



dir\_2001\_83\_consol\_2012/dir\_2001\_83\_cons\_2012\_en.pdf.

3. Кириченко І. Торгова назва лікарського засобу як предмет судового спору / І. Кириченко // Юстиніан. – 2004. – № 12. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://justinian.com.ua/article.php?id=1519>.

4. Зверев Д.С. Правовой режим наименований лекарственных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / Д.С. Зверев. – М., 2004. – 171 с.

5. Wilburta Q. Lindh. Delmar's Clinical Medical Assisting / Wilburta Q. Lindh. – New York : Cengage Learning, 2009. – 1192 с.

6. Громакова А.И. Патентно-инновационная стратегия разработчиков и производителей лекарственных средств растительного происхождения : дисс. ... докт. фармацевт. наук : спец. 15.00.02 / А.И. Громакова. – М., 2003. – 432 с.

7. Андре А.А. Лекарственные средства как объекты исключительных прав : дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / А.А. Андре. – М., 2011. – 175 с.

8. Про охорону прав на знаки для товарів та послуг : Закон України від 15 грудня 1993 р. № 3689-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 7. – Ст. 36.

9. Піхурець О.В. Охорона права на торговельну марку (цивільно-правовий аспект) : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / О.В. Піхурець. – Х., 2005. – 203 с.

10. Постанова Господарського суду міста Києва у справі від 01 грудня 2009 р. № 21/92-12/413 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/6906567>.

11. Про затвердження інструкції про порядок контролю якості лікарських засобів під час оптової та роздрібною торгівлі : Наказ Міністерства охорони здоров'я від 30 жовтня 2001 р. № 436 (утратив чинність 29 вересня 2014 р.) // Офіційний вісник України. – 2002. – № 6. – Ст. 229.

12. Постанова Господарського суду міста Києва у справі «Nycomed Danmark ApS до фізичної особи-підприємця № 1» від 01 листопада 2011 р. № 19/050-10 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/18917300>.

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ В РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ

**Игорь КОЛЕСНИК,**

соискатель кафедры уголовно-правовых дисциплин юридического факультета Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина

### Summary

The article analyzes the role of expertise in the investigation of crimes related to the accident. It is noted that a key form of use is the judicial examination. Object of research are the elements of a traffic accident as a “driver – vehicle – road – environment” system and its consequences. It concludes that examination have a decisive influence on the problem other investigative actions.

**Key words:** expertise, forensics, traffic accident, vehicle tracks.

### Аннотация

В статье анализируется роль специальных знаний в расследовании преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Отмечается, что ключевой формой их использования являются судебные экспертизы. Объектом исследования являются элементы дорожно-транспортного происшествия как системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда» и его последствия. Делается вывод, что экспертизы имеют определяющее влияние на задачи других следственных действий.

**Ключевые слова:** специальные знания, судебная экспертиза, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, следы.

**Постановка проблемы.** Преступления, связанные с дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП), представляют собой нарушения определенных правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, которые повлекли общественно-опасные последствия. Особенностью их расследование является то, что непосредственным объектом познания (анализа) выступает ДТП как сложная динамичная система «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». За каждым элементом данной системы стоит определенное лицо, которое потенциально может быть субъектом указанных преступлений (водитель; лицо, отвечающее за техническое состояние транспортного средства; лицо, отвечающее за проектирование, строительство и техническое состояние дороги; пешеход). Вина каждого из названных субъектов устанавливается путем определения непосредственной причины, вызвавшей ДТП, что предполагает тщательный анализ данного техногенного события и его последствий. Для этого требуются специальные знания из ряда отраслей науки и техники, которые оказывают определяющее влияние на содержание и последовательность проводимых следственных

действий. Реализуются специальные знания в форме производства экспертиз и участия специалиста в проведении следственных действий.

При этом участие специалиста в следственных действиях преследует цель не только оказания формальной помощи следователю, но и обеспечение будущей экспертизы необходимыми исходными данными. То есть, главную роль специалиста в данном отношении можно определить как обеспечение будущей экспертизы.

**Актуальность темы.** Различным вопросам использования специальных знаний в расследовании преступлений, связанных с ДТП, уделяется значительное внимание в монографиях, учебных пособиях и научных статьях [1; 3; 4]. Однако в большинстве случаев вопросы подготовки и проведения различных экспертиз рассматриваются изолированно, в результате чего остаются до конца не установленными особенности расследования данных преступлений именно в таком аспекте. На наш взгляд, остается «в тени» главная особенность данных уголовных производств – влияние экспертиз на задачи следователя, которые решаются при проведении таких следственных действий, как осмотр места



происшествия и транспортных средств, допросы участников и очевидцев ДТП, следственные эксперименты.

Анализ материалов ДТП по делам с тяжкими последствиями и результатов опросов специалистов показывает, что завершение расследования и определение виновного лица практически всегда связано с проведением ситуационной (ситуалогической) инженерно-транспортной экспертизы обстоятельств ДТП. Для ее производства всегда требуется целый ряд данных, в том числе выводы других экспертиз. Именно эти вопросы взаимосвязи различных экспертиз между собой и их влияние на содержание следственных действий, их последовательность и являются целью статьи.

**Изложение основного материала исследования.** Типичными для данной категории дел являются такие классы судебных экспертиз: медицинские, криминалистические, инженерно-технические экспертизы. С учетом разделения названных классов судебных экспертиз на роды и виды в зависимости от характера исследуемого объекта рассмотрим типовые задачи данных экспертиз и их влияние на содержание следственных действий и их последовательность.

*Судебно-медицинские экспертизы* при расследовании преступлений, связанных с ДТП, – это научно-практическое исследование судебно-медицинским экспертом тела человека, его частей (отделений) и выделений с целью решения вопросов медико-биологического характера, имеющих юридическое значение для установления обстоятельств ДТП и виновных в нем лиц. Объекты исследования связаны с человеческой составляющей системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», в частности это участники дорожного движения (водитель, пассажиры, пешеходы), которые получили телесные повреждения или погибли. Телесные повреждения рассматриваются как биологические последствия (следы) ДТП, анализ которых позволяет установить механизм ДТП. Судебно-медицинская экспертиза как большой класс включает в себя несколько родов и видов экспертиз [4, с. 877–1226].

*Судебно-медицинская экспертиза живых лиц* производится в отношении потерпевших (а иногда и подозреваемых) в ДТП для определения харак-

тера, локализации и степени тяжести телесных повреждений. Как известно, преступлением считаются такие нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, в результате которых потерпевшему были причинены телесные повреждения средней тяжести, тяжкие телесные повреждения или гибель человека. Таким образом, выводы данной экспертизы нужны, прежде всего, для обоснованной квалификации события и начала уголовного производства.

*Судебно-медицинская экспертиза трупа* проводится относительно мертвого тела пострадавшего в ДТП лица или его частей (экспертиза расчлененного трупа) для установления непосредственной причины смерти, времени ее наступления, положения тела во время контакта с транспортным средством или иным объектом, характера и локализации телесных повреждений. Отдельным вопросом может быть вопрос относительно того, наступила ли смерть потерпевшего в результате ДТП или она имела место до него (в случае инсценировки гибели в ДТП).

*Судебно-медицинская экспертиза следов – вещественных доказательств* проводится по следам человека в виде частиц и выделений его тела и организма (микро-кусочки кожи, выбиты зубы, волосы, ногти, потожировые выделения, слюна, выделения из носа, кровь, мозговое вещество и т. п.). Исходным является положение, что названные следы составляют один из видов следов, образовавшихся при контакте транспортного средства (далее – ТС) с конкретным человеком. В зависимости от характера объектов и поставленных задач, такие исследования могут быть проведены в отделениях медицинской криминалистики, иммунологических, цитологических, токсикологических и гистологических отделениях (лабораториях) экспертного заведения.

Отдельной разновидностью данных экспертиз является судебно-геномная экспертиза биологических следов человеческого происхождения (ДНК-анализ), которая может иметь существенное значение, поскольку при расследовании преступлений задача доказательства факта принадлежности пятен биологических жидкостей или других частиц участникам события может быть решена на уровне установления конкретной

индивидуальной тождественности. На разрешение судебно-геномной экспертизы по данной категории дел могут быть поставлены вопросы следующего характера: Происходят ли пятна, похожие на кровь (или другие выделения), на ТС (на асфальте, одежде и т. п.) от пострадавшего, водителя ТС или от третьего лица? Происходят ли пятна, похожие на кровь (или другие выделения), от одного и того же лица? Какой генотип данных пятен и их половая принадлежность? Происходят ли биологические следы на окурке сигареты от водителя ТС, потерпевшего или другого лица?

Специфические объекты исследования судебно-медицинских экспертиз попадают в орбиту уголовного судопроизводства рассматриваемой категории через проведение осмотра места происшествия и ТС. Следовательно, в проведении осмотров можно выделить судебно-медицинский аспект, что обуславливает необходимость привлечения к их проведению специалиста судебного медика (при наличии трупа – обязательно).

*Криминалистические экспертизы* при расследовании преступлений, связанных с ДТП, – это научно-практическое исследование экспертом-криминалистом объектов системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», которые запечатлели на себе последствия ДТП, являются носителями информации о механизме ДТП, для чего требуются криминалистические знания. Криминалистическая экспертиза является достаточно большим классом и включает в себя несколько родов и видов экспертиз.

*Трасологическая экспертиза* проводится в отношении следов-отображений, когда на одном объекте отразилось внешнее строение другого объекта в результате их взаимодействия. Это, в частности, следы колес транспортного средства на дороге, следы торможения, вмятины и царапины на ТС и объектах окружающей среды. К данной категории следов относятся и следы людей-участников дорожного движения (водителя, пассажиров, пешеходов), которые своими действиями могли повлиять на механизм ДТП. Чаще всего это следы их обуви на дороге и ТС, следы рук на рулевом колесе и других частях ТС и т. п. Основными типовыми задачами трасологической экспертизы



при анализе следов ДТП являются, к примеру, классификационные задачи: установление групповой принадлежности объекта (например, тип, класс, модель ТС по следам на дороге и одежде потерпевших; модель и размер обуви, которой были оставлены следы, и т. п.); идентификационные задачи: отождествление исследуемых объектов (например, установление конкретного ТС по оставленным на месте ДТП следам); диагностические задачи: установление механизма образования следов и повреждений на исследуемых объектах (например, положение потерпевшего в момент первого контакта с ТС и т. д.).

*Экспертиза лакокрасочных материалов и покрытий* проводится относительно покрытия конкретного ТС, частицы которого, вероятно, отделились во время ДТП и могли остаться на других транспортных средствах, на дороге и окружающей среде. То есть, это могут быть частицы лакокрасочного покрытия при переносе с одного предмета на другой при контактом взаимодействии поверхностей объектов системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». Чаще всего это бывает в ситуации, когда при осмотре места ДТП обнаруживаются частицы лакокрасочных покрытий деталей, механизмов, агрегатов конкретного ТС при столкновении или наезде на препятствие. Основными типовыми задачами данного вида криминалистической экспертизы являются следующие:

- выявление микрочастиц лакокрасочных материалов и покрытий, расположенных на поверхности как перемещаемых предметов-носителей (ТС, одежды и обуви людей), так и перемещаемых объектов (дороги, объектов окружающей среды);

- определение пригодности микрочастиц лакокрасочных материалов и покрытий для отождествления по ним конкретных объектов;

- определение природы, состава, назначения обнаруженных микрочастиц;

- отождествление конкретного окрашенного предмета по отдельным частям лакокрасочного покрытия или следам-наложениям;

- установление источника происхождения;

- установление факта и механизма контактного взаимодействия исследуе-

мого объекта с одеждой пешехода, нескольких ТС по взаимно переходящим веществам, в состав которых входят лакокрасочные материалы.

*Экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов* проводится относительно топлива, масел и технических жидкостей ТС, частицы которых в результате ДТП могут остаться в (на) ТС и объектах окружающей среды. Объектом данной экспертизы может быть и дорожное покрытие, содержащее нефтепродукты как обязательный его ингредиент (битумы различных марок).

В ТС используются моторные и трансмиссионные масла, различные пластичные смазки (применяются в узлах трения, для уплотнения сальников и резьбовых соединений). Кроме того, используются технические жидкости, каждая из которых имеет определенную функциональную нагрузку при эксплуатации ТС (тормозные, амортизаторные, охлаждающие). С учетом элементного состава системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда» путем исследования названных материалов и их следов на различных объектах могут быть установлены следующие принципиально важные обстоятельства ДТП: состояние (исправность) ТС в целом или его отдельных узлов и агрегатов; состояние дорожного покрытия, его соответствие установленным стандартам; механизм ДТП по следам нахождения горюче-смазочных материалов).

*Экспертиза волокнистых материалов и изделий из них* проводится относительно предметов одежды, внутренней обшивки салона и сидений, чехлов сидений, подголовников, напольных покрытий, накидок на сиденья и т. п. Непосредственными объектами исследования данной экспертизы выступают единичные текстильные волокна, их совокупности (комочки, нити, пучки), а также фрагменты текстильных изделий. Задачи, которые решаются с помощью экспертизы волокнистых материалов, следующие: выявление на представленном объекте (предмете-носителе) микрочастиц волокнистых материалов; установление групповой принадлежности микрочастиц волокнистых материалов и изделий из них (волокон, нитей, тканей), то есть определение их цвета, природы,

вида, назначения и других признаков; установление принадлежности части (или частей) волокнистых материалов единому целому (одному изделию).

Проведению данной экспертизы устанавливаются отдельные обстоятельства механизма ДТП по следам нахождения волокнистых материалов на ТС, путях и отдельным объектам окружающей среды.

*Экспертиза стекла и изделий из него* производится относительно осколков и микрочастиц стекла, устанавливаемого на ТС (рассеивателей фар, подфарников, ветрового и боковых стекол, зеркал, колб электроламп и т. п.), которые остаются на дороге и объектах окружающей среды в результате ДТП. С помощью данной экспертизы, с одной стороны, осуществляется отыскание и идентификация ТС, а с другой – установление обстоятельств ДТП. Все задачи, которые могут быть решены с помощью данной криминалистической экспертизы, можно разделить на идентификационные и неидентификационные. К числу неидентификационных задач (диагностических и классификационных) относятся следующие: выявление микрочастиц стекла на различных предметах-носителях; установление причин разрушения изделий из стекла; установление направления действия разрушительной силы; установление вида и назначения изделия по осколкам стекла. К идентификационным задачам относятся следующие: идентификация конкретных (единичных) изделий по осколкам стекла; установление групповой принадлежности сравниваемых осколков стекла; установление производственного источника происхождения, страны-производителя конкретного изделия.

*Экспертиза полимерных материалов, пластмасс и изделий из них* проводится относительно пластмассовых деталей ТС и их отдельных фрагментов (бамперы, крылья, светоотражатели и т. д.), резиновых изделий, полимерных пленочных материалов (мешки, изоляционные и липкие ленты), изделий личного пользования (ремни, сумки из искусственной кожи, пластмассовые коробки, фуляры и т. п.). С помощью данной экспертизы может осуществляться отыскание и идентификация ТС, а также установление механизма ДТП. При ее проведении решаются следующие типовые задачи:



– выявление микрочастиц пластмасс, клеев на поверхности предметов-носителей и установление их природы;

– установление рода (вида) полимерных материалов и пластмасс, а при наличии сравнительных образцов – групповой принадлежности объектов;

– отождествление конкретных предметов (изделий) из пластмасс по фрагментам и частицам;

– установление принадлежности пластмассовых элементов фурнитуры (пуговиц, пряжек и т. д.) конкретному экземпляру (комплекту) одежды.

Подытоживая изложенное относительно криминалистических экспертиз в делах о ДТП, отметим, что они накладывают существенный отпечаток на проведение осмотра места происшествия и транспортных средств, обуславливая чрезвычайно широкий спектр задач данного следственного действия. Их успешное решение возможно только при их четком определении с учетом конкретных обстоятельств ДТП и при должном взаимодействии следователя и эксперта-криминалиста.

Учитывая, что по делам о ДТП исследованию подлежит сложная система «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», особого внимания требует технический аспект ДТП. Речь идет о техническом состоянии дороги и транспортного средства, которое взаимодействует с дорогой и окружающей средой (в т. ч. с другими ТС). Данное обстоятельство делает необходимым использование в уголовных производствах данной категории специальных инженерно-технических знаний в форме дорожно-технической и инженерно-транспортной экспертиз. Для их проведения в распоряжение экспертов должно быть предоставлено достаточно большое количество объектов исследования [5, с. 8], к которым относятся различные источники информации (ТС или отдельные его узлы, агрегаты; место ДТП; дорожное покрытие; различные следы; участники ДТП, а также протоколы следственных (розыскных) действий). Таким образом, в проведении осмотров, допросов, следственных экспериментов нужно, на наш взгляд, выделять инженерно-технический аспект, который накладывает существенный отпечаток на подготовку и проведение указанных следственных действий.

*Дорожно-техническая экспертиза* проводится с целью решения следующих типовых задач:

– определение видимости элементов дороги и ее обустройства;

– определение значения радиуса кривой в плане и продольном профиле;

– определение эксплуатационного состояния автомобильной дороги и его возможного влияния на ДТП;

– определение геометрических параметров автомобильных дорог на участках ДТП на предмет их соответствия установленным стандартам;

– определение площади поврежденных дорожного покрытия;

– определение ровности поверхности дорожного покрытия и его шероховатости;

– определение сцепных качеств дорожных покрытий на участках ДТП;

– установление технической причинной связи между дорожными условиями и ДТП;

– определение качества выполненных дорожно-строительных работ при строительстве, реконструкции, ремонте автомобильных дорог общего пользования.

Таким образом, данная экспертиза решает задачи по исследованию дороги и дорожных условий на месте ДТП на предмет соответствия нормативным требованиям строительства и эксплуатации, а также устанавливает причинную связь отклонений от норм с событием ДТП и его последствиями. Определяются недостатки в организации дорожного движения, указываются требования, которыми должны были руководствоваться должностные лица (организации), ответственные за эксплуатацию дороги, мосты, переезды, и соответствие их действий данным требованиям. Характер решаемых задач дорожно-технической экспертизы обуславливает необходимость установления и фиксации необходимых для ее проведения данных, характеризующих дорогу, при осмотре места происшествия, то есть в осмотре места ДТП должен быть выделен дорожно-технический аспект, который имеет большое значение в тактико-организационном отношении проведения данного следственного действия.

Согласно классификатору судебных экспертиз Министерства юстиции Украины, *судебная инженерно-транспортная экспертиза* является родовой экспертизой, которая охватывает проведение

исследования технического состояния и деталей транспортных средств; транспортно-трасологические исследования; исследования обстоятельств ДТП [6; 7].

*Инженерно-транспортная экспертиза технического состояния и деталей транспортных средств (автотехническая)* проводится для проверки вероятности причины ДТП в технической неисправности ТС. Поэтому могут быть установлены факты, которые дают основания для признания виновным лица, управлявшим ТС (ст. 286 Уголовного кодекса Украины), или должностного лица, ответственного за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или иное нарушение их эксплуатации (ст. 287 Уголовного кодекса Украины). Экспертное исследование проводится относительно тормозной системы; системы рулевого управления, трансмиссии и ходовой части и системы освещения и световой сигнализации транспортного средства.

*Транспортно-трасологическая экспертиза* проводится с целью установления взаимного расположения транспортных средств в момент первичного контакта; определения расположения места столкновения (наезда); установления состояния транспортного средства (двигающееся или неподвижное) при столкновении; установления механизма контактного взаимодействия транспортных средств и механизма образования повреждений на них.

*Инженерно-транспортная ситуационная экспертиза* проводится с целью определения направления и скорости движения транспортных средств; обстоятельств торможения ТС; маневра ТС; обстоятельств столкновения ТС; обстоятельств наезда ТС на пешехода или другие препятствия; оценки дорожно-транспортных ситуаций, в которых водители выполняли маневр. Таким образом, специалистами устанавливается механизм ДТП (направление движения, скорость, взаимное расположение ТС и пешеходов, торможение и т. п.) и наличие или отсутствие технической возможности у водителя ТС предотвратить ДТП, а также определяется с технической стороны соответствие его действий Правилам дорожного движения.

**Выводы.** Такой широкий спектр задач инженерно-транспортной экспертизы обстоятельств ДТП требует учета



большого количества факторов, влияющих на ДТП, обуславливает ее наименование как ситуационной (ситуалогической). Поэтому, как правило, из всех названных экспертиз она проводится последней, поскольку должна опираться на фактические данные, установленные различными следственными действиями, в т. ч. другими экспертизами. Безусловно, необходимость ее проведения на заключительном этапе досудебного расследования ставит ее в особое положение, когда все предыдущие следственные действия должны быть направлены на ее обеспечение исходными данными, которые являются обязательными для анализа обстоятельств ДТП.

Поэтому, суммируя изложенное, следует констатировать, что экспертизы выступают системообразующим фактором в расследовании преступлений, связанных с ДТП.

#### Список использованной литературы:

1. Расследование дорожно-транспортных происшествий / [И.В. Писаренко, В.Н. Мегера, В.И. Ткаченко, В.В. Чудновский]. – К. : РИО МВД Украины, 1994. – Ч. 1-2. – 1994. – 336 с.
2. Розслідування обставин дорожно-транспортних подій : [методичні рекомендації] / авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х. : Факт, 2002. – 171 с.
3. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожно-транспортних пригод / авт.-уклад. С.О. Шевцов. – Х. : СПД-ФО Чальцев О.В., 2005. – 308 с.
4. Тагаев Н.Н. Судебная медицина : [учебник] / Н.Н. Тагаев ; под общ. ред. проф. А.М. Бандурки. – Х. : Факт, 2003. – 1253 с.
5. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий : [учебное пособие] / В.Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск : СибАДИ, 2010. – 136 с.
6. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень (у редакції Наказу Міністерства юстиції України від 26.12.2012 № 1950/5) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98>.
7. Реєстр методик проведення судових експертиз Міністерства юстиції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://rmpse.minjust.gov.ua/>.

## PRE-JUDICIAL INVESTIGATION IN SYSTEM OF FUNCTIONS OF PROSECUTOR'S OFFICE IN UKRAINE

Andrey LAPKIN,

PhD in Law, Assistant

at the Department of the organization of judicial and law enforcement agencies  
of National law university named after Yaroslav the Wise

#### Summary

Questions of function of pre-judicial investigation in system of functions of prosecutor's office are researched. History of development of bodies of pre-judicial investigation in Ukraine is considered. The problems arising in connection with elimination of function of pre-judicial investigation of prosecutor's office are analyzed.

**Key words:** prosecutor's office, pre-judicial investigation, investigator, judicial and legal reform, functions of prosecutor's office.

#### Аннотация

В статье исследуются вопросы функции досудебного расследования в системе функций прокуратуры. Рассматривается история развития органов досудебного расследования в Украине. Анализируются проблемы, возникающие в связи с ликвидацией функции досудебного расследования прокуратуры.

**Ключевые слова:** прокуратура, досудебное расследование, следователь, судебно-правовая реформа, функции прокуратуры.

**Statement of a problem.** In the context of reforming of functions of prosecutor's office one of the most acute issues is refusal of implementation of function of a pretrial investigation by prosecutor's office of Ukraine. This point holds boundary position between three branches of law and legal science: criminal process (as pre-judicial investigation is carried out in criminal proceedings), public prosecutor's activity (as is one of functions of prosecutor's office of Ukraine) and a constitutional right (as it is regulated at the level of the Constitution of Ukraine and was a subject of consideration of the Constitutional Court of Ukraine).

**Condition of research.** The research conducted in this article is based on theoretical works of the Ukrainian and foreign scientists concerning as in general problems of functions of prosecutor's office, and implementation of pre-judicial investigation by prosecutor's office. In particular it is such scientists as: P.M. Karkach, M.V. Kosyuta, V.V. Sukhonos, V.M. Yurchishin and others.

The purpose and task of the scientific article is justification of the place and a role of function of pre-judicial investigation in system of functions of prosecutor's office and the

analysis of expediency of refusal of its implementation.

**Statement of the main material of research.** Addressing to history of considering point, it should be noted that in Ukraine the prosecutor's office carries out function of pre-judicial investigation since 1928 when according to the changes made to the Provision of judicial system investigators have been taken out from submission of courts and completely subordinated to prosecutor's office though at the same time the prosecutor's office was a part of the system of judicial bodies. In 1936 all investigating authorities have been allocated from system of judicial authorities and placed under authority of the Prosecutor of the Union of the Soviet Socialist Republics. In the Criminal Procedure Code of USSR of 1960 the right of production of preliminary investigation has originally given only to investigators of bodies of prosecutor's office and the state security agencies. However, already on April 6, 1963 the right of production of preliminary investigation has been granted by the decree of Presidium of the Supreme Council of the USSR also to law-enforcement bodies [1, p. 273–274]. Such system of bodies of preliminary investigation has existed