



Научная статья

УДК 343.985.4

<https://doi.org/10.24412/2073-0454-2023-7-194-199>

EDN: <https://elibrary.ru/szuaru>

ИПОН: 2003-0059-7/23-920

MOSURED: 77/27-003-2023-07-119

Актуальные аспекты тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия в современных условиях

Георгий Игоревич Сафонов¹, Сергей Викторович Дубровин²

^{1,2} Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, Москва, Россия

¹ gi.safonov@yandex.ru

² idubrovin@rambler.ru

Аннотация. Рассмотрены положения традиционной тактики осмотра места ДТП. Предложены криминалистические рекомендации проведения осмотра с учетом особенностей механизма слеодообразования в современных автомобилях и на транспортной инфраструктуре.

Ключевые слова: тактика осмотра места дорожно-транспортного, криминалистическая тактика, тактика отдельных следственных действий, осмотр места происшествия

Для цитирования: Сафонов Г. И., Дубровин С. В. Актуальные аспекты тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия в современных условиях // Вестник Московского университета МВД России. 2023. № 7. С. 194–199. <https://doi.org/10.24412/2073-0454-2023-7-194-199>. EDN: SZUARU.

Original article

Current aspects of tactics of inspection of the scene of a traffic accident in modern conditions

Georgy I. Safonov¹, Sergey V. Dubrovin²

^{1,2} Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot', Moscow, Russia

¹ gi.safonov@yandex.ru

² idubrovin@rambler.ru

Abstract. The provisions of the traditional tactics of inspection of the accident site are considered. Forensic recommendations for conducting an inspection are proposed, taking into account the peculiarities of the trace formation mechanism in modern cars and transport infrastructure.

Keywords: tactics of road traffic site inspection, forensic tactics, tactics of individual investigative actions, inspection of the scene

For citation: Safonov G. I., Dubrovin S. V. Current aspects of tactics of inspection of the scene of a traffic accident in modern conditions. Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023;(7):194–199. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2073-0454-2023-7-194-199>. EDN: SZUARU.

Современное развитие технологий и научных достижений приводит к постоянному изменению дорожно-транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее — ТС). Основной тенденцией последних лет стало интегрирование электротранспорта в городскую среду, где наряду с классическими ТС внедряются как электроавтомобили, так и иные ТС в виде средств индивидуальной мобильности (электровелосипеды, самокаты, моноколеса и др.). Данные обстоятельства являются важным фактором в расследовании дорожных правонарушений и преступлений.

Отправной точкой внедрения устройств телеметрии, получающих сведения о характере и месте движения автомобиля, необходимо считать положения Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», где ГИАС «ЭРА-ГЛОНАСС» определяется как федеральная государственная территориально распределенная автоматизированная информационная система экстренного реагирования при авариях, обеспечивающая оперативное получение формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов гло-

© Сафонов Г. И., Дубровин С. В., 2023



бальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, обработку этой информации, ее хранение и передачу в экстренные оперативные службы, а также доступ к этой информации государственных органов, органов местного самоуправления, должностных лиц, юридических лиц, физических лиц, решение иных задач в области получения, обработки, хранения и передачи информации, не связанной с дорожно-транспортными и иными происшествиями на автомобильных дорогах в Российской Федерации [1]. Кроме того, в настоящее время помимо обязательной к установке ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» современные автомобили оснащаются более продвинутыми и расширенными, по объему фиксируемой информации, системами от самих производителей.

Телематическую систему определяют как информационную систему, осуществляющую автоматизированный сбор, обработку, хранение и передачу данных о местоположении и техническом состоянии ТС в целях эффективного и безопасного использования ТС различного назначения и принадлежности [2].

Помимо телеметрических систем, обеспечивающих беспроводную передачу информации о состоянии автомобиля, данная информация фиксируется в блоках управления автомобиля, в том числе информация с датчиков пассивной и активной безопасности, а также с датчиков узлов и агрегатов.

Таким образом, в процессе проведения неотложных следственных действий в целях получения первичной и достоверной информации о дорожно-транспортном происшествии (далее — ДТП) в настоящее время участники следственно-оперативной группы нуждаются в современных средствах и методах извлечения информации с цифровых устройств автомобиля.

Несмотря на повсеместное внедрение в транспортные средства цифровых носителей информации, основные положения тактики осмотра места ДТП остаются традиционными. Осмотр места ДТП, как неотложное следственное действие, является основным источником материальных следов, характеризующих элементы механизма ДТП. От качества проведения данного осмотра зависит успех последующего расследования уголовного дела и привлечения виновного к уголовной ответственности.

Организация проведения осмотра места ДТП начинается с подготовительного этапа, делящегося при осмотре места происшествия на две части: до выезда на место происшествия и по прибытию на место происшествия.

В процессе подготовки к выезду на место следователь, получив исчерпывающую информацию о произошедшем событии, определяет состав следственно-оперативной группы, куда, как правило, входит следователь, специалист (эксперт-криминалист), инспектор ГИБДД, оперуполномоченный полиции. Следователем же осуществляется выбор технико-криминалистических средств, в том числе с 2019 г. при производстве осмотров мест ДТП ГУ МВД России по г. Москве используются специализированные передвижные комплексы, выполненные на базе автомобиля Volkswagen [3]. Помимо данных действий, следователь до выезда на места может получить сведения с видеокамер аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», которые позволят в реальном времени наблюдать обстановку на месте ДТП, а также просмотреть видеозапись произошедшего преступления.

По прибытию на место следователем выполняются следующие мероприятия:

1) обозначается и ограждается место ДТП — место непосредственного осмотра. При этом стоит отметить, что зачастую первыми на место ДТП прибывают сотрудники ГИБДД, которые принимают меры к оказанию необходимой медицинской помощи пострадавшим, удаляют с места происшествия всех посторонних лиц, размещают на проезжей части или обочине дороги патрульный автомобиль с включенными специальными световыми сигналами, дорожные конусы, ограждающие ленты или переносные дорожные знаки. В условиях г. Москвы на место ДТП прибывают сотрудники дорожного патруля ГКУ «ЦОДД», которые содействуют в области обеспечения безопасности на проезжей части участникам дорожного движения в зоне произошедшего ДТП;

2) принимает меры к обеспечению безопасности на месте ДТП, в том числе противопожарной. Следователю следует убедиться, что автомобили, получившие в ходе ДТП повреждения, обесточены, а у электро транспорта отключен основной источник питания;

3) окончательно определяет круг участвующих лиц, решает вопрос о необходимости привлечения к участию в следственном действии понятых;



4) проводит инструктаж участвующих лиц;

5) определяет круг задач;

6) выполняет иные неотложные действия, направленные на улучшение условий осмотра, в том числе опрашиваются очевидцы произошедшего в целях более детального уточнения механизма ДТП.

Рабочий этап осмотра содержит в себе статическую и динамическую стадии. При осмотре целесообразно выбрать эксцентрический способ объективного осмотра, так как место происшествия, как правило, состоит из обширных областей следов и следообразующих объектов в виде транспортных средств, осыпей осколков, элементов кузова и т. д. В случае если осмотру подлежит протяженный участок проезжей части и примыкающей к ней территории, следует выбрать комбинированный способ осмотра (линейно-эксцентрический), последовательно перемещаясь по выбранному направлению осмотра от одного следового «пятна» к другому.

На рабочем этапе осмотра места ДТП осуществляются следующие действия:

- ♦ устанавливаются способ и обстоятельства, в зоне каких дорожных знаков совершено ДТП;

- ♦ выявляются и фиксируются признаки, указывающие на характер ДТП, а именно: столкновение (заднее, встречное, угловое, боковое или перекрестное); опрокидывание (при столкновении, при заносе на скользкой дороге, при заносе на крутом повороте, при технической неисправности); наезд на пешеходов (при выходе из-за передней части автотранспорта, при выходе из-за задней части автотранспорта, переход дороги перед близко идущим автотранспортом, выход на проезжую часть из-за объекта, прилегающего близко к дороге);

- ♦ определяется и фиксируется положение колес по отношению к осевой линии и краю дорожного покрытия;

- ♦ устанавливаются границы обследования места ДТП;

- ♦ выявляются, собираются и фиксируются вещественные доказательства;

- ♦ выявляются и измеряются следы торможения;

- ♦ выявляются и фиксируются механические повреждения и следы, оставленные на автомобиле, на дороге и дорожных объектах;

- ♦ устанавливается, в каком состоянии находился (-ась) водитель (-и) в момент ДТП и его (их) отношение к наступившим последствиям;

- ♦ устанавливается техническая неисправность автомобиля (неисправность тормозов, поломка деталей рулевого механизма и привода, повреждение шин);

- ♦ изучаются и фиксируются все повреждения и царапины для определения лакокрасочного материала, перенесенной с одного автомобиля на другой, а также на иные объекты;

- ♦ детально изучаются, фиксируются и изымаются следующие объекты: следы жидкостей, сыпучие вещества, осколки стекла, краски, следы и вещества биологического происхождения; производится осмотр трупа [4].

В процессе осмотра среди частных методов познания истины, применяемых следователем, одним из самых распространенных и эффективных является наблюдение. Цель наблюдения при осмотре состоит не только в восприятии внешних признаков исследуемого объекта, но и в его анализе. Сначала следователь воспринимает информацию о тех свойствах, которые непосредственно отражаются, затем, осмысливая воспринятое, получает сообщение о других свойствах наблюдаемого объекта, которые непосредственно не воспринимаются, но существуют в неразрывной связи с имеющимися непосредственно наблюдаемыми свойствами.

Например, установив в результате зрительного восприятия габариты и фактуру исследуемого объекта, следователь может приблизительно определить и такое свойство объекта (которое непосредственно не воспринимается), как вес объекта, так как размеры, фактура объекта и его вес всегда находятся в неразрывной связи. Следователь в данном случае анализирует объект наблюдения, его свойства, приходит к выводу о существовании необходимой связи между установленными свойствами и свойствами предполагаемыми, заключает, что эти предполагаемые свойства существуют. Такой анализ, осмысливание наблюдаемого является непрерывным процессом, продолжающимся в течение всего процесса наблюдения.

Проводя осмотр, следователю необходимо обратить внимание на периферийные участки вдоль проезжей части и окружающую место ДТП инфраструктуру на предмет наличия уличных городских и ведомственных видеокамер. При их обнаружении целесообразно поручить оперуполномоченному полиции получение видеозаписи с них. В случае если



камеры не ведут видеозапись, а предназначены для кадровой фиксации проезжающих автомобилей следует обратиться к комплексу СПО «Паутина», в целях установления направления движения автомобиля, его скорости, характера движения, установлению автомобилей, следовавших в попутном и встречном направлении. Водители данных ТС могли быть очевидцами произошедшего преступления и подлежат допросу в качестве свидетелей. Нельзя оставлять без внимания припаркованные автомобили вдоль проезжей части и на прилегающей территории. В салонах таких автомобилей может быть установлен видеорегистратор, направленный на участок проезжей части и зафиксировавший механизм ДТП. Данные следы должны быть зафиксированы в протоколе и изъяты в установленном порядке. В случае если собственник автомобиля или лицо, доверенное к его управлению, не может явиться на место ДТП, во время проведения осмотра места происшествия, видеозаписи необходимо изъять выемкой. Данный тезис может найти в себе применение к автомобилям, оснащенным системой кругового обзора (от 4-х до 8-ми разнонаправленных камер), осуществляющих непрерывную видеофиксацию обстоятельств вокруг себя. К таким автомобилям относятся Tesla model Y, S, 3, X, Roadster, Cybertruck; Li-Xiang one, 7,8,9; ZEEKR 001, X; Voyah Dream, Free; AITO M5, M7 и др.

В ходе осмотра места ДТП подлежат обязательному осмотру ТС. Основными целями осмотра автотранспортного средства являются выявление и фиксация следов, характеризующих ТС (марка, модель, техническое состояние), и следов развития дорожной ситуации (местоположение автотранспортного средства после его остановки, повреждения, полученные в результате ДТП) [5].

По общему правилу расположение ТС фиксируется относительно выбранных следователем ориентиров, при этом обязательным является фиксация расположения его колес с измерением расстояния от границы проезжей части в одном случае и выбранного ориентира в другом.

После фиксации автомобиля следует изучить его кузов на предмет повреждений или разрушений элементов. В случае их обнаружения необходимо зафиксировать вид, форму, размеры, характер.

Также всегда проверяются исправность (целостность) фар дальнего и ближнего света ТС и степень

их загрязнения, расстояние видимости в направлении движения.

В целях предотвращения утери и образования новых следов на кузове в процессе перемещения автомобиля на эвакуаторе осмотр ТС рекомендуется проводить непосредственно на месте его обнаружения. В случае невозможности осмотра на месте происшествия, следует провести осмотр в специально оборудованном месте, что необходимо отразить в протоколе. Негативными обстоятельствами перемещения автомобиля могут быть следы от его погрузки на эвакуатор или следы от буксировки тросом в пределах проезжей части.

В протоколе осмотра фиксируют:

- ♦ тип, вид, марку (модель), государственный регистрационный знак транспортного средства, его цвет;
- ♦ номера: двигателя, шасси (рамы) (VIN), кузова;
- ♦ состояние остекления автомобиля, в том числе наличие или отсутствие тонировочной пленки, степень загрязнения данных элементов;
- ♦ состояние ходовой части автомобиля, видимые повреждения данной части автомобиля;
- ♦ наличие повреждения на колесных дисках, марку и модель производителя шин, их состояние, глубину протектора, сезонность, наличие избыточного давления в них;
- ♦ состояние рабочей тормозной системы. Проверка осуществляется визуальным наблюдением элементов тормозного механизма в районе колесного диска, отсутствия следов подтекания тормозной жидкости в местах сочленения тормозных шлангов с тормозными механизмами, наличия тормозной жидкости в бачке, расположенном в подкапотном пространстве, а также упругостью педали тормоза с рабочего места водителя;
- ♦ показания приборной панели водителя и наличие сигналов контрольных ламп. В случае если приборная панель электронная, перед проверкой необходимо убедиться в безопасности подключения автомобиля к аккумуляторной батарее, т. е. исключить разлив топлива и нарушение топливной системы автомобиля, а также убедиться в целостности тяговой батареи на электроавтомобиле в целях предотвращения пожара;
- ♦ наличие или отсутствие груза, его примерный вес и способ крепления.

При осмотре салона автомобиля следует исходить из сложившейся следственной ситуации.



В случае если водитель автомобиля скрылся с места ДТП необходимо осуществить поиск следов пальцев рук на рулевом колесе, экране мультимедийного устройства, кнопках управления системами автомобиля, салонного зеркала заднего вида, солнечного козырька, ручки (кнопки, колеса, указателя) переключения трансмиссии, ручке замка двери на дверной карте, а также иных элементов салона. Обязательному изъятию в данной следственной ситуации подлежат следы биологического происхождения, которые могут находиться на элементах салона автомобиля, а также на сработавших подушках безопасности.

Актуальным на данный момент остается вопрос применения диагностического оборудования в процессе осмотра места происшествия. Технических препятствий для применения аппаратно-программного комплекса (далее — АПК), позволяющего выявить и изъять сведения, зафиксированные на электронные блоки автомобиля, отсутствуют. Применение АПК возможно при подключении к автомобилю диагностического устройства к 16-контактному DLC (диагностического для соединения сканера по CAN-шине автомобиля). Таким образом, возможно получение информации из различных блоков автомобиля:

- 1) ECM — блок управления двигателем;
- 2) TRC — система управления тяговым усилием;
- 3) VSC — система стабилизации траектории;
- 4) ABS — антиблокировочная система;
- 5) BCM — блок управления бортовой электроникой (дверные замки, стеклоподъемники, подсветка салона и т. п.);
- 6) ACM — блок управления подушками безопасности;
- 7) HCU — гидравлический блок управления;
- 8) TCM — блок управления коробкой передач;
- 9) TPMS — блок системы контроля давления и температуры шин и др.;

Данные с вышеуказанных блоков в процессе эксплуатации автомобиля фиксируют возникновение ошибок в системах автомобиля в реальном времени, что может свидетельствовать о внезапно возникшей либо длительной неисправности узлов и агрегатов автомобиля.

Отдельно необходимо рассмотреть внедрение в современные автомобили системы EDR — регистратора данных о событиях. EDR используется для регистрации данных систем контроля динамики и

систем активной безопасности автомобиля, в целях получения информации о работе систем автомобиля в момент аварийной ситуации. Это возможно только при использовании считывающего устройства производителя, что влечет за собой необходимость дополнительного осмотра ТС с участием технического специалиста официального представителя фирмы-готовителя автомобиля.

При возникновении аварийной ситуации система EDR регистрирует:

- ♦ режим торможения;
- ♦ состояние педали тормоза в момент столкновения;
- ♦ скорость в момент столкновения;
- ♦ состояние замка ремня безопасности;
- ♦ сведения о том, был ли включен световой индикатор неисправности системы пассивной безопасности в момент столкновения.

Следы, свидетельствовавшие о механизме ДТП, в виде информации о работе устройств автомобиля, допустимо изымать в виде отчетов диагностики систем автомобиля посредством АПК, однако для исключения внесения изменений в сохраненную информацию на устройствах, необходимо изъять ТС.

Осмотр автомобиля с блоками управления представляет собой процесс, при котором эксперт-криминалист проводит детальное изучение всех электронных систем и компонентов ТС. Специалист должен быть хорошо знаком с принципами работы этих блоков и способен извлекать информацию о прошлых действиях и настройках автомобиля. Кроме того, следователь должен уметь интерпретировать полученные данные для выявления фактов преступлений или определения обстоятельств происшествия.

Наличие следов, свидетельствующих о механизме ДТП, на электронных носителях в блоках автомобиля требуют от следователя компетенций, не связанных с юриспруденцией, в частности навыки по фиксации информации технического состояния автомобиля при использовании АПК.

Список источников

1. Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ (ред. от 30 декабря 2020 г.) «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Жанказиев С. В. Интеллектуальные транспортные системы: учеб. пособие. М. : МАДИ, 2016.



3. Данилкин И. А., Данилкина В. М. Использование современных технических средств в повседневной практической деятельности экспертно-криминалистических подразделений г. Москвы // Вестник Московского университета МВД России. 2023. № 4. С. 84–91.

4. Топорков А. А. Криминалистика: учебник. М.: Контракт, Инфра-М, 2012.

5. Сафонов Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2017.

References

1. Federal Law No. 395-FZ of December 28, 2013 (as amended on December 30, 2020) «On the State

Automated Information System ERA-GLONASS» // LRS «ConsultantPlus».

2. Zhankaziev S. V. Intelligent transport systems: textbook, manual. M.: Moscow Automobile and Road Engineering State Technical University, 2016.

3. Danilkin I. A., Danilina V. M. The use of modern technical means in the daily practical activities of forensic units in Moscow // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023. No. 4. P. 84–91.

4. Toporkov A. A. Criminalistics: textbook. M.: Contract, Infra-M, 2012.

5. Safonov G. I. Tactics of appointment of forensic auto-technical expertise and the use of its results in the process of proof: diss. ... cand. jurid. M., 2017.

Информация об авторах

Г. И. Сафонов — заместитель начальника кафедры криминалистики Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук;

С. В. Дубровин — профессор кафедры криминалистики Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы РФ.

Information about the authors

G. I. Safonov — Deputy Head of the Department Criminalistics of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot', Candidate of Legal Sciences;

S. V. Dubrovin — Professor of the Department Criminalistics of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, Doctor of Legal Sciences, Professor, Honored Worker of the Higher School of the Russian Federation.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 30.11.2023; одобрена после рецензирования 08.12.2023; принята к публикации 18.12.2023.

The article was submitted 30.11.2023; approved after reviewing 08.12.2023; accepted for publication 18.12.2023.