

напруженням, під час якого діти швидко втомлюються та стають неуважними, у положеннях чинного КПК України передбачено, що час допиту неповнолітнього не може тривати без перерви одну годину, а всього понад дві години в день. При цьому, закон не встановлює тривалості перерви. Слідчий повинен визначити її за своїм внутрішнім переконанням. Допомогти в цьому йому можуть законні представники, педагог, психолог або лікар, які присутні при допиті. У будь-якому випадку слід враховувати вік дитини, його процесуальний статус, психічне здоров'я, психологічні особливості, здатність швидко втомлюватися, вміння концентрувати увагу, тощо.

Крім того, неповнолітні у віці до 16 років не попереджаються про кримінальну відповідальність за відмову від дачі показань і за дачу неправдивих свідчень, але разом з тим слідчий повинен в зрозумілих висловах роз'яснити дитині, що надання правдивих показань це її громадський обов'язок, про що в протоколі допиту робиться відмітка.

Враховуючи викладене вище, можна дійти висновку, що допит неповнолітньої особи є складною слідчою (розшуковою) дією і, з боку слідчого, потребує ретельної підготовки. Безумовно, в успішному проведенні такої дії, важливу роль відіграє професіоналізм слідчого, його вміння та навички спілкування з неповнолітніми. Як показує практика, навіть найкращому слідчому не обійтись без допомоги психологів та педагогів, які володіють спеціальними знаннями в галузі дитячої та юнацької психології й педагогіки, адже, хто як не вони, розуміються на психології неповнолітніх

Список бібліографічних посилань: 1. Кримінальний процесуальний кодекс України : закон України від 13.04.2012 № 4651-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 01.10.2018). 2. Маркус В. О. Криміналістика : навч. посіб. Київ, 2007. 558 с.

Одержано 17.10.2018

УДК 343.71

Катерина Володимирівна ШАХОВА,

кандидат юридичних наук, докторант

Харківського національного університету внутрішніх справ;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6431-3757>

ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ СЛІДЧИХ ТА ОПЕРАТИВНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ПІД ЧАС ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВОЇ ПРОТИДІЇ СТАТЕВИМ ЗЛОЧИНАМ

Захист прав громадян є однією з найважливіших функцій Української демократичної правової держави. Вказана функція виражається в здійсненні відповідними правоохоронними органами України у вигляді виявлення, попередження та припинення, а також досудове кримінальних проваджень, зокрема шляхом збору та фіксації фактичних даних про можливу протиправну діяльність окремих осіб та груп, за допомогою застосування сил, засобів та методів оперативно-розшукової діяльності [1]. Тобто, сьогодні в процесі оперативно-розшукової протидії злочинам проти статевої свободи та статевої недоторканності особи підрозділи кримінальної поліції використовують весь комплекс можливостей оперативно-розшукової діяльності. Водночас, аналізуючи емпіричні матеріали можна констатувати, що сьогодні лише по третині вчинених злочинів досліджуваної категорії встановлено винних осіб [2], тобто окремої уваги зі сторони науковців привертає увага здійснення взаємодії між слідчими та оперативними працівниками в процесі досудового розслідування кримінальних проваджень за фактом вчинення злочинів проти статевої свободи та статевої недоторканності особи. Разом з цим, опитані респонденти визначають, що окресленому процесу в практичній діяльності притаманна велика кількість проблемних аспектів, які потребують термінового вирішення.

Слід відмітити, що аналіз емпіричного матеріалу свідчить, що взаємодія між слідчими та оперативними працівниками під час досудового розслідування кримінальних проваджень за фактом вчинення статевих злочинів, відбувається у вигляді певних взаємопов'язаних систем дій:

- 1) які, пов'язані із виконанням оперативними працівниками доручень слідчого на проведення слідчих (розшукових) дій, зокрема першочергових;
- 2) які, пов'язані із виконанням оперативними працівниками доручень слідчого на проведення негласних слідчих (розшукових) дій;
- 3) які, не мають процесуального статусу, однак здатні надати можливість виявити інформацію, що становитиме інтерес для кримінального провадження.

Вище зазначене свідчить, що взаємодія між слідчими та оперативними працівниками під час досудового розслідування кримінальних проваджень за фактом вчинення статевих злочинів це певна діяльність оперативних працівників, яка здійснюється виключно під керівництвом та/або узгодженням із слідчим за даним провадженням чи процесуальним керівником та направлена протидію злочинам означеної категорії. Водночас, аналіз емпіричного матеріалу свідчить, що означений вид діяльності характеризується наступними проблемними аспектами:

- 1) не врахування слідчими досвіду та думки оперативних працівників щодо доцільності проведення окремих негласних слідчих (розшукових) дій як першочергових;
- 2) не використання слідчими та оперативними працівниками допомоги психологів, психіатрів та інших спеціалістів при допиті потерпілої особи, що в кінцевому результаті здатне допомогти визначити уточнюючі обставини вчиненого злочину;
- 3) формальне залучення до відпрацювання території вчинення статевих злочинів працівників інших сіл та підрозділів поліції, зокрема превентивної служби поліції (дільничних офіцерів поліції) та працівників ювенальної поліції;
- 4) формування упереджувального суб'єктивного становлення більшості слідчих та оперативних працівників зокрема чоловічої статі до потерпілих осіб від зґвалтування чи статевих зносин у неприродній формі як оману правоохоронних органів, у зв'язку з чим відбувається затягування проведення окремих слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій;
- 5) не прийняття оперативними та слідчими працівниками жодних заходів з метою недопущення тиску чи вчинення фізичної розправи з боку статевих злочинів у випадку вчинення сімейного насильства або знайомою особою.

Аналізуючи вказану проблематику, слід резюмувати, що більшість із них пов'язана із необхідністю внесення змін у такі нормативні акти як: Кримінальний процесуальний кодекс України, Інструкцію про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні, затверджену спільним наказом Генеральної прокуратури України, МВС, СБУ, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства фінансів України, Міністерства юстиції України від 16 листопада 2012 р. № 114/1042/516/1199/936/1687/5, Інструкцію з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, затверджену наказом МВС України від 07.07.2017 № 575 та нормативні акти закритого характеру.

Список бібліографічних посилань: 1. Про оперативно-розшукову діяльність : закон України від 18.02.1992 № 4651-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12> (дата звернення: 01.10.2018). 2. Статистичні дані Генеральної прокуратури України // Генеральна прокуратура України : офіц. сайт. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html> (дата звернення: 01.10.2018).

Одержано 19.10.2018

УДК 343.983.25

Сергій Олександрович ШЕВЦОВ,

кандидат педагогічних наук, заступник директора
Харківського науково-дослідного
експертно-криміналістичного центру МВС України

ЕКСПЕРТНИЙ АНАЛІЗ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД: ПИТАННЯ ПЕРЕДБАЧЕННЯ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

В Україні, як і в усьому світі, зберігається високий рівень смертності з причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Перше місце у рейтингу основних причин ДТП посягає найчисленніша група – причини, пов'язані з діями учасників дорожнього руху, що не відповідають Правилам дорожнього руху (далі – ПДР, Правила) і дорожній обстановці (понад 90% ДТП від їх загальної кількості), друге місце – причини, пов'язані з несправністю транспортних засобів (далі – ТЗ), третє – причини, пов'язані з незадовільними дорожніми умовами [1, с. 14–15].

Безумовно недотримання вимог ПДР учасниками руху потребує постійного аналізу виявлених причин та пошуку шляхів з усунення проблеми. Особливо це стосується дій водія ТЗ, як оператора джерела підвищеної небезпеки. У більшості випадків водій взаємодіє з ТЗ у мінливому середовищі, де вірогідність виникнення нештатної ситуації достатньо висока, тому від практичних навичок водія, від вміння виявляти ознаки та *передбачати* (прогнозувати) можливість виникнення небезпеки для руху, залежить загальна безпека на дорозі.

На наш погляд, саме функції «*передбачення*» в діях водія ТЗ слід приділити особливу увагу. «*Передбачення*» в науці – футурологічний метод визначення, опису об'єктів, явищ фізичної реальності, які ще не існують але можуть з'явитися і бути виявленими, де *футурологія* (від лат. *futurum* – майбутнє та грец. *λόγος* – вчення) – це наука прогнозування майбутнього [2].

Щодо терміну «*передбачення*», то вперше його було застосовано у міжнародній Конвенції про дорожній рух від 8 листопаду 1968 року (далі – Конвенції) у статті 13: «Скорость и дистанция. 1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством... Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии *предвидеть*...» [3].

Пізніше, у 1973 році в СРСР були введені в дію Правила дорожнього руху, які, в частині вибору водієм швидкості руху та вжиття заходів із запобігання ДТП, повністю відповідали основним вимогам Конвенції, а саме: «п.73. Водитель должен выбрать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза, быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством. Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он *должен был и мог предвидеть*» [4].

В подальшому Правила були перероблені, доповнені та введені в дію у 1980 році. Але вже у новій редакції, в положеннях про вибір водієм швидкості руху, термін «*передбачення*» був відсутній: «п. 9.6. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей и состояния транспортного средства и груза. В случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства» [5].