експерта в галузі досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури можна проводити як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Процесуальна форма пов'язана з реалізацією права судового експерта викладати у висновку експертизи виявлені під час її проведення відомості, які мають значення для кримінального провадження і щодо яких йому не поставили запитань (п. 4 ч. 3 ст. 69 КПК) [14]. Позапроцесуальну форму профілактичної діяльності судового експерта можна реалізувати у складанні судовим експертом профілактичних рекомендацій про факти й обставини, що сприяли (могли сприяти) учиненню злочину на підставі аналізування та узагальнення судово-експертної практики.

Отже, з метою запобігання вчиненню злочинів у сфері дорожнього руху доволі актуально постає питання щодо профілактичної діяльності судового експерта, яку він може проводити як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Від своєчасного дослідження дорожньої інфраструктури та виявлення причин, які можуть спричинити виникнення ДТП, залежить загальне зниження кількості ДТП у майбутньому.

Перелік джерел посилання

1. Актуальні проблеми та організація попередження правопорушень : фонд. лекц. для слухач. навч.-наук. ін-ту заоч. навч. НАВС. Київ, 2014. 38 с.
2. Дмитренко Н. А. Особливості профілактики та попередження окремих груп злочинів у Збройних силах України. *Право та державне управління*. 2019. № 4. С. 101—105.
3. Кікалішвілі М. Методи індивідуальної профілактики корупційних злочинів. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 300—306.
4. Ковалів М. Роль та місце профілактики у сфері боротьби з адміністративними проступками. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. 2017. № 865. С. 230—235.
5. Про затвердження Положення про профілактику правопорушень, пов'язаних із здійсненням службової діяльності працівниками митної служби України : наказ Держмитслужби України від 24.05.2004 р. № 380. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0875-04#Text> (дата звернення: 12.09.2024).
6. Профілактика злочинів : підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін. ; за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. О. М. Джужи. Київ, 2011. 720 с. URL: https://pidru4niki.com/1299101049607/pravo/rivni_vidi_metodi_formi_profilaktichnoyi_diyalnosti (дата звернення: 12.09.2024).
7. Корнев О. В. Досвід Німеччини щодо профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ. *Актуальні проблеми криміналістичного та експертного забезпечення діяльності правоохоронних органів та суду в Україні* : тези доп. учасн. наук.-практ. конф. (Харків, 28.05.2021). С. 102—104. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20210528/article/view/korniev (дата звернення: 12.09.2024).
8. Його ж. Перспективи запровадження зарубіжного досвіду у сфері профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Там само*. 2021. № 4. С. 215—220.
9. Його ж. Шляхи вдосконалення організаційних засад забезпечення профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Право UA*. 2020. № 3. С. 242—247.
10. Філіпенко Н. Є., Угровецький О. П., Шарпова О. В. Теоретичні основи експертної профілактики: поняття та завдання. *Теорія та практика судової експертизи та криміналістики*. 2019. № 20. С. 151—162. DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.2.2019.11> (дата звернення: 12.09.2024).
11. Самойлова О. Ф., Печерська І. О. Експертна профілактика як одна з форм судово-експертної діяльності і роль судового експерта в цій сфері. *Молодий вчений*. 2022. № 2 (102). С. 58—62. DOI: [10.32839/2304-5809/2022-2-102-12](https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-2-102-12) (дата звернення: 12.09.2024).
12. Дікевич К. Г. Особливості судово-експертної профілактики злочинності. Процесуальне та техніко-криміналістичне забезпечення досудового розслідування. Харків, 2019. С. 51—53.
13. ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану [Чинний від 01.12.2022]. URL: <http://budstandart.com> (дата звернення: 12.09.2024).
14. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 р. № 4651-VI (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 12.09.2024).