DOI: 10.32844/2222-5374-2020-105-3.51

УДК: 343.985:343.346

Чичиркін А. О.,

директор Адвокатського бюро «Андрія Чичиркіна», адвокат

ВЗАЄМОДІЯ СЛІДЧОГО З ЕКСПЕРТНИМИ ПІДРОЗДІЛАМИ ПІД ЧАС СЛІДЧОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, проведення слідчого експерименту є однією із обов'язкових слідчих (розшукових) дій, яка вимагає від слідчого концентрації розумових і організаційних здібностей та значної витрати процесуального часу у межах досудового розслідування, яка може бути належним чином забезпечена за рахунок взаємодії з експертними підрозділами. У цій категорії кримінальних проваджень слідчий експеримент є джерелом інформації щодо параметрів і характеристик ДТП, отримати які іншими способами неможливо, і без яких багато важливих експертних завдань не можуть бути вирішені при проведенні судових експертиз. Метою статті є дослідження особливостей взаємодії слідчого з експертними підрозділами під час слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, шляхом встановлення напрямів взаємодії між слідчим та експертами під час слідчого експерименту у зазначеній категорії справ; розкриття видів слідчого експерименту та типових ситуацій взаємодії слідчого з експертами у ході його проведення під час розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України; визначення ролі експерта як спеціаліста, залученого до слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; виявлення недоліків, що виникають при неправильно організованій взаємодії слідчого з експертом під час слідчого експерименту, пропозиція щодо заходів їх запобігання. В статті висвітлено та розкрито зміст особливостей взаємодії слідчого з експертними підрозділами під час слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. З'ясовано, що одним із основних недоліків при оформлення протоколу є те, що слідчий під час проведення слідчого експерименту постійно оцінює умови, хід і результати дослідів. При складанні протоколу слід пам'ятати, що оцінка результатів слідчим та іншими учасниками слідчого експерименту знаходиться поза рамками протокольного оформлення. Як правило, оцінка результатів констатується у кінці протоколу.

Ключові слова: слідчий, експертний підрозділ, взаємодія, слідчий експеримент, розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Актуальність теми. Роль слідчого експерименту в кримінальних провадженнях при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху

або експлуатації транспорту важко переоцінити, так як в переважній більшості випадків слідчий експеримент є нічим іншим як об'єктивним джерелом цифрових даних, які на ряду з оглядом місця події, дають повну математичну картину обставин та обстановки ДТП, що є предметом розслідування конкретного випадку.

Під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, проведення слідчого експерименту є однією із обов'язкових слідчих (розшукових) дій, яка вимагає від слідчого концентрації розумових і організаційних здібностей та значної витрати процесуального часу у межах досудового розслідування, яка може бути належним чином забезпечена за рахунок взаємодії з експертними підрозділами. У цій категорії кримінальних проваджень слідчий експеримент є джерелом інформації щодо параметрів і характеристик ДТП, отримати які іншими способами неможливо, і без яких багато важливих експертних завдань не можуть бути вирішені при проведенні судових експертиз.

Взаємодія слідчого з експертом під час підготовки до слідчого експерименту, а також безпосередньо при його проведенні, має надзвичайне значення, оскільки відсутність результатів такої слідчої (розшукової) дії в більшості випадків не дасть можливості прийняти законне рішення у кримінальному провадженні, за наслідками досудового розслідування, а допущення тактичних і технічних помилок при його проведенні, зменшить шанси щодо притягнення винного до кримінальної відповідальності, а як наслідок порушить права потерпілого, а також призведе до дисбалансу в порядку доказування цього виду злочину.

Невирішені питання. Про взаємодію слідчого з експертами у кримінальному провадженні розглядалося В.В. Ковальовим у кандидатській дисертації на тему «Взаємодія слідчого з працівниками експертної служби МВС України» [1], але взаємодія слідчого з експертними підрозділами під час проведення слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є малодослідженою у наукових джерелах, не дивлячись на проблемні моменти, які виникають в ході проведення цієї слідчої (розшукової) дії, у тому числі при взаємодії між слідчим та іншими її учасниками.

Метою статті є дослідження особливостей взаємодії слідчого з експертними підрозділами під час слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, шляхом встановлення напрямів взаємодії між слідчим та експертами під час слідчого експерименту у зазначеній категорії справ; розкриття видів слідчого експерименту та типових ситуацій взаємодії слідчого з експертами у ході його проведення під час розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст.286 КК України; визначення ролі експерта як спеціаліста, залученого до слідчого експерименту при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; виявлення недоліків, що виникають при неправильно організованій взаємодії слідчого з експертом під час слідчого експерименту, пропозиція щодо заходів їх запобігання.

Виклад основного матеріалу. Проведенням слідчого експерименту слідчий у взаємодії із експертом-автотехніком може вирішити важливі для

розслідування дорожньо-транспортного злочину завдання: 1) для забезпечення об'єктивності розслідування ДТП вивчити будь-які явища; 2) визначення спроможності здійснення певних дій учасниками ДТП в конкретній обстановці; 3) щодо з'ясування об'єктивної можливості існування окремих обставин механізму дорожньо-транспортного злочину; 4) щодо встановлення окремих елементів і стадій механізму дорожньо-транспортного злочину; 5) щодо з'ясування можливості існування окремих обставин такого механізму; 6) щодо з'ясування процесу освітленості тих чи інших елементів на місці ДТП з метою визначення, наприклад, напрямку, характеру і швидкості руху транспортних засобів у момент виникнення аварійної обстановки [2, с. 71-72].

Залежно від обставин кримінального правопорушення ці положення можуть бути конкретизовані для досягнення завдань, а саме: 1) встановлення технічного стану транспортного засобу та його систем і механізмів у русі; 2) визначення оглядовості і видимості з кабіни водія під час ДТП; 3) встановлення чутності звукових сигналів і роботи двигуна автомобіля з певних ділянок місця ДТП; 4) визначення швидкості руху транспортного засобу і пішохода та ін.

Проведення слідчого експерименту регламентовано ст. 240 КПК України, у якій зазначається, що з метою перевірки й уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, слідчий, прокурор мають право провести слідчий експеримент шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань [3, с. 504].

Отже, слідчий експеримент – це слідча (розшукова) дія, яка полягає у відтворенні дій, обстановки, обставин певної події, проведенні необхідних дослідів чи випробувань з метою перевірки зібраних доказів, перевірки і оцінки слідчих версій про можливість існування тих чи інших фактів, що мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення [4, с. 409].

Зміст слідчого експерименту як слідчої (розшукової) дії полягає у здійсненні спеціальних дослідних дій з метою перевірки й уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, а також для перевірки висунутих гіпотез, версій та отримання нових доказів [5, с. 8].

У слідчій практиці щодо розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту найбільш поширені слідчі експерименти, під час яких визначаються:

- відстані (з метою їх уточнення) між учасниками події чи іншими об'єктами;
- траєкторія руху транспортних засобів чи пішоходів, виявлення їх напрямку, довжини і форми;
- швидкість руху транспортних засобів за показаннями свідків;
- швидкість пересування пішоходів за показаннями свідків чи учасників події;
- час, що витрачається транспортним засобом на подолання траєкторії визначеної форми і довжини;

- момент відкриття видимості на нерухому перешкоду з урахуванням перешкод, що знижують оглядовість (видимість);
- момент відкриття (і відстань) взаємної видимості з урахуванням перешкод, що знижують оглядовість на поворотах дороги і на переломах її повздовжнього профілю;
- момент відкриття (і відстань) видимості пішохода, що пересувається через проїжджу частину і направляє на смугу руху із-за нерухомого об'єкта на проїжджій частині чи із-за транспортного засобу, що рухається;
- механізм нанесення ушкоджень транспортними засобами, шляхом їх зіставлення (сполучення);
- можливість і механізм нанесення тілесних ушкоджень, шляхом зіставлення транспортного засобу і людини;
- вплив технічного стану окремих агрегатів і механізмів на динамічні якості та керованість автомобіля;
- різні експлуатаційні якості конкретного транспортного засобу у визначених дорожніх умовах [6, с. 407–408].

На професійному рівні при проведенні слідчого експерименту відповідні дослідні дії може виконати залучений експерт – автотехнік, трасолог, судово-медичний експерт та ін.

У слідчій та експертній практиці частими є випадки, коли слідчий експеримент проводиться за клопотанням експерта (його ініціативою, повідомленою слідчому при взаємодії), якому слідчий планує призначити автотехнічну експертизу. У такій ситуації залучений у відповідну слідчу (розшукову) дію експерт виступає в якості спеціаліста.

Під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту слідчий експеримент забезпечує отримання інформації, різних вихідних даних, необхідних для проведення судових експертиз.

Цілком справедливо зазначає В. В. Тіщенко, що суттєву допомогу в проведенні слідчого експерименту надає спеціаліст, компетентний у відповідній галузі знань. Він надає допомогу слідчому в плануванні та підготовці дослідницьких дій, у створенні умов експерименту, визначенні заходів безпеки учасників, а також в організації проведення дослідів, фіксації та оцінюванні їх результатів [7, с. 322].

Спеціаліст під час проведення слідчого експерименту за дорученням слідчого проводить вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складає плани і схеми, виготовляє графічні зображення місця чи окремих речей, виготовляє відбитки та зліпки [5, с. 14–15].

Слідчий експеримент під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту проводиться в місці, де відбулась ДТП. Цими місцями можуть виявитись дороги чи вулиці з інтенсивним дорожнім рухом. Тому в необхідних випадках, варто виділити групу осіб, які будуть надавати додаткову (службову) допомогу слідчому під час взаємодії (зокрема, такими особами можуть бути працівники патрульної поліції). У цих випадках на них покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху, а також додаткова технічна допомога із безпечної підготовки і проведення слідчого експерименту. При цьому участь працівників патрульної поліції обумовлена й необхідністю охорони місця

слідчого експерименту. Визначені особи повинні бути ознайомлені з тактичним планом проведення слідчого експерименту [8, с. 16].

Однією з найважливіших дій на підготовчому етапі слідчого експерименту при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є визначення місця та часу проведення відтворення.

У разі, якщо за об'єктивних обставин у місці ДТП слідчий експеримент, слідчий звертається до експертного підрозділу для вибору іншої ділянки дороги, що відповідає за параметрами місця події, що розслідується.

Не менш важливим є вибір часу проведення слідчого експерименту під час розслідування правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Особливо він набуває значення, коли ДТП сталась у вечірній час або на світанку і за допомогою цієї слідчої дії необхідно візуально встановити певні дані в умовах визначеної освітленості.

На підготовчому етапі слідчий у взаємодії із спеціалістом (експертом) повинен визначити технічні засоби необхідні для проведення слідчого експерименту. В процесі цієї слідчої дії можуть знадобитися: фотоапарат; відеокамера; вимірювальні інструменти; оптичні прилади; освітлювальна апаратура; знак «Небезпека»; прилади для визначення ступеня вологості, температури; манекени, муляжі, макети тощо.

Взаємодія слідчого з експертом на робочому етапі слідчого експерименту має свої особливості.

На робочому етапі слідчого експерименту під час розслідування можливі типові ситуації взаємодії слідчого із спеціалістом (експертом) для досягнення мети слідчої (розшукової) дії. Розглянемо їх.

Ситуація перша. У відповідності до проведеного анкетування з понад 200 респондентами, які займають посаду слідчого за напрямком розслідування ДТП та експертів технічної спеціальності, проведення слідчого експерименту з метою встановлення видимості під час ДТП проводиться за безпосередньої взаємодії між собою в 37,3% випадків.

Найчастіше слідчий експеримент з метою встановлення видимості проводиться для встановлення можливості бачити:

- людини (групи людей), один одного (водій – пішохід; пішохід – пішохід; водій – водій, які стоять чи рухаються);
- транспортні засоби (автомобілі, автобуси, трактори, дорожні машини, причепа та ін.);
- дорожні знаки (будівельні роботи, нестандартні покажчики та ін.);
- світлові сигнали (світлофорів, спеціальних миготливих пристроїв та ін.);
- природні об'єкти (з виступаючими деталями – дерева, спорудження тощо);
- перешкоди на дорозі (лежача людина, предмет, обвал, завал, наслідки ремонтних робіт й ін.) [8, с. 21].

Розташувавшись по місцях, особа, яка знаходиться за кермом транспортного засобу (статист) починає рух за командою слідчого або спеціаліста. Важливим елементом слідчого експерименту, при цьому, є встановлення точки, в якій транспортний засіб стає видимим. Визначити цю точку можна різними шляхами. Один із способів полягає в тому, що статист

або спеціаліст, який перебуває у транспортному засобі, за командою слідчого викидає з вікна транспортного засобу мішечок з піском чи крейдою. Більш точним є інший спосіб, суть якого полягає у визначенні точки входження транспортного засобу в поле видимості за допомогою нерухомих об'єктів. Орієнтиром можуть бути дорожні знаки чи дерева, що розташовуються біля проїжджої частини, або нерухомий об'єкт, який спеціально встановлюється спеціалістом (манекен, дорожній знак). Коли слідчий подає сигнал статисти, що автотransпортний засіб увійшов в поле видимості, статист визначає напроти якого нерухомого об'єкту він знаходиться в цей час. Для досягнення більшої ймовірності результатів і доказового значення, в салоні транспортного засобу слід додатково розмістити двох понять, які б теж могли спостерігати нерухомі об'єкти, за якими визначається точка входження у поле видимості.

Ситуація друга. Згідно того ж анкетування, проведення слідчого експерименту з метою встановлення оглядовості при ДТП проводиться за безпосередньої взаємодії між слідчим та експертом в 42,4% випадках.

Слідча (розшукова) дія відбувається наступним чином. За вказівкою водія, чий показання перевіряються, розміщається той самий об'єкт, що обмежив оглядовість (автомашина, тролейбус, трамвай, щит і т.д.) або аналогічний йому за габаритами. Дуже важливо при цьому дотримати відстань між транспортним засобом і бордюром. У присутності всіх учасників слідчого експерименту у водія уточнюють смугу руху транспортного засобу щодо осової лінії. Потім слідчий пропонує водієві, рухаючись по зазначеній смузі, зупинити транспортний засіб у точці, звідки видимість не обмежена перешкодою, після чого понятим пропонується переконатися в цьому. Після цього транспортний засіб переміщається уздовж своєї осової лінії на невелику відстань до тих пір, поки не настане обмеження оглядовості [9, с. 214].

Ситуація третя. Анкетуванням підтверджено, що слідчий експеримент з метою встановлення швидкості транспортного засобу проводиться за безпосередньої взаємодії між слідчим та експертом в 70,6 % випадках.

Для цього, свідок стає в те місце, з якого він спостерігав рух транспортного засобу до ДТП. Слідчий разом із спеціалістом та двома понятими розміщується біля нього. За кермо транспортного засобу, в цьому випадку, слід посадити статиста. Окремо ми звертаємо увагу на те, що при неможливості використання транспортного засобу, який брав участь в ДТП, необхідно використовувати транспортний засіб тієї ж моделі і того ж кольору, що і учасник ДТП, оскільки це впливає на зорове сприйняття швидкості.

На транспортному засобі необхідно кілька разів проїхати експериментальну ділянку, поки свідок не визначить, що приблизно така була швидкість руху транспортного засобу до моменту ДТП. Статист ще декілька разів проїжджає визначену ділянку вже зі швидкістю, яку раніше називав свідок. Даний слідчий експеримент необхідно провести не менше трьох разів для того, щоб переконатися в стабільності отриманих результатів. У випадку розбіжності визначається найменша і найбільша швидкість руху, що відбивається у протоколі. При проведенні експерименту дані, що були отримані після кожного разу, не повинні повідомлятися свідку, оскільки при цьому він може корегувати свої показання.

Ситуація четверта. Якщо завданням слідчого експерименту є визначення часу, необхідного для подолання потерпілим відстані до місця наїзду, то спеціаліст (як правило, судовий медик або автотехнік) може допомогти при підборі пішохода, що має фізичні дані, близькі до даних потерпілого; в розстановці учасників слідчого експерименту; при оцінці результатів слідчої (розшукової) дії. На жаль, результати вивчення кримінальних проваджень засвідчують, що слідчі вкрай рідко звертаються по допомогу до фахівців у галузі судової автотехніки та судової медицини для вирішення зазначених завдань. У відповідності до анкетування, така взаємодія має місце в 49,1% випадків.

Ситуація п'ята. Проведене анкетування свідчить, що слідчий експеримент з метою встановлення можливості водія уникнути ДТП проводиться за безпосередньої взаємодії між слідчим та експертом в 74,7% випадках.

Перед проведенням такого слідчого експерименту необхідно особливо прискіпливо провести допит, попередньо проконсультувавшись з експертом-автотехніком, при цьому з'ясувавши всі деталі події. Після допиту необхідно посадити досвідченого водія, зокрема спеціаліста-експерта, за кермо автомобіля. На проїжджій частині слід позначити крейдою місце зіткнення. По можливості, в максимально приближених умовах, необхідно провести слідчий експеримент. У випадку, якщо транспортний засіб об'їжджає позначку можна зробити висновок про те, що водій мав можливість уникнути ДТП, проте, в силу певних чинників не зробив цього.

Як і при будь-якому іншому слідчому експерименті отримати достовірні результати можливо лише шляхом багаторазового проведення.

При аналізі кримінальних проваджень нами було виявлено низку недоліків, які найчастіше зустрічаються при оформленні протоколу. Майже у половини вивчених нами кримінальних проваджень є недостатньо чітке формулювання мети даної слідчої (розшукової) дії, а інколи, і взагалі невідповідність мети, процесу та результатів слідчого експерименту.

Обов'язковою умовою є багаторазове виконання дослідів зі зміною умов їх проведення, з метою перевірити і оцінити слідчі версії, що виникають у ході розслідування правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Проте, в протоколі слідчого експерименту слідчі детально й якісно описавши умови проведення першого дослідів та його результатів, опис наступних дослідів замінюють фразою: «аналогічні слідчі дії проводились 3 рази і отримані аналогічні результати». Таке складання протоколу є неправильним, оскільки позбавляє можливості надалі при його вивченні простежити всю динаміку розвитку слідчого експерименту і ті відхилення, які мали місце при його проведенні.

Одним із основних недоліків при оформлення протоколу є те, що слідчий під час проведення слідчого експерименту постійно оцінює умови, хід і результати дослідів. При складанні протоколу слід пам'ятати, що оцінка результатів слідчим та іншими учасниками слідчого експерименту знаходиться поза рамками протокольного оформлення. Як правило, оцінка результатів констатується у кінці протоколу. У заключній частині протоколу можливе лише сполучення всіх результатів і ні в якому разі не оцінка [10, с. 84].

Отже, основними тактичними особливостями взаємодії слідчого з експертом під час слідчого експерименту при розслідуванні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є:

а) створення умов проведення слідчого експерименту, які максимально наближені до тих при яких відбулось ДТП (у відповідний час доби, в подібних погодних умовах при однаковому освітлені, підбір місця проведення слідчої (розшукової) дії);

б) участь в інструктажі учасників слідчого експерименту;

в) багаторазовість проведення однорідних дослідів та їх серійність, при якій кожна з експериментальних дій здійснюється у змінених умовах (варіабельність).

Використання слідчим допомоги залученого експерта як спеціаліста вбачається корисним під час проведення таких операцій: а) визначення мети й вироблення плану проведення слідчого експерименту; б) підготовка умов відтворення з максимальним наближенням до реальної обстановки на всіх стадіях ДТП; в) підготовка транспортних засобів та/або учасників ДТП до слідчого експерименту; г) розроблення окремих завдань слідчого експерименту; д) підготовка до застосування та саме застосування науково-технічних засобів і методів з метою виявлення та фіксації обставин, що мають доказове значення; є) правильна оцінка результатів, отриманих під час проведення слідчого експерименту.

Типовими ситуаціями взаємодії слідчого з експертом на робочому етапі проведення слідчого експерименту під час розслідування ППБДРЕТЗ є: 1) встановлення видимості під час ДТП (визначення можливості водія, пішоходів бачити один одного, автомобілі, дорожні знаки, інші предмети; встановлення можливості осліплення); 2) встановлення оглядовості при ДТП; 3) встановлення швидкості транспортного засобу; 4) визначення часу, необхідного для подолання потерпілим відстані до місця наїзду; 5) встановлення можливості водія уникнути ДТП.

Поширеною помилкою, пов'язаною з проведенням слідчого експерименту під час розслідування правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що має серйозні наслідки при прийнятті процесуально значимих рішень, є неправильна оцінка його результатів. Звертаємо увагу на те, що незалежно від того, який отриманий результат (позитивний чи негативний), стосовно події ДТП, що перевіряється, він свідчить лише про ймовірність (можливість) існування даного факту в реальності, але ні в якій мірі не доводить того, що під час ДТП було саме так, а не по іншому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ковальов В. В. Взаємодія слідчого з працівниками експертної служби МВС України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза» К., 2008. 20 с.

2. Дячук В. І. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод: дис. Київ, 2010.

3. Криміналістика : підручник / [В. В. Пясковський, Ю. М. Чорноус, А. В. Самодін та ін.] ; за заг ред. В. В. Пясковського. 2-ге вид., перероб. і допов. Київ : Філія вид-ва «Право», 2020. 752 с.

4. Криміналістика : підручник : у 2 т. Т. 1 / [В. Ю. Шепітько, А. В. Журавель, В. О. Коновалова та ін.] ; за ред. В. Ю. Шепітька. Харків : Право, 2019. 456 с.
5. Тактика проведення слідчого експерименту під час досудового розслідування [Текст] : метод. рек. / [П.Є. Антонюк, А.О. Антощук, В.В. Пясковський, А.В. Самодін, та ін.]. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021. 70 с.
6. Данилов Е. П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские. Экспертизы. 2-е изд., перераб. и доп. М.: КНОРУС, 2004. 592 с.
7. Криміналістика : підручник / за ред. В.В. Тищенко. Одеса : Вид. дім «Гельветика», 2017. 556 с.
8. Новиков С. И., Ярамышьян Ш. Ш. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие. К.: КВШ МВД СССР, 1986. 84 с.
9. Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных происшествий на основе научных знаний (на материалах следственной и экспертной практики Кыргызстана): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. Бишкек, 1998. 351 с.
10. Соснин К. В. Теоретико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Ижевск, 2002. 172 с.

A. Chychyrkin

INTERACTION OF INVESTIGATOR WITH EXPERT SUBDIVISIONS DURING THE INVESTIGATIVE EXPERIMENT IN THE INVESTIGATION OF VIOLATIONS OF TRAFFIC SAFETY RULES OR TRANSPORT OPERATION

During the investigation of criminal offenses related to violation of traffic safety rules and operation of vehicles, conducting an investigative experiment is one of the mandatory investigative (search) actions, which requires the investigator to concentrate mental and organizational skills and a significant amount of procedural time within the pre-trial investigation, which can be properly ensured through interaction with expert units. In this category of criminal proceedings, the investigative experiment is a source of information on the parameters and characteristics of the accident, which can not be obtained in other ways, and without which many important expert tasks can not be solved during forensic examinations. The purpose of the article is to study the peculiarities of the investigator's interaction with expert units during the investigative experiment in investigating violations of traffic safety rules or vehicle operation, by establishing areas of interaction between the investigator and experts during the investigative experiment in this category of cases; disclosure of types of investigative experiment and typical situations of interaction of the investigator with experts during its carrying out during investigation of the criminal offense provided by Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine; determining the role of the expert as a specialist involved in the investigative experiment in the investigation of violations of traffic safety rules or transport operation; identification of shortcomings that arise

from improperly organized interaction of the investigator with the expert during the investigative experiment, a proposal for measures to prevent them. The article highlights and reveals the content of the peculiarities of the investigator's interaction with expert units during the investigative experiment in the investigation of violations of traffic safety rules or vehicle operation. It was found that one of the main shortcomings in the design of the protocol is that the investigator during the investigative experiment constantly evaluates the conditions, progress and results of experiments. When drawing up the report, keep in mind that the evaluation of the results by the investigator and other participants in the investigative experiment is beyond the scope of the protocol. As a rule, the evaluation of the results is stated at the end of the protocol.

Keywords: *investigator, expert subdivision, interaction, investigative experiment, investigation of violation of traffic safety rules or operation of transport.*