

УДК 343

ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИ ОСМОТРЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ**А.А. МОНИД***(Академия МВД Республики Беларусь, Минск)*

Рассмотрены криминалистические аспекты проблемы дорожно-транспортных происшествий по основным их видам в целях совершенствования уровня решения криминалистических задач на основе анализа как причин и условий их возникновения, так и специфики организации и проведения их осмотров. Проблема представлена с точки зрения новых путей подхода к их решению через совершенствование методики непосредственной организации, уровня подготовки специалистов, проведения и использования полученных в ходе осмотра данных и применяемых при этом научно-технических средств в плане повышения как общего уровня безопасности дорожного движения и эксплуатации дорожно-транспортных средств, так и сокращения уровня дорожно-транспортных происшествий в целях оптимизации решения данного вопроса – одной из современных социальных проблем государства.

Введение. Сохраняющаяся устойчивая тенденция роста количества дорожно-транспортных происшествий требует поиска новых подходов к ее решению. Безопасность движения на автомобильном транспорте – социальная проблема государства [1]. В 2006 году только на территории Минской области произошло 1736 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых 516 человек погибли и 1813 получили ранения. Значительная доля ДТП связана с совершением преступлений, где транспортное средство (ТС) является предметом, орудием либо средством преступных действий. Многообразие участников дорожного движения и дорожных ситуаций обуславливает наличие различных ДТП, из которых можно выделить девять основных видов: столкновение; опрокидывание; наезд на стоящее транспортное средство; наезд на препятствие; наезд на пешехода; наезд на велосипедиста; наезд на гужевой транспорт; наезд на животных; прочие происшествия [2]. Лица, выезжающие на место ДТП, обязаны хорошо знать устройство транспортных средств и типичные следы ДТП, их особенности, уметь разбираться в механизме следообразования. Только тогда может быть обеспечено качественное исследование таких мест происшествий [3].

Основная часть. Основные следообразующие объекты, признаки которых отображаются в следах транспортных средств, можно условно разделить на две группы: 1) детали ходовой части (колеса, гусеницы, полозья); 2) внешние детали корпуса (облицовка, бампер, фары, крылья и др.), детали подвески, рулевого управления и трансмиссии, выступающие в просвет между корпусом и дорожным покрытием. Необходимо отметить, что эти детали могут являться как следообразующими, так и следовоспринимающими объектами (носителями следов). Так как транспортное средство непосредственно контактирует с окружающей средой в первую очередь своей ходовой частью – колесами, следы последних чаще обнаруживаются при осмотре мест ДТП и других преступлений.

Рассмотренные выше следообразующие детали и части транспортных средств при взаимодействии с объектами окружающей среды вносят в них материальные изменения, т.е. оставляют следы [8]. Знание круга типичных объектов осмотра ДТП имеет практическое значение. К таким объектам относят: участок местности; обстановка места происшествия; труп; транспортное средство; следы происшествия; следы действий по сокрытию преступления. Следы находятся непосредственно на местности (дороге, окружающей обстановке), различных объектах (транспортном средстве, потерпевшем и его одежде и др.). Большинство следов располагается на дороге – это следы, характеризующие движение транспортного средства и потерпевшего и свидетельствующие о месте наезда или столкновения. Следы движения транспортного средства определяются рядом факторов. При движении по твердому или мягкому покрытию образуются поверхностные или объемные следы. Первый вид подразделяется на два подвида: наслоения и следы отслоения. Наслоения чаще остаются на асфальтовом покрытии от колес транспортного средства, выехавшего с проселочной дороги. Частицы грунта переносятся протектором шины на дорожное покрытие. Отслоения образуются протектором вращающегося колеса на поверхности дороги. Объемные следы образуются на мягкой поверхности (заснеженной, проселочной грунтовой дороге). Протектор шины продавливает мягкий слой дороги, оставляя отображение, в котором каждый выступ соответствует углублению колеса, а углубление – возвышению. Поверхностные и объемные следы передают особенности шины с большой точностью, что позволяет идентифицировать конкретную шину. Для отыскания таких особенностей требуется тщательное изучение всех следов колес. В современном автомобиле следы передних колес полностью или частично перекрываются следами задних, тем самым обнаружить отпечатки всех колес можно только в месте поворота или разворота. Анализ расположения следов позволяет определить

направление движения транспортных средств. Криминалистическая ценность следов движения заключается в том, что их изучение позволяет установить тип транспортного средства (легковой, грузовой автомобиль и т.д.). Особо ценны следы протектора шин, имеющие характерные особенности (повреждения, износ, внедрившиеся предметы). Такие следы имеют большое розыскное значение. С целью определения модели шины нужно изучить строение отобразившегося в следе рисунка протектора, измерить ширину и шаг боковой дорожки шины, и ее наружный диаметр. Полученные данные сопоставляют с данными, содержащимися в справочных изданиях, на основании чего устанавливают модель шин образовавших след. При осмотре следов транспортных средств также необходимо измерить колею колес и базу автомобиля. При наезде на пешеходов кроме следов колес, могут быть и другие следы: кровь, осколки стекла, грязь и частицы краски, отслоившиеся от нижних частей автомобиля, следы волочения потерпевшего и т.д. При анализе следов крови следует учитывать, что они образуются за местом наезда. Образование следов крови зависит от того, совершен ли наезд на потерпевшего, находящегося в вертикальном или горизонтальном положении. В первом случае кровь редко концентрируется в одном месте. По ее следам можно проследить место первоначального падения тела, его перемещение в процессе отбрасывания и место конечной остановки. Следы крови, как правило, располагаются в виде отдельных капель различной частоты на участке первоначального падения и обширных пятен в месте конечной остановки тела после перемещения. Во втором случае в силу значительных повреждений тела и обильного оттока крови образуются обширные лужи с потеками в сторону уклона проезжей части. При повторном переезде тела эти лужи имеют следы веерообразного разбрызгивания. С учетом формы, размеров и взаимного расположения следов крови решается вопрос, в каком положении (стоя, сидя, лежа) находился потерпевший в момент наезда, разоблачаются инсценировки ДТП [6, с. 13]. На месте происшествия могут быть обнаружены осколки разбитых стекол автомобиля: рассеивателей фар, подфарников, лампочек, лобового и боковых стекол. При расследовании наездов важное значение имеет изучение осколков разбитого рассеивателя фары. По их расположению можно определить скорость автомобиля, устройство рефлектора фары, условия наезда и другие обстоятельства. Анализ места обнаружения осколков стекла следует рассматривать в двух аспектах – в зависимости от того, произошел ли наезд в начале или в конце торможения [5, с. 13 – 14]. При наездах на потерпевшего в начале торможения, когда скорость машины еще достаточно высока, стекло рассеивателя фары разбивается. Автомобиль придает телу потерпевшего ускорение, вследствие чего тело «прилипает» к фаре. В это время основная масса осколков вдавливается внутрь. Действие тормозной системы замедляет движение автомобиля. Тело человека, сохраняя приданное ему ускорение, по инерции движется вперед и освобождает фару. Осколки стекла из фары под действием центробежных сил выбрасываются из рассеивателя. Если наезд произошел в конце торможения, когда скорость невелика, осколки фары осыпаются в месте повреждения, часть мелких остается в корпусе, на одежде и теле потерпевшего, а большинство крупных осколков рассеивателя – на дороге. Поэтому при осмотре ДТП в первую очередь необходимо принять меры к изъятию осколков из фары, с одежды и тела потерпевшего. Лобовое стекло повреждается при наезде на потерпевшего передней частью машины. Боковые стекла повреждаются, если потерпевший ударился в боковую часть автомашины. В этом случае на стеклах и ее деталях могут быть другие следы: следы рук, помада, кровь и другие биовещества. При анализе обстановки места происшествия значение осколков стекла различно. Они помогают установить место наезда, положение потерпевшего в момент удара о транспорт и другие обстоятельства ДТП. Следы волочения на дороге образуются в момент удара транспортным средством потерпевшего, захвата одежды деталями машины и его волочения. Место наезда определяют по следам скольжения обуви потерпевшего. В некоторых случаях по ним делают вывод о положении потерпевшего в момент наезда. Человек при ходьбе попеременно переносит тяжесть тела с одной ноги на другую. В момент наезда прижатая к дороге силой тяжести тела подошва обуви скользит, оставляя на дороге следы. Они чаще бывают в виде одной (реже двух) полос скольжения длиной 20 – 40 см, расположенных параллельно следам торможения. Выраженность следов скольжения обуви зависит от факторов: состояния и типа дорожного покрытия, скорости автомобиля, веса потерпевшего, материала подошвы обуви [6, с. 14]. При захвате одежды деталями передней или боковой частей автомашины потерпевший падает на дорогу и на ней образуются следы протаскивания тела. Эти следы хорошо прослеживаются на грунтовой дороге или на дорожном покрытии, имеющем наслоения. Отброшенное после наезда тело потерпевшего оставляет обширные следы волочения, образующиеся за счет нарушения наслоений на проезжей части дороги. Они имеют вид широких полос (до размера потерпевшего). Иногда в таких следах обнаруживается кровь. Следы волочения указывают направление движения автотранспорта. При наездах на пешеходов исключительное значение имеет осмотр одежды, который начинается с изучения ее внешнего состояния, позволяющего выяснить поведение потерпевшего непосредственно перед наездом и решить вопрос о площади территории, подлежащей осмотру. Отсутствие предметов одежды (головной убор, шарф, перчатки) зимой расширяет границы осмотра ДТП. Значение осмотра одежды определяется и тем, что она является объектом, в первую очередь вступающим в контакт с автомобилем и дорожным покрытием, следы на одежде и на теле потерпевшего взаимосвязаны. Расположение следов на одежде соответствует телесным повреждениям на

трупe. Повреждения на одежде возникают в результате прямого или скользящего удара передними колесами транспорта и скольжению тела по проезжей части. Удары частями, имеющими ровные поверхности, под прямым углом (прямой контакт) влекут раздавливание нитей, иногда передающее форму следообразующей поверхности. Скользящий удар вызывает разрывы отдельных нитей или значительные разрывы ткани, возникающие от остроугольных деталей. Форма разрывов зависит от характера переплетения нитей основы тканей. При скользящем ударе движущегося с большой скоростью автомобиля на его частях можно обнаружить «прикипевшие частицы» ворсовых тканей. При переезде одежды колесами транспорта происходит как раздавливание нитей, так и их разрывы. По характеру повреждений одежды определяется поверхность соприкосновения автомобиля с одеждой, механизм образования следов. При скольжении тела на проезжей части дороги характерны обширные следы в виде складок истертой ткани, чередующиеся с неповрежденными участками. Складки сглаживаются в противоположном направлении скольжению тела [6, с. 19; 9]. На одежду потерпевшего попадают кусочки краски автомобиля, осколки стекла, пыль. Частицы могут находиться на поверхности одежды, в складках, швах, карманах. Следы наслоения краски возникают при скользящем ударе. Механизм их образования – при ударе, вследствие трения одежды и окрашенных частей машины, краска разогревается, и ее частицы переносятся на одежду. Наслоения краски на одежде бывают ярко выраженными или незаметными в виде поперечных параллельно расположенных полос. Одежда может иметь следы «металлизации», от соприкосновения ее с хромированными деталями транспортного средства. Эти следы сохраняются продолжительное время и имеют большое доказательственное значение. Осмотру подвергается обувь потерпевшего, сохраняющая следы взаимодействия с дорогой. Посредством их изучения решается вопрос воссоздания механизма наезда. На обуви потерпевшего обычно образуются следы в виде разрывов и царапин. Деформация обуви происходит в направлении движения транспортного средства. Характерные следы также образуются на ее подошве в виде параллельных прямолинейных или дугообразных царапин. Изучение этих следов позволяет определить характер движения потерпевшего (стоял, двигался бегом или шагом), а также направление движения автомобиля в момент наезда [6, с. 20]. Криминалистическое значение имеют следы, возникшие на предметах потерпевшего: сумки, портфели, чемоданы, книги и т.п. Они образуются от их контакта с частями транспортного средства и имеют характер поверхностного повреждения или разрушения. Находящиеся у потерпевшего предметы оставляют на транспортном средстве следы наслоений, вмятин и царапин. Криминалистическое значение следов-взаимодействий от находившихся у потерпевшего предметов с автотранспортом – возможность с их помощью установить факт наезда на человека, определить, какой частью нанесен удар, положение потерпевшего в момент наезда, объяснить характер и механизм телесных повреждений. Качественный осмотр места ДТП не возможен без применения научно-технических средств (НТС). Это связано с многообразием следов на месте происшествия и отсутствием возможности их обнаружения и изъятия без использования специальной техники. В настоящее время существует множество НТС, которые используют специалисты в ходе осмотра места происшествия (ОМП) и которые можно разделить на три большие группы [7, с. 129 – 130]:

- 1) заимствованные из других (не криминалистики) областей науки и техники и применяемые в не-преобразованном виде;
- 2) заимствованные из других областей знания, но преобразованные, т. е. приспособленные для раскрытия и расследования преступлений;
- 3) специально разработанные для целей исследования и раскрытия преступлений.

На наш взгляд, все научно-технические средства, используемые при осмотре места происшествия, можно классифицировать следующим образом:

- 1) средства обнаружения следов преступления;
- 2) средства фиксации;
- 3) средства изъятия следов.

Исходя из предложенной классификации, рассмотрим некоторые разновидности научно-технических средств, используемых при осмотре мест ДТП. К *средствам обнаружения* можно отнести средства освещения и оптические приборы. *Средства освещения* – разнообразные приборы, создающие общее, направленное, моно- и полихроматическое освещение. *Источники* – переносные фотоосветители, бытовые фонари, электронные фотовспышки и другая аппаратура, важными частями которой являются рассеиватели, отражатели, светофильтры, защитные экраны, создающие направление, интенсивность, волновой диапазон и другие характеристики световых потоков. *Специальные источники* – ультрафиолетовые осветители, для обнаружения слабовидимых и невидимых следов крови, нефтепродуктов и других веществ [7, с. 132]. *«Оптические приборы* – увеличительные приспособления, расширяющие диапазон чувствительности глаз. К ним относятся различные типы и виды луп» [7, с. 132 – 133]. Одно из средств фиксации – фотоаппарат. Фотографирование начинают с ориентирующей и обзорной съемки до начала ОМП. Вопрос о времени производства различных видов съемки при ОМП должен решаться в зависимости от обстоятельств дела: ее момент следует выбирать с таким расчетом, чтобы она, во-первых, показала взаиморасположение объектов в их первоначальном, неизменном виде и, во-вторых, запечатлела признаки,

выявленные при осмотре. Объекты узловой фотосъемки – центр места происшествия (может состоять из нескольких узлов автомобиля, труп и т.д.); части транспортных средств и других объектов, содержащие следы ДТП. *Объекты узловой фотосъемки* – способствовавшие происшествию обстоятельства, установленные при осмотре: неисправность дороги и дорожных сооружений, неправильная расстановка дорожных знаков и т.д. Все указанные объекты фиксируются крупным планом. Фотографирование частей транспортных средств со следами на них нужно производить с подсветкой, используя источники освещения или экраны, что дает более рельефное изображение следов на снимке. Используется линейный масштаб, размещаемый на одном уровне с объектами съемки. В случае наличия на дороге четко видимых следов торможения необходима фиксация их протяженности измерительной фотосъемкой с глубинным масштабом. *Объекты детальной фотосъемки* – следы протектора, повреждения на транспортном средстве, отдельные детали транспортного средства, следы на зданиях, дорожных сооружениях, раны и повреждения на трупе, следы на его одежде, пятна крови на дороге и т.д. Наличие на месте происшествия трупа требует, в первую очередь, фиксации его местоположения по отношению к транспортному средству и окружающим объектам. В случае необходимости возможно производство на месте происшествия панорамного фотографирования трупа [7, с. 138 – 141]. Помимо фотографирования при осмотре места происшествия может применяться видеозапись с использованием различной аппаратуры и соблюдением процессуальных требований. К средствам изъятия относят: слепочные материалы (гипс, паста СКГН); дактилоскопические пленки и отфиксированная фотобумага; упаковки; прибор «След» и др. После описания и фотографирования с вдавненных следов изготавливают слепки (метод моделирования). В качестве слепочного материала при изъятии объемных следов применяются гипс, синтетический каучук СКГН. Изъятые на месте происшествия следы, а также их копии необходимо тщательно упаковать для того, чтобы предохранить изымаемые предметы и части предметов со следами, изготовленные слепки и другие объекты, имеющие по делу доказательственное значение, от случайных изменений, разрушений, загрязнений, влияния факторов, могущих вызвать их уничтожение; обеспечить сохранность упакованных объектов в неизменном виде при транспортировке и хранении; исключить взаимное соприкосновение различных объектов, которые приобщены к делу в качестве вещественных доказательств; устранить нежелательное или опасное воздействие упакованных веществ на человека [7, 8].

Выводы. Для оперативного, объективного, полного и качественного расследования и предупреждения ДТП целесообразно учитывать следующее: 1) органам внутренних дел необходимо повысить качество профилактических мероприятий в сфере дорожного движения, при их планировании и реализации руководствоваться научными положениями о причинах ДТП; 2) ДТП происходит неожиданно и в короткий промежуток времени. Восстановление его механизма по показаниям свидетелей, потерпевших и подозреваемых подчас невозможно. Первостепенное значение приобретают обнаруживаемые на местах происшествий, транспортных средствах и объектах, сопутствующих происшествиям материально-фиксированных следов, изучение которых позволяет установить данные, способствующие постижению механизма ДТП; 3) характер образующихся следов определяет ситуация ДТП. Лишь подвергая следы изучению, можно судить о конкретной ситуации, а зная ее, значительно проще решить, какие и где могли возникнуть следы; 4) для качественного достижения целей расследования важно привлекать к ОМП дорожно-транспортных происшествий специалистов (трассологов и автотехников); 5) качественный осмотр мест ДТП невозможен без применения НТС.

ЛИТЕРАТУРА

1. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь (с изм. и доп.). – Минск: НЦПИ, 2000. – 333 с.
2. Правила дорожного движения. – Минск: НЦПИ, 2005. – 112 с.
3. Криминалистика: учебник для вузов / Т.В. Аверьянова [и др.]; под ред. Р.С. Белкина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма, 2005. – 992 с.
4. Зуев, Е.И. Трасологические исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях: учеб. пособие / Е.И. Зуев, В.Е. Капитонов. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1983. – 88 с.
5. Зуев, П.М. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: учеб. пособие / Е.И. Зуев. – М.: МССШМ МВД СССР, 1983. – 92 с.
6. Коршаков, И. Исследование ДТП с наездом на пешехода / И. Коршаков. – М.: Автомобильный транспорт, 1987. – 137 с.
7. Криминалистическая экспертиза: курс лекций. Вып. 1: Трасологическая экспертиза / под общ. ред. Б.П. Смагоринского. – Волгоград: Волгогр. юрид. ин-т МВД России, 1996. – 300 с.
8. Кучеренко, Г.П. Применение данных трасологии при расследовании дорожно-транспортных происшествий: метод. пособие / Г.П. Кучеренко, М.Г. Любарский. – М.: ВНИИСЭ, 1976. – 110 с.
9. Шевцов, С.О. Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя / С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Харьков: Факт, 2003. – 176 с.

Поступила 20.07.2007