

терміну, який міститься в Інструкції про застосування зброї, бойової техніки, озброєння, кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженій наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21 жовтня 2003 року № 200 [8], де поняття «зброя» сформульовано наступним чином: «зброя - предмети та пристрої, що призначені для ураження живих цілей, кораблів, літаків (вертольотів) та інших об'єктів і не мають іншого призначення». Вважаємо що таке визначення зброя якомога більше відповідає характеристикам, які має уособлювати в собі зброя, як один з предметів злочинного посягання за ст. 1142 КК.

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.

2. Закон України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо забезпечення протидії несанкціонованому поширенню інформації про направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну, рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, вчиненому в умовах воєнного або надзвичайного стану» від 24 березня 2022 року № 2160-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2160-20#Text>

3. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо забезпечення протидії несанкціонованому розповсюдженню інформації про направлення, переміщення міжнародної військової допомоги в Україну, рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших військових формувань України, вчинене в умовах воєнного або надзвичайного стану». URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1247719>

4. Проект Закону України «Про обіг зброї невійськового призначення» № 2105 від 09 лютого 2009 року. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?id=&pf3516=2105&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=2105&skl=7)

5. Проект Закону України «Про право на самозахист та володіння цивільною вогнепальною зброєю» від 25 червня 2021 року № 5708. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/219896.html>

6. Камша О. Закон про зброю в Україні. Юридична газета online від 18 липня 2019 року. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/zakon-pro-zbroyu-v-ukrayini.html>

7. Ореховський М. Зброя, кара і закон. Юридичний вісник України. 2018. URL: <https://yvu.com.ua/zbroya-kara-i-zakon/>

8. Інструкція про застосування зброї, бойової техніки, озброєння, кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженій наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 року № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text>

УДК 656.04/08

DOI: 10.31733/17-03-2023-241-243

**Андрій САВЧУК**

старший судовий експерт  
сектору автотехнічних досліджень

**Сергій ДАНЕЦЬ**

перший заступник директора,  
кандидат технічних наук

*(Харківський науково-дослідний  
експертно-криміналістичний центр  
МВС України)*

#### **ЕКСПЕРТНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДТІП ЗА УЧАСТЮ СПЕЦТРАНСПОРТУ**

Рух спецтранспорту, тобто транспортних засобів обладнаних спецсигналами (світловими та звуковими) регламентується вимогами Правил дорожнього руху України (Далі – ПДР) [1], і у свою чергу, накладає додаткові обов'язки на інших учасників дорожнього руху. Експертне встановлення механізму ДТІП за участю таких транспортних

засобів потребує особливого методичного підходу. Для отримання переваги в русі водії транспортних засобів, обладнаних спеціальними сигналами повинні діяти відповідно до вимог п. 3.1 ПДР. Тобто, водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від деяких вимог ПДР, за умови увімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. При цьому під час виконання вказаного п. 3.1 ПДР головною умовою є виключно «забезпечення безпеки дорожнього руху», тобто скористатися пріоритетом вони можуть, тільки тоді, коли переконаються в тому, що їм поступаються дорогою інші учасники дорожнього руху.

Що стосується решти водіїв, то в повному обсязі відповідно до вимог п. 3.2 ПДР вони повинні дати дорогу транспортному засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом і забезпечити безперешкодний проїзд. Слід зазначити, що поєднання наведених вище пунктів п.п. 3.1 та 3.2 ПДР ще раз підтверджує принцип взаємності вимог до учасників руху щодо забезпечення безпеки руху в умовах їхньої взаємодії у дорожньому русі. У зв'язку з цим найважливішими питаннями автотехнічної експертизи при встановленні механізму ДТП за участю транспортних засобів зі спецсигналами є оцінка технічної можливості кожним водієм, причетним до такої ДТП, вимог п.п. 3.1 та 3.2 ПДР. Конкретно може йтися про можливість водія спецтранспорту оцінити, що йому поступаються дорогою і може відступати від відповідних вимог ПДР, тобто про наявність умови забезпечення безпеки руху.

Експертна практика розслідування ДТП за участю спецтранспорту дозволяє назвати дорожні ситуації, коли водій такого транспортного засобу технічно не може переконатися, що йому поступаються дорогою, тобто переконатися у безпеці руху. Це, наприклад ситуація на перехресті, коли через інші транспортні засоби, через обмеження видимості та оглядовості, водій спецтранспорту не може бачити транспорт, що наближається по дорозі. Зрозуміло, що в такій ситуації можливості переконатися в тому, що йому поступаються дорогою, немає, незважаючи на включені спецсигнали, через те, що відсутній візуальний контакт, а звуковий сигнал далеко не завжди ідентифікується іншими водіями щодо напрямку, звідки наближається спецтранспорт. Інша ситуація, коли водій спецтранспорту рухається випереджаючи транспортний потік, наприклад, проїжджою частиною зустрічного напрямку. Водії автомобілів, що рухаються попереду, можуть сприймати лише звуковий сигнал, але в умовах міської забудови далеко не завжди є можливість встановити, з якого напрямку наближається спецтранспорт. У зв'язку з чим виникає ситуація, коли спецтранспорт дорогою не поступаються. Досить часто водії такого транспорту включають спеціальний звуковий сигнал надто пізно, позбавляючи тим самим інших водіїв можливості своєчасно оцінити дорожню обстановку та поступитися дорогою спецтранспорту. Це означає, що вимога до водіїв такого транспорту щодо можливості відступати від вимог п. 3.1 ПДР і отримувати перевагу в русі, виключно після того, як вони переконаються в тому, що їм поступаються дорогою, є безальтернативною і передбачає неухильне виконання цієї вимоги. Ретельне експертне дослідження цієї обставини є необхідною умовою для об'єктивного встановлення механізму ДТП за участю спецтранспорту.

Далі слід навести особливості для експертного дослідження дій інших водіїв щодо оцінки можливостей виконання ними вимог ПДР з урахуванням реальних дорожніх умов і психофізіологічних можливостей людини. Цілком очевидно, що у разі, коли транспорт із включеними спецсигналами наближається у межах видимості та оглядовості водія іншого транспортного засобу, то кожен водій повинен сприймати цю обставину (поєднання миготливого пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу), як об'єктивну ознаку реальної небезпеки для руху. У такому разі водії інших транспортних засобів повинні вжити можливих заходів для запобігання ДТП, відповідно до вимог п.п. 3.2, 12.3 ПДР (якщо рухатись без перевищення допустимої швидкості руху).

Стосовно тих випадків, коли на ділянці наближення до місця перетину траєкторій спецтранспорту та інших видів транспортних засобів, прямий візуальний контакт між їхніми водіями відсутній. У цій ситуації може йтися про можливість визначення водіями за спеціальним звуковим сигналом лише напрямку, з якого може наближатися спецтранспорт. При цьому така можливість істотно залежить від того, чи рухається спецтранспорт із зустрічного, попутного, чи поперечного напрямку. За різними експертними оцінками, час надійної та достовірної ідентифікації напрямку, з якого наближається транспорт зі

спеціальним звуковим сигналом водієм, іншого транспортного засобу може становити від 2 до 5 секунд. Зрозуміло, що за такий час відстань між цими транспортними засобами може суттєво скоротитися.

З експертної точки зору, маючи на увазі, що спеціальний звуковий сигнал також можна розглядати однією з ознак виникнення небезпечної дорожньої ситуації і можна констатувати також необхідність у повній відповідності до п. 12.3 ПДР, а саме зниження швидкості транспортного засобу аж до зупинки. Інакше кажучи, навіть за відсутності прямого візуального контакту зі спецтранспортом, кожен водій повинен сприймати спеціальний звуковий сигнал як об'єктивну ознаку небезпечної дорожньої ситуації. При цьому в ПДР вказані відповідні технічні заходи забезпечення безпеки руху, що дозволяють не допустити перетворення небезпечної дорожньої ситуації на аварійну, як водієм спецтранспорту, так і іншими водіями.

Таким чином, можна з усією визначеністю констатувати, що жодного абсолютного пріоритету в русі транспорту з включеними спецсигналами в ПДР немає, цей пріоритет набувається в кожній конкретній дорожній ситуації лише за умови, що водій спецтранспорту має можливість переконатися і переконується, що йому поступаються дорогою інші транспортні засоби.

1. Правила дорожнього руху України: Затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

УДК 342.951  
DOI: 10.31733/17-03-2023-243-245

**Яна ШНУРКО**  
завідувач відділу зв'язків з громадськістю  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

## **ТРАНСФОРМАЦІЯ ПРИНЦИПІВ ВЗАЄМОДІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАСОБАМИ МАСОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ**

Протягом тривалого часу засоби масової інформації (далі – ЗМІ) виконували і продовжують виконувати роль провідників між суспільством та правоохоронними органами. Взаємодія поліції та ЗМІ також має давню історію, причому характер такої діяльності не можна вважати сталим. Скоріше тут варто вести мову про динаміку таких взаємовідносин, обумовлену мінливими умовами для успішного перебігу процесу взаємодії.

Важливо відмітити, що поліція та ЗМІ функціонують в одному соціальному середовищі, але мають однаково служити суспільним інтересам, виконуючи при цьому різні завдання [1]. У наведеному аспекті важливо приділити увагу принципам на яких має ґрунтуватися взаємодія поліції із ЗМІ, а також їхній зміні під час дії в Україні воєнного стану. Цікавість представляє те, що принципи є найбільш стабільною складовою будь-якої системи адміністрування. Проте, вплив надзвичайних обставин, до яких можна віднести відкриття збройної агресії російської федерації щодо України, викликає необхідність трансформації засад такої взаємодії.

Перед розкриттям принципів взаємодії поліції із ЗМІ, зупинимось на наукових підходах до розуміння принципів (засад) у цілому. Поняття «принцип» походить від лат. Principium, (від princeps – голова, ватажок) та визначалося як: а) початок; б) курія, яка подавала голос першою; в) перші ряди, передова лінія, фронт. У сучасній юридичній науці під принципами розуміють: 1) Основні засади, вихідні ідеї, що характеризуються універсальністю, загальною значущістю, вищою імперативністю і відображають суттєві положення теорії, вчення, науки, системи внутрішнього і міжнародного права, політичної, державної чи громадської організації (гуманізм, законність, справедливість, рівність громадян перед законом тощо); 2) Внутрішнє переконання людини, що визначає її ставлення до дійсності, суспільних ідей і діяльності [2, с. 342]. Виходячи з предмету нашого дослідження, більш прийнятним буде уявлення про принципи як про вихідні,