

СЕКЦІЯ 1

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОЇ НАУКИ В ДОСЛІДЖЕННЯХ МОЛОДИХ УЧЕНИХ

УДК 343.983.25

Віктор Адамович Абрамчук,

*судовий експерт відділу автотехнічних досліджень
та криміналістичного дослідження транспортних засобів
Рівненського науково-дослідного
експертно-криміналістичного центру МВС України*

ОКРЕМІ ПРАВОВІ Й ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПИТАННЯ ПРОВЕДЕННЯ ТРАСОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ СЛІДІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У СУДОВІЙ ЕКСПЕРТИЗИ

У практиці протидії злочинності суттєве значення відіграють судово-експертні дослідження транспортних засобів і слідів їх застосування. Це пов'язано передусім з широким поширенням автотранспорту в житті суспільства і активним його використанням як для вчинення умисних злочинів, так і в звичайному дорожньому русі, що призводить до дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками. У зв'язку з цим, в теорії та практиці судової експертизи треба приділяти значну увагу розвитку теоретичних положень відповідного виду експертизи і науково-методичним рекомендаціям щодо безпосереднього проведення експертних досліджень.

Однією із значущих проблем у даній сфері видається суперечливість підходів у практиці нормативно-правового регулювання судово-експертної діяльності щодо сутності та місця в системі експертиз трасологічних досліджень транспортних засобів і їхніх слідів.

Так, в «Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень» та «Науково-методичних рекомендаціях з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень», затверджених наказом Міністерства юстиції України 8 жовтня 1998 року № 53/5 (у поточній на сьогодні редакції), а також у відомчих нормативно-правових актах щодо атестації судових експертів реалізовано концепцію диференціації трасологічних досліджень слідів транспортних засобів у два різних роди судової експертизи – трасологічну та інженерно-транспортну. При цьому очевидно,

що основною підставою для такого кроку законодавця стали практичні потреби судово-експертних установ щодо завдань і можливостей підрозділів криміналістичної експертизи та інженерно-технічних досліджень. Проте, на нашу думку, такий підхід призводить до деяких суперечностей щодо його відповідності теоретичним засадам судової експертизи та потребам більш якісного нормативного врегулювання судово-експертної діяльності.

Якщо проаналізувати визначені у вищенаведених нормативно-правових актах об'єкти і завдання трасологічної експертизи у сфері дослідження слідів транспортних засобів (різновид криміналістичної експертизи) і транспортно-трасологічних досліджень (різновид інженерно-технічної експертизи) неважко дійти до висновку, що друга експертиза фактично являє собою підвид першої. Тобто фактично один із напрямів трасологічних досліджень транспортних засобів, а саме той, що здійснюється у зв'язку з аналізом слідів дорожньо-транспортних подій, штучно виокремлено з числа криміналістичних досліджень.

З точки зору вимог ч. 3 ст. 7 Закону України «Про судову експертизу» судово-експертну діяльність, пов'язану з проведенням криміналістичних експертиз, можуть здійснювати виключно державні спеціалізовані установи. Водночас інші види експертиз можуть проводитись судовими експертами, які не є працівниками цих установ. Отже, з одного боку, виникає ситуація, коли встановити експертним шляхом, чи були залишені сліди, виявлені на місці певного злочину певним транспортним засобом, можна виключно провівши трасологічну експертизу в державній спеціалізованій установі. Але, з іншого боку, відповісти на це ж саме питання можна й у межах транспортно-трасологічної експертизи, одним із завдань якої також є ідентифікація транспортного засобу за залишеними слідами.

У правозастосовній практиці трасологічні дослідження проводяться у кримінальному провадженні про більшість кримінальних правопорушень (вбивства, крадіжки, грабежі і т.д.), а транспортно-трасологічні лише у справах про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема, пов'язані з виникненням дорожньо-транспортних подій.

Загалом у сучасний період існує тенденція щодо розширення сфери судово-експертної діяльності поза межами державних

спеціалізованих установ, а також недоцільності існування окремого класу криміналістичних експертиз, розвитку комплексних досліджень тощо. Отже, видається перспективним становлення окремого виду експертизи, а саме трасологічних досліджень слідів транспортних засобів, в межах роду судової трасологічної експертизи. У даному сенсі експерти, які проводять транспортно-трасологічні експертизи, повинні мати можливість здійснювати й усі ті дослідження, які сьогодні відносяться до числа завдань криміналістичної трасологічної експертизи слідів транспортних засобів. І навпаки, експерти-криміналісти у змозі вирішувати питання стосовно галузі транспортної трасології.

Підсумовуючи вищевказане відзначимо, що в сучасний період питання диференціації та систематизації судових експертиз, пов'язаних із дослідженням слідів транспортних засобів, потребують подальшого вивчення. Їх вирішення тісно пов'язано із необхідністю вдосконалення теоретичних положень криміналістики та судової експертизи щодо співвідношення криміналістичної трасології та судових інженерних наук, зокрема, судової автотехніки. Видається, що об'єднання всіх трасологічних досліджень в єдину систему сприятиме підвищенню рівня науково-методичного забезпечення даної сфери судово-експертної діяльності.

Одержано 23.04.2020



УДК 343

Руслан Габілович Агаєв,

*ад'юнкт Харківського національного
університету внутрішніх справ*

ПРОТИДІЯ НАРКОМАНІЇ ЯК НАПРЯМОК ДІЯЛЬНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Наркоманія – це суспільна проблема, що характеризується трьома критеріями: медичним, соціальним та юридичним. Медичний критерій наркоманії характеризується тим, що вживання наркотичних засобів призводить до клінічних проявів наркоманії у вигляді наступних синдромів: психічна залежність, фізична залежність і толерантність [4, с. 145].