### Содержание

Введение

Глава 1. Общие положения осмотра места происшествия, как следственного действия

1.1 Понятие, сущность, значение следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных происшествиях

1.2 Процессуальный порядок проведения следственного осмотра

Глава 2. Стадии осмотра места доржно-транспортного происшествия

2.1 Подготовка к осмотру места дорожно-транспортного происшествия

2.2 Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия

2.3 Участие специалиста в осмотре места дорожно-транспотрного происшествия

Глава 3. Фиксация и оценка результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия

3.1 Процессуальное оформление следственного осмотра

3.2 Фиксация хода и результатов осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях

### 3.3 Применение фотографирования и видеозаписи для фиксации хода и результатов осмотра места происшествия по дорожно-транспортных происшествиях

Заключение

Список используемой литературы

Приложение

**Введение**

Транспорт играет важную роль в экономической и социальной жизни нашего общества. Среди его различных видов ведущее место занимает автомобильный. Его бурное развитие поставило ряд проблем: экологических, организационных, правовых и т.п. Одна из главных - обеспечение безопасности на дорогах. Так, ежегодно в России гибнет под колёсами автотранспорта большое число пешеходов, получают смертельные травмы водители и пассажиры. Обращает на себя внимание факт, что погибают и получают ранение при этих происшествиях в абсолютном большинстве люди трудоспособного возраста.

Причин и факторов, из за чего возникает дорожно-транспортные происшествия очень много. Они могут быть связаны с каждым из компонентов системы « человек-автомобиль-дорога». Однако их подавляющие большинство тяготеет к действиям лица, управляющего транспортным средством, т.е. водителя. Речь идет о неправильных действиях, о нарушениях правил, в результате чего из года в год значительная часть дорожно-транспортных происшествий совершается именно по вине водителей транспортных средств. Согласно статистике в 2011году произошло обострение ситуации дорожно-транспортных происшествий. Так число погибших по вине водителей транспортных средств взросло на 1245 человек по сравнению с прошлыми годами. (рисунок №1) [[1]](#footnote-2)

Основным видом ДТП в России является наезд на пешехода.

Профилактика транспортных происшествий является важной комплексной государственной проблемой. Значительная роль в предупреждении этих происшествий принадлежит правоохранительным органам, полиции, особенно дорожно-патрульной службе (далее ДПС) и следствию. По линии ДПС проводиться большая организационная, техническая и агитационная работа.

Перед дознанием и следствием, располагающими большими возможностями, поставлена задача не только выяснения обстоятельств происшедших событий, но и выяснения причин и условий, которые им способствовали, а так же разработка мер по их предупреждению.

Как показывает статистика качества подготовки водителей остаётся низкой – каждый третий кандидат (35,9%) не сдаёт квалификационный экзамен с первого раза.[[2]](#footnote-3)

C учётом этого фактора одним из наиболее важных направлений в деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений ДПС остаётся контроль за подготовкой водительских кадров. Сдача экзаменов и выдача удостоверений осуществляется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999года № 1396 «Об утверждении правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений».[[3]](#footnote-4)

Важнейшей задачей, перед правоохранительными органами, является повышение качества работы. Этому во многом может способствовать внедрение в процесс расследования транспортных происшествий технических средств и научных методов, комплексное их использование, привлечение высококвалифицированных специалистов для оказания помощи при проведение следственных действий.

Расследование транспортных происшествий отличается определённой трудностью, что обусловлено самой их спецификой. Они обычно совершаются неожиданно для окружающих, быстротечны по времени, сложны по своему механизму. Эти особенности затрудняют восприятие свидетелями и потерпевшими поэтапности развития события. Гибель и тяжкие травмы потерпевших (водителей, пассажиров и пешеходов) значительно ограничивают возможности следствия в получении полной информации об обстоятельствах происшествия.[[4]](#footnote-5)

Важное значение приобретают следы, позволяющие судит о том, как происходило (возникло, развивалось и завершилось) столкновение, опрокидывание и т.д. От того, насколько качественно проводится осмотр места дорожно-транспортного происшествия, и будет зависит успех дальнейшего расследования.

Дипломная работа посвящена изучению тактических особенностей осмотра места происшествия. В настоящее время, исследования в рамках данной темы на мой взгляд имеют очень актуальный характер, поскольку в них затрагиваются различные практические аспекты проведения данного следственного действия.

Событие дорожно-транспортного происшествия независимо от того, явилось оно результатом опасного действия или бездействия, приводит к различным изменениям в окружающей среде. Изменения материальной обстановки дают возможность обнаружить следы и иные вещественные доказательства. Обнаружение и изучение происшедших в обстановке изменений или следов преступления, а также характера обстановки в которой оно совершено, способствуют изучению истины и дают возможность установить суть происшедшего. Одним из важных процессуальных действий направленных на выявление и исследование следов и обстановки дорожно-транспортного происшествия, является непосредственно осмотр места происшествия. Важность обусловлена тем, что это единственное следственное действие которое проводится до возбуждения уголовного дела.

В дипломной работе мы попытаемся раскрыть наиболее важные и проблемные вопросы осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях, основные тактические приемы и особенности.

Объект исследования представляет собой современную криминалистическую концепцию (доктрину) о сущности и тактических особенностях осмотра места происшествия. Другими словами, объект исследования – совокупность мнений и взглядов о тактике осмотра места происшествия. Предметом исследования данной работы является осмотр места происшествия, как сложный криминалистический институт, а также основные правила и особенности тактики его проведения.

Целью данной работы является всестороннее анализирование дорожно-транспортного происшествия, а также уяснение криминалистических особенностей тактики проведения данного следственного действия.

Цель работы определяет следующие задачи:

1) Проанализировать суть осмотра места ДТП с точки зрения криминалистического содержания.

2) Изучить основные требования проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия

3) Осветить основные теоретические положения о тактике проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия

4) Проанализировать основные проблемы по тактике проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Структура дипломной работы представляет собой последовательное разрешение поставленной цели и задач исследования. Первая глава освещает общие положения осмотра места ДТП, как следственного действия. Во второй главе рассматриваются стадии осмотра места дорожно-транспортного происшествия. И третья глава посвящена фиксации и оценки результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

**Глава 1. Общие положения осмотра места происшествия, как следственного действия**

* 1. **Понятие, сущность, значение следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных происшествиях**

Первоначальные данные для расследования дорожно-транспортного происшествия проведения осмотра места происшествия. Проведение первоначальных следственных действий: осмотр транспортных средств находящиеся вне места происшествия, допрос очевидцев и свидетелей, пострадавших и водителя, назначение различных экспертиз, организация розыска и задержания скрывшегося с места происшествия водителя, очные ставки и т.д.- осуществляется уже после осмотра места происшествия.

Термин «дорожно-транспортное происшествие» означает - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или были ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, различные грузы либо причинён иной материальный ущерб.[[5]](#footnote-6)

Дорожно-транспортное происшествия можно подразделить на 10 видов перечисленных в правилах дорожного движения.[[6]](#footnote-7)

**Столкновение**- происшествие, при котором движущиеся транспортное средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся столкновение с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (остановленным на путях) транспортным средством.

**Опрокидывание** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средства опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, обусловленные другим происшествием.

**Наезд на стоящие транспортное средство** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало на стоящие транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению).

**Наезд на препятствие** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждения и т.д.).

**Наезд на пешехода** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущие транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, кирпичи и т.д.).

**Наезд на велосипедиста** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

**Наезд на гужевой транспорт** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо сами упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.[[7]](#footnote-8)

**Наезд на животных** - происшествие, при котором движущиеся транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные и птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

**Падение пассажира** - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др. если оно не может быть отнесено к другому виду дорожно-транспортного происшествия. Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является ДТП.

**Инной вид ДТП** – происшествия, не относящееся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимо груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившиеся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и т.п.).

Осмотру мест ДТП ученые-криминалисты и представители смежных наук уделяют большое внимание.

Осмотр - процессуальное действие, состоящее в наблюдении и изучении различных объектов для установления и закрепления доказательств и других обстоятельств, имеющих значение для дела. С древнейших времен он является одним из самых распространенных источников доказательств.

Более 100 лет назад русский процессуалист Я.И. Баршев отмечал, что осмотры следует проводить «во всех случаях, когда в исследуемом деле находятся наружные признаки и следы, подлежащие осмотру, осмотр которых и приведение в известность должны иметь влияние на будущий результат».[[8]](#footnote-9)

Осмотр места происшествия – обычно одно из первых процессуальных действий, с которых начинается расследование. В следственной практике осмотр места происшествия проводиться чаще других видов следственного осмотра. Без осмотра места происшествия практически нельзя обойтись при расследовании аварий транспортных средств, убийств, грабежей и др. Это следственное действие, с нашей точки зрения, должно проводиться во всех случаях, когда на месте происшествия есть или могут быть следы или предметы (объекты), имеющие доказательную базу.[[9]](#footnote-10)

С юридической точки зрения осмотр места происшествия характеризуется рядом общих тактических особенностей. В специальной литературе его называют первоначальным, неотложным, незаменимым, и неповторимым следственным действием. Первоначальным оно называется потому, что именно с него часто начинается расследование многих категорий уголовных дел. Анализ уголовных дел по транспортным происшествиям показывает, что осмотр места происшествия проводится в 99,5% всех случаев.[[10]](#footnote-11) Неотложность проведения осмотра места происшествия обусловлена неизбежностью изменения следов и иных объектов, которые могут служить судебными доказательствами. Длительность времени, в течение которого следы могут быть пригодны для криминалистического исследования, зависит от многих факторов: механизма и образования, объектов в которых они возникли, метеорологических условий и т.д. Следы веществ биологического происхождения довольно быстро изменяют свой внешний вид и качественное состояние. Следы колёс (шин) на месте происшествия могут быть смыты дождём, засыпаны снегом, высушены лучами солнца и т.п.

Неповторимым действием осмотр места происшествия является потому, что при проведении повторного осмотра, даже спустя незначительное время после первоначального, некоторые элементы обстановки могут измениться, в частности, температура, влажность воздуха и т.д., не говоря уже о транспортных средствах, которые обычно быстро убираются для восстановления нормального движения.[[11]](#footnote-12)

Задачами осмотра места дорожно-транспортного происшествия является установление следующих обстоятельств:

1. где, когда и как произошло дорожно-транспортное происшествие;
2. вид дорожно-транспортного происшествия;
3. какое было направление движения транспортных средств, местонахождение и действие участников дорожного движения в ситуации, предшествующей ДТП;
4. механизм развития ДТП и действия участников дорожного движения в это время;
5. месторасположение повреждённых транспортных средств и потерпевших на момент ДТП;
6. состояние поврежденных транспортных средств;
7. состояние дорожной обстановки на момент ДТП:

а) тип, состояние дорожного покрытия;

б) ширина, разметка дороги

в) её обустройство;

г) характеристика прилегающих участков;

д) наличие на дороге дорожных знаков;

е) обзорность;

ж) видимость обстановки;

з) освещённость на участке дороги;

и) плотность, интенсивность движения;

к) наличие помех движения на дороге и дефектов дороги;

1. обнаружение, фиксация и изъятие следов, возникших на дорожном покрытии, транспортном средстве, предметах окружающей обстановки и на пострадавшем в результате дорожно-транспортного происшествия, в том числе отделившихся частей транспортных средств и предметов, принадлежавших потерпевшим.

Причины дорожно-транспортных происшествий, подразделяются на две группы субъективные и объективные. К субъективным факторам относят: нарушение правил дорожного движения, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включая оставление места дорожно-транспортного происшествия виновным участником дорожного движения: водителем, пешеходом, пассажиром, а равно иным участником дорожного движения.

К объективным причинам относят такие факторы как: неправильное планирование улиц и автодорог, плохая освещённость проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, недостатки различных средств регулирования, в том числе и дорожных знаков, тормозных, маневренных и других частей автотранспортных средств.

Основания и порядок производства осмотра проводиться согласно ст.176 и ст. 177 УПК Р.Ф.[[12]](#footnote-13)

* 1. **Процессуальный порядок проведения следственного осмотра**

Следственный осмотр процессуальное действие, предусмотренное статьями 176-178 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации.[[13]](#footnote-14) Состоит он непосредственно в наблюдении, обнаружении, восприятии, закреплении и анализе следователем различных объектов для установления их признаков, свойств, состояния, взаиморасположения и определения их значимости в качестве доказательств по делу.[[14]](#footnote-15)

Цель следственного осмотра заключается в том, чтобы получить доказательства, способствующие раскрытию и расследованию в нашем случае дорожно-транспортного происшествия. Их следователь получает из двух источников от людей и вещественных доказательств.

Безопасность осмотра места дорожно-транспортного происшествия обеспечивается правильно организованной работой. Следователь должен чётко распределить функции между всеми участниками осмотра, правильно использовать и направлять знания специалистов, криминалистические средства, приёмы и методы.

Все виды осмотров проводятся в присутствии понятых это обусловлено ч.1 ст.170 УПК Р.Ф, число которых не должно составлять менее двух человек.

Требования, которые предъявляются к понятым, сказаны в ст. 60 УПК РФ: 1.Понятой - не заинтересованное в исходе уголовного дела лицо, привлекаемое дознавателем, следователем для удостоверения факта производства следственного действия, а также содержания, хода и результатов следственного действия.

2. Понятыми не могут быть:

1) несовершеннолетние;

2) участники уголовного судопроизводства, их близкие родственники и родственники;

3) работники органов исполнительной власти, наделенные в соответствии с федеральным законом полномочиями по осуществлению оперативно-розыскной деятельности и (или) предварительного расследования.

3. Понятой вправе:

1) участвовать в следственном действии и делать по поводу следственного действия заявления и замечания, подлежащие занесению в протокол;

2) знакомиться с протоколом следственного действия, в производстве которого он участвовал;

3) приносить жалобы на действия (бездействие) и решения дознавателя, следователя и прокурора, ограничивающие его права.

4. Понятой не вправе уклоняться от явки по вызовам дознавателя, следователя или в суд, а также разглашать данные предварительного расследования, если он был об этом заранее предупрежден в порядке, установленном статьей 161 настоящего Кодекса. За разглашение данных предварительного расследования понятой несет ответственность в соответствии со статьей 310 Уголовного кодекса Российской Федерации».[[15]](#footnote-16)

УПК РФ так же устанавливает что следственные действия могут производиться и без участия понятых (ч.3 ст.170 УПК РФ).[[16]](#footnote-17)

В случае производства следственного действия без участия понятых применяются технические средства фиксации его хода и результатов. При невозможности их использования следователь вносит соответствующую запись в протокол и поясняет, почему это нельзя было сделать. Во всех случаях производства следственного действия без участия понятых в протоколе следственного действия делается запись об их отсутствии с указанием причин принятия такого решения.

Перед началом следственного действия следователь, дознаватель в соответствии с (ч. 5 ст. 164 УПК РФ) разъясняет понятым цель следственного действия..Цель следственного действия обозначается для того, чтобы понятые понимали суть происходящего. Для надлежащего выполнения своей функции понятым разъясняется их право:

1. участвовать в следственном действии и делать по поводу следственного действия заявления и замечания, подлежащие занесению в протокол;

2. знакомиться с протоколом следственного действия, в производстве которого они участвовали;

3. приносить жалобы на действия (бездействие) и решения дознавателя, следователя и прокурора, ограничивающие их права.

Понятым разъясняется их ответственность. Главное - не разглашать данные предварительного расследования, если они были об этом предупреждены заранее в порядке, предусмотренном (ст. 161 УПК РФ). При этом поясняется, что за разглашение данных предварительного расследования понятой несет ответственность в соответствии со (ст. 310 УК РФ).[[17]](#footnote-18)

Всё обнаруженное и изъятое на месте дорожно-транспортного происшествия должно быть предъявлено понятым, или другим участникам. Такое мероприятие, как осмотр должен быть спланирован. Следователем обозначаются цель, состав участников, время, этапы осмотра. Он должен заранее знать кто ему из специалистов понадобиться на месте дорожно-транспортного происшествия.

Составляя протокол осмотра места происшествия следователь не имеет права записывать лишь то, что подходит под его представление о происшедшем, в противном случае важный пласт информации может оказаться незафиксированным, а значит, потерянным. В протокол должна быть занесена вся информация о дорожно-транспортном происшествие.[[18]](#footnote-19)

Протокол осмотра места происшествия должен точно, полно и объективно отражать исследуемую обстановку и последовательность её изучения. При составление протокола осмотра места происшествия, как показывает практика, нередко допускаются ошибки. К наиболее существенным относятся: отсутствие о времени начала и окончания осмотра, о разъяснение понятым, специалистам и другим участникам привлекаемых к осмотру дорожно-транспортного происшествия, их прав и обязанностей, использование неправильной и произвольной терминологии, поверхностное описание исследуемых объектов. Так же ошибки допускаются в планах и схемах, составляемых в дополнение к протоколу осмотра места происшествия. Все эти недостатки отрицательно сказываются на качестве работы, тем более что исправить их в дальнейшем будет трудно, а иногда и невозможно. В связи с этим необходимо более подробно останавливаться на процессуальных и криминалистических вопросах документального оформления результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Протокол осмотра места происшествия состоит из трёх частей: вводной, описательной и заключительной.

В вводной части указываются- название процессуального действия, место, дата и время его провидения, должность, классный чин или специальное либо воинское звание, фамилия, инициалы лица составившего протокол, данные, послужившие основанием для осмотра, время их получения и лицо которое их передало: фамилии, имена, отчества лиц привлечённых для осмотра места дорожно-транспортного происшествия, а в отношении специалистов- место работы и должность, для понятых- адреса, отметка о разъяснение им и специалистам их прав и обязанностей в соответствии с УПК. Уведомляются все лица о применение научно-технических средств и их целевом назначении, указываются условия при которых производится осмотр( вид освещения, метеорологическая обстановка, время начала и окончания осмотра).

В описательной части протокола- подробно перечисляются все действия по изучению обстановки и объектов (участка дороги, транспортных средств), указывается, какими способами обнаружены и зафиксированы следы, какие при этом использовались научно-технические средства, каковы результаты их использования.[[19]](#footnote-20)

В заключительной части протокола описываются объекты, обнаруженные и изъятые при осмотре, указывается, как они опечатаны и куда направлены или кому переданы на хранение, записываются замечания понятых и заявление специалистов, перечисляются планы, схемы, зарисовки и слепки, прилагаемые к протоколу осмотра. Протокол осмотра места происшествия подписывается следователем, понятыми и другими лицами участвующих в осмотре места дорожно-транспортного происшествия. Протокол осмотра места происшествия должен быть составлен грамотно и полно. Употребляемые в нём термины должны быть ясны для всех участников.

Описываемые в нём предметы должны быть точно ориентированы: нельзя ограничиваться такими записями, как (около, недалеко, вблизи и т.п.). Осмотр других объектов должен быть выделен в специальные разделы: (осмотр трамвая, осмотр автомобиля и т.д.). Используемые при описании объектов термины, должны быть по возможности одинаковыми. Один и тот же предмет, о котором говориться в протоколе несколько раз, нельзя называть по разному, что бы не было путаницы, например, об автомобиле не следует писать: автомобиль, машина, грузовик и т.д. В некоторых случаях в протоколе осмотра места происшествия на основе наблюдаемой картины последствий аварии указываются места наезда, столкновения, опрокидывания и т.п.

В дополнение к протоколам обычно составляются схемы и планы дорожно-транспортного происшествия. Существует такой документ - правила применения типовых схем дорожно-транспортного происшествия, по которым при обоюдном согласии и договоренности участников и при отсутствии пострадавших может быть зафиксировано происшествие без вызова государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД). Но существует такой нюанс, участники ДТП в обязательном порядке должны сразу же направиться на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган полиции для оформления происшедшего.

Схема дорожно-транспортного происшествия должна выполняться в определенном масштабе и включать в себя:

- место ДТП (адрес);

- описание проезжей части (ширина, неподвижные объекты, факторы ограничивающие обзор дороги);

- направления движения транспортного средства и пешеходов до происшествия и их расположение после относительно неподвижных объектов;

- следы торможения (указываются их видоизменения и какова длина каждого участка);

- при необходимости или по возможности делаются фотографии ДТП с разных ракурсов.

Справка об участие в дорожно-транспортном происшествии нужна для предоставления в страховую компанию, на ней есть номер, подпись и печать. Справка содержит информацию о дорожно-транспортном происшествии, место и время происшествия, сведения об участниках ДТП, пострадавших, транспортных средствах, повреждениях.[[20]](#footnote-21)

Схемы обычно вычерчиваются в масштабе 1:50, 1:100, 1:200. На схеме изображаются участки дороги, средства, регламентирующий порядок движения (светофоры, указатели и т.д.), транспортные средства причастные к происшествию, следы и предметы, трупы, имеющие отношение к расследуемому событию. В соответствии с рекомендациями, границы проезжей части улиц и дорог вычерчиваются толстыми линиями, а обочины тротуаров- более тонкими. Указываются данные размеров участка дороги и его элементов- проезжей части, обочин, кюветов, тротуаров и т.д. Если дорога имеет закругление, то на схеме показывается радиус его поворота. При изображении площадей обозначаются подходящие к ним дороги, выезды и въезды. При вычерчивании перекрёстков показывается характер пересечения улиц, которые их образуют.

На плане строго выдерживается числовые соотношения. Все чертежи вычерчиваются в принятом масштабе. В отношении изображаемых объектов и следов показывается их форма и размеры. Контуры трамваев, автомобилей и т.д., наносятся обычно с помощью специальных штампов, которые имеются в специальном чемодане сотрудника ДПС. Кроме того транспортные средства можно изобразить общепринятыми условными обозначениями. Всё изображенное в схеме может нумероваться, ниже даётся пояснение, что имеется ввиду под каждой цифрой. Планы и схемы подписываются понятыми, специалистом и следователем.[[21]](#footnote-22) В процессе разбирательства сотрудниками ДПС, изучаются отдельные элементы обстановки места происшествия (состояние дороги, транспортных средств и т.д.), выясняют у свидетелей отдельные обстоятельства аварии, высказывают своё мнение в отношении причин происшествия. Эти и иные сведения заносятся в составляемые ими документы (протокол о дорожном происшествии, протокол осмотра транспорта, схему).[[22]](#footnote-23)

**Глава 2. Стадии осмотра места дорожно-транспортного происшествия**

**2.1 Подготовка к осмотру места дорожно-транспортного происшествия**

Результат осмотра места ДТП в той или иной мере, зависит от профессиональной и организационно-технической подготовки следователя. Следователь должен быть морально-психологически готов к работе. Отметим что затрудненных условиях (ночью, в дождь, снег, сильный ветер) следователь должен сохранять на протяжении длительного времени свою работоспособность, быть собранным и внимательным, чтобы не упустить ни одного факта и обстоятельства, имеющего значение для установления правды по делу. В профессиональную подготовку следователя входит его способность к наблюдать, умение на основании профессиональных знаний типичных способов совершения и сокрытия преступления, различных уловок преступника, отмечать в происходящей обстановке происшествия главные моменты, выделять наиболее значимые детали и признаки ДТП, раскрывать противоречивые элементы, обнаружить факт инсценировки.[[23]](#footnote-24)

Техническое снаряжение следователя должно соответствовать конкретным условиям в которых ему предстоит работать. Защищающие от дождя и ветра плащ, сапоги, удобная теплая одежда которая позволит снизить влияние неблагоприятных погодных условий. Так же необходимы специальные осветители, достаточно сильный электрофонарь для работы в ночных условиях и при недостаточном освещении, видеокамера, диктофон, фотоаппарат со вспышкой и другими принадлежностями для оперативной и точной фиксации обстановки и отдельных объектов, специальные и аналитические приборы для обнаружения, фиксации и изъятия различных следов, скрытых и маловидимых объектов.

Следует учитывать определенную специфику осмотра места происшествия по делам данной категории. Практически всегда необходимо как можно быстрее освободить проезжую часть дороги для обеспечения нормального движения транспорта. Поэтому на дороге целесообразно отметить места нахождения трупа, транспортного средства и других объектов, значимых для дела, произвести нужные измерения, а затем осмотр. Кроме традиционной фиксации обстановки места происшествия (фотографирования) целесообразно использовать видеозапись.

В тактическом плане осмотр места дорожо-транспортного происшествия можно разделить на три этапа: первый этап подготовительный, второй этап рабочий и третий этап заключительный.[[24]](#footnote-25).

Такое разделение осмотра ДТП не нарушает последовательности этого следственного действия и обеспечивает реализацию общих положений тактики осмотра. Объективность, полнота, методичность и другие общие тактические положения могут быть реализованы лишь тогда и в том случае, если работа следователя будет четко организована. Если задачи осмотра решаются им в определенном порядке, в четкой последовательности то работа складывается в другом стиле. Смысл разделения осмотра места происшествия на этапы заключается в том что, в систематизации действий и установлении их последовательности, обеспечивается качественность осмотра.

Подготовительный этап подразделяется на два периода. В первый входит действия следователя до выезда на место происшествия, а во второй период- подготовительные действия когда следователь прибудет на место осмотра.

В первом периоде основной задачей следователя является информационно-тактическое и техническое обеспечение выезда на место дорожно- транспортного происшествия. Необходимо получить как можно полную информацию о происшедшем и условиях, в которых предстоит работать. Следователь в первую очередь убеждается в том, что приняты все меры к устранению и предотвращению вредных последствий происшествия. Также оказана необходимая помощь пострадавшим, обеспечена надежная охрана места дорожно-транспортного происшествия, неприкосновенность и сохранность следов. В случае ненадлежащего или недостаточного характера принятых мер следователь делает соответствующие распоряжения работникам полиции, представителям администрации предприятия, иным должностным лицам (например, принимает меры к вызову «скорой помощи», аварийной бригады и т.п.).

Далее следователь уточняет какие специалисты и лица будут необходимы для качественного проведения осмотра, и обеспечивает их вызов. До выезда следователь проверяет наличие в чемодане необходимых для работы технических средств, различные бланки, бумаги и т.д. Следователю надо взять с собой запасные видеокассеты, магнитную ленту, упаковочные материалы и различные приборы и средства, которые могут понадобиться в ходе работы и с учетом конкретной ситуации. В этот же период решается вопрос о вызове кинолога со служебно-розыскной собакой.

Информация содержащаяся в поступившим сообщении не всегда достаточна и понятна для полного и ясного представления о происшедшем событии. В самом первом приближении следователь пытается мысленно смоделировать хотя бы в общем виде характеристику происшедшего события, материальную обстановку и последствия которого предстоит изучить при осмотре. Первичная модель сравнивается с имеющимися рекомендациями по поиску следов, изучению механизма преступления, алгоритму действий, т.е. четкой последовательности рабочих операций в аналогичных ситуациях. Соответственно следователь отмечает те моменты на что нужно будет обратить внимание в самую первую очередь и какие конкретные задачи нужно решить.

В процессе подготовки к осмотру места ДТП, нужно учитывать еще и такое немаловажное обстоятельство, как внимательный выбор понятых и иных помощников. С момента его прибытия на место происшествия начинается второй период подготовительного этапа.

Исходя из этого следователю нужно лично самому убедиться в том, что все неотложные меры по ликвидации последствий происшествия приняты, помощь пострадавшим оказана. При необходимости принимаются дополнительные меры по обеспечению охраны места происшествия, и сохранению следов, удалению посторонних, организации наблюдения за местом происшествия с целью выявления подозрительных лиц.

Следователь проверяет явку участников осмотра, если понятые не подобраны или же возникает, судя по ситуации, надобность в иного рода специалистах, обеспечивает их вызов.[[25]](#footnote-26)

Перед осмотром от работников полиции, очевидцев и лиц, первыми обнаруживших происшествие, нужно получить краткую информацию о том, что же произошло, кто к происшедшему может быть причастен, какие конкретные мероприятия намечены и проводятся по установлению виновных, их розыску и задержанию. Особенно важными для предстоящего осмотра являются сведения об изменениях, которые были внесены в обстановку до приезда следователя (при оказании помощи пострадавшим, ликвидации последствий происшествия и т.п.), а также данные о том, где и какие следы и объекты, имеющие доказательственное значение, уже обнаружены или могут быть найдены. Очевидцы и иные лица опрашиваются поодиночке, сообщаемую ими информацию целесообразно записывать на диктофон или фиксировать на листок бумаги. После всех действий в подготовительном этапе, следователь плавно переходит к рабочему этапу.

**2.2 Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия**

следственный осмотр дорожный транспортный

Тактика осмотра дорожно-транспортного происшествия варьируется от конкретных обстоятельств события. Наиболее обширное применение тактические приёмы находят себя в рабочем этапе. Если действия следователя на подготовительном этапе носят более организационный характер, то на рабочем этапе они приобретают исследовательский характер.

В свою очередь рабочий этап осмотра места происшествия в тактическом плане подразделяется на три стадии: обзорная, статическая и динамическая.

Успешная работа невозможна без мысленного воссоздания картины дорожно-транспортного происшествия. Поэтому осмотр необходимо начинать с обзора места дорожно-транспортного происшествия. При этом должно быть не механическое, а визуальное восприятие того, что находится на месте происшествия, а творческое осмысление воспринятого, построение предложений о механизме произошедшего, о психических и физических свойствах лиц, действовавших на месте происшествия.[[26]](#footnote-27)

Общий обзор проводится без изменения обстановки места происшествия, находящиеся там предметы не передвигаются, не берутся в руки. При передвижении следователя и других участников по осматриваемой территории должна соблюдаться осторожность, чтобы не повредить и не уничтожить имеющиеся там следы. Выявленные в ходе обзора места дорожно-транспортного происшествия следы, которые могут быстро исчезнуть, должны быть немедленно зафиксированы. После определения границ места происшествия и в процессе общего осмотра места дорожно-транспортного происшествия производится общий осмотр обстановки на месте происшествия и при этом:

1. Фиксируется точное месторасположение места дорожно-транспортного происшествия в населённом пункте по адресным данным, на дорогах вне населённых пунктах – по расстоянию до ближайшего километрового столба, перекрёстка дороги или какого – либо населённого пункта, отдельно стоящего строения, любого другого неподвижно – определённого ориентира.
2. Определяется тип дорожного покрытия: асфальт, бетонные плиты, гравий, покрытый битум, гравий в чистом виде, грунт (уплотнённая песчано-гравийная смесь, глинистый, песчаный, земляной); его состояние: влажное, сухое, покрытое снегом, льдом, снегом, тающим снегом, смешанным с песком, антиобледенительным составом, нефтепродуктами и др.
3. Устанавливается наличие в зоне дорожно-транспортного происшествия выбоин, ям, колдобин, разрытий, канализационных и других люков, трещин в дорожном покрытии.
4. Устанавливается профиль дороги, наличие продольного или поперечного наклона, его величина, наличие или величина обочины, кюветов, их глубина; если дорожно-транспортное происшествие имело место на закруглённом участке дороги – определяется радиус закругления.
5. Фиксируется находящиеся в зоне дорожно-транспортного происшествия дорожные знаки, их местонахождение, светофоры или семафоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, островки безопасности, состояние краски и расположение дорожной разметки, остановки общественного транспорта, рельсовые пути, неохраняемые переезды, подземные и надземные переходы, иные объекты имеющие отношение к дорожно-транспортному происшествию (дома, деревья, кустарники, километровые знаки, телеграфные и электроосветительные мачты и т.д.). Все элементы дорожного участка измеряются по ширине, а кювет, кроме того, по глубине и наклону откосов. Отмечается наличие и высота бордюра, наличие или отсутствие размеченной осевой линии и её вид ( сплошная, прерывистая), наличие или отсутствие обочины.
6. Выясняется характер освещенности на месте дорожно-транспортного происшествия, наличие, количество и вид осветительных приборов, находящихся в зоне дорожно-транспортного происшествия, интенсивность естественного света (солнечного или лунного), погодные условия, степень видимости объектов, имеющих отношение к дорожно-транспортному происшествию.
7. Если дорожно-транспортное происшествие имело место на регулируемом перекрёстке, устанавливается характер обзорности со всех сторон, места установки светофоров, режим их работы, наличие иных средств регулирования движения на перекрёстке и на каждой из улиц, примыкающих к нему.
8. При заносе или опрокидывании транспортного средства на закругленном участке дороги с помощью специалиста устанавливается радиус, по которому двигалось это транспортное средство.
9. Если дорожно-транспортное происшествие произошло при обгоне, осматривается участок дороги, несколько превышающий по длине расчетный путь обгона, при этом обращается внимание на состояние дороги, наличие и видимость дорожных знаков, характер обзорности и дальности видимости по всему участку обгона.

10) Выявляются и фиксируются признаки, указывающие на направление движения каждого из транспортных средств, причастных к дорожно-транспортному происшествию.

11) Обнаруживаются, фиксируется и по возможности изымаются все следы, возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия.

а) следы протектора шин автотранспортных средств;

б) отделившиеся от них части, частицы загрязнений; том числе попавшие на дорожное покрытие, в кювет, на обочину, на иные транспортные средства, на одежду и тело потерпевших.

в) следы подтекания технологических жидкостей: бензина, дизельного топлива, тосола смазочных масел, жидкости для мытья стёкол, тормозной жидкости, электролита аккумулятора;

г) следы крови, возникшие в результате телесных повреждений любых участков дорожного движения.[[27]](#footnote-28)

На месте дорожно-транспортного происшествия могут остаться следующие виды следов протектора шин: отпечатки, следы скольжения, следы проскальзывания.

**Отпечатки** - это следы оставленные протекторами шин, когда колёса транспортного средства свободно вращаются (динамические или следы качения) или транспортное средство длительное время стоит (статические). Отпечатки хорошо видны как вдоль, так и поперёк следа. В зависимости от вида и состояния дорожного покрытия эти следы могут быть как объёмные, так и поверхностные (наслоения, отслоения). Объёмные следы образуются на мягком грунте (земле, пыли, снегу). Поверхностные следы образуются на твёрдом покрытии дорог (асфальте, бетоне), плоских предметах, лежащих на пути следования автомобиля (мотоцикла, мотороллера), одежде потерпевшего при наездах. Поверхностные следы могут быть позитивными, в них отображаются только выступающие части рисунка протектора, и негативными, образующимися за счет грязи. При этом рельефные (выступающие) части образуют пробелы. Часто одни и те же поверхностные следы шин на одних участках дороги могут оказаться позитивными, на других – негативными.

**Следы скольжения – юза –** это полосы, оставленные на дороге смещающимися шинами заторможенных, т.е. не вращающихся колёс. Если шина скользит в плоскости колеса, то её след легко отличить от отпечатка, так как рисунок протектора не виден поперёк следа, но оставляет определённое количество продольных линий. Если шина скользит параллельно оси колеса, то ширина следа равна габаритному размеру зоны контакта шины с дорогой. В этом случае никакие особенности рисунка не видны.

**Следы проскальзывания –** следы, которые являются результатом одновременного скольжения и вращения колёс. Сравнительно легко обнаружить подобные объёмные следы колёсного транспорта на мягком грунте (земле, снегу). Гораздо труднее – на твёрдом грунте, асфальте. Иногда поверхностные следы можно обнаружить только при косопадающем освещении. Поверхностные позитивные следы хорошо видны на покрытии дороги (асфальте, бетоне), после того как колёса переехали участки дороги, покрытые водой, пылью, грязью и т.п. Негативные следы шин можно обнаружить в конце следа торможения, когда колёса, двигаясь некоторое расстояние по асфальтированному или бетонному покрытию дороги «юзом», вбирает в себя стирающиеся частицы протектора и грязь с покрытия дороги.

При полной остановки транспортного средства эти частицы, выпадая из углубленного участка протектора, отображают рисунок его строения. Особенно чётким отображением бывает в следах шин с мелким рисунком протектора.

**При осмотре следов шин автомобиля следует установить:**

а) вид и состояние грунта или покрытия дороги, где обнаружен след;

б) вид следов (объёмные, поверхностные);

в) расположение следов ( на повороте, на проезжей части, на полосе встречного движения, на обочине, тротуаре и т.п.);

г) количество следов

д) ширину каждой беговой дорожки ( следов протектора);

е) соотношение следов передних и задних колёс

ж) максимальную глубину объёмных следов по отношению к поверхности дороги.

з) размер колеи;

Колея определяется измерением расстояния между центрами следов левого и правого колёс. При наличии следов двухскатных колёс измеряется расстояние между средними линиями отпечатков скатов. Если следы неполные, нужно измерить расстояние между аналогичными элементами рисунков следов.(рисунок №2)

и) строение рисунка протектора (состоит из шашек, извилистых, ломаных и т.д.);

к) форму, размеры и расположение отпечатков особенностей поверхности колеса или шины;

л) базу автомобиля. Базой автомобиля называется расстояние между передней и задней осью. Если у автомобиля три оси, базой считается расстояние между передней осью и условной линией, проходящей между двумя задними осями;

м) длину следа одного оборота колеса.(рисунок №3)

н) длину следа торможения. Признаки направления движения (рисунок №4)

о) уклон дороги и радиус поворота.[[28]](#footnote-29)

Следы торможения – один из наиболее важных объектов, подлежащих осмотру при дорожно-транспортном происшествии. Поскольку они являются исходным пунктом для установления ряда обстоятельств: направления движения и скорости автомобиля, взаимного удаления автомобиля и человека при наездах на людей, транспортных средств при столкновении, остановочного пути автомобиля и других (рисунок №5). Характер следов торможения служит ключом к расшифровке действий водителя и движения машины, её технического состояния и т.д. Так, криволинейные следы отпечатков протектора могут свидетельствовать о попытке избежать происшествия торможением и манёвром.[[29]](#footnote-30)

Прерывистые следы торможения иногда свидетельствуют о том, что машина двигалась с большой скоростью и водитель, предотвращая опрокидывание автомобиля от резкого торможения, постепенно снижал скорость. Измерение и фиксация характера следа торможения являются крайне важными, так как на этой основе с учетом других данных ( коэффициенты сцепления шин с дорогой и эксплуатационные условия торможения, время нарастания замедления при экстренном торможение, величина угла профильного уклона дороги) специалист может установить скорость движения автомашины.

Процесс торможения технически исправного автомобиля характеризуется равномерной блокировкой всех колёс. Его движение в процессе торможения прямолинейно. Отклонение от прямой может быть объяснено, например, наличие поперечного уклона дороги. Если же не все колёса блокируются одновременно, то машина будет отклоняться в сторону ранее заблокированных (левых или правых) колёс. Такие следы могут указывать на неправильную регулировку колёс. На обледенелой дороги не происходит достаточного сцепления шины с дорожным покрытием и следы не имеют ярко выраженного характера. Скольжение колёс вызывает подтаивание льда, который затем подмораживается, а затем, приобретает другой вид. Это явление и позволяет обнаружить следы движения невращающихся колёс. В начале торможения передняя часть машины под действием различных сил опускается, происходит «клевок». При этом увеличивается давление на шины колёс, возрастает площадь контакта шины с дорогой. Вот почему следы торможения вращающихся колёс имеют вид отпечатка, размеры которого несколько больше размеров рисунка протектора. При осмотре следов торможения надо иметь ввиду, когда водитель нажимает на педаль тормоза, этот фактический момент не совпадает с началом следа (машина уже замедляет движение, а рисунок протектора ещё не отражает этого процесса на дороге). Длину тормозного пути замеряют от начального видимого отпечатка протектора (а при его отсутствии – от начального следа скольжения) до окончания чётко видимого следа протектора (или следа скольжения). Точное значение длины тормозного пути данного транспортного средства имеет существенное значение, так как эта величина является исходной при вычислении скорости движения машины в момент аварии, определении полного остановочного пути и установлении технической возможности предотвращения вредных последствий. [[30]](#footnote-31)

Нельзя оставить без внимания внешний вид тормозного пути, на котором бывает; отпечатки чётко выраженного рисунка протектора, следы скольжения колёс по асфальтному покрытию, признаки смешения, когда отпечаток рисунка протектора переходит в след скольжения, или наоборот.

Следы протектора шин имеют некоторые особенности, которые в наиболее обобщённом и упрощенном виде сводятся к следующим основным моментам:

1. При движении машин по прямой линии протекторы передних и задних колёс большинство машин прокладывают на дороге колею одинаковой или почти одинаковой ширины и поэтому задние колёса стирают полностью или частично отпечатки рисунка, оставленные протекторами покрышек передних колёс, и на грунте сохраняются в основном следы протекторов покрышек только задних колёс (рисунок №6-7). Для того, чтобы разыскать отпечатки протекторов всех четырех покрышек, необходимо найти такой участок дороги, где машина сделала поворот. При повороте на грунте остаются следы всех четырех колёс. (рисунок №8)
2. Следы и степень пригодности протекторов шин для дальнейшего исследования зависит не только от характера грунта, но и от его состояния. Лучше всего следы фиксируются на мягком грунте – в густой грязи, во влажном песке, в размягченном во время жары асфальте или гудроне. В этих случаях на дороге остаются негативные (вдавленные) следы рисунка протекторов покрышек. Выпуклые части протектора имеют в негативных следах вид углублений. Хуже следы рисунка протекторов покрышек видно на сухой, твёрдой дороге. На твёрдом асфальте, как правило, остаются позитивные (поверхностные) следы, иногда едва различимые, в виде лентообразных полос. Очень хорошие, пригодные для целей идентификации поверхностные следы на твердом грунте остаются в тех случаях, когда машина проехала через какое-нибудь красящее или опыляющее вещество, например через маслянистое пятно, жидкую глину, тонкую пыль и др.
3. При небольшой скорости движения легкового, не груженного автотранспорта по рыхлому грунту, на мокром песке, грязи, мокром снеге дно следа протектора имеет вид зубцов, обращенных своей утолщенной частью в сторону, обратную движению; в сторону движения обращены пологие стороны зубцов.
4. При более быстром движении машин любых марок, на сыпучем грунте (сухой снег, пыль, сухая мелкая земля, сухой песок) образуются иные следы, позволяющие следить о направлении движения: по обе стороны следа располагаются частицы грунта в виде веера, который острой стороной обращен в сторону движения, а расходящимися концами в сторону, обратную движению. Чем больше скорость движения машины, тем шире крылья веера, образуемого пылью или песком, вылетающими из под колёс автомашины и ложащимися по обе стороны следа. Для того, чтобы следы протекторов покрышек на дороге не ввели в заблуждение, необходимо убедится в том, что имеющиеся следы принадлежат именно данным автомашинам. Это достигается путём сличения рисунков протекторов покрышек задних колёс автомашин с соответствующими отпечатками на следах, сличения дефектов на этих покрышках с их отпечатками в следах и путём удостоверения непрерывности следа от места машины до того дорожного участка, до которого следователь считает нужным произвести осмотр места дорожно-транспортного происшествия.[[31]](#footnote-32)

Такое следственное действие, как осмотр транспортного средства производится с целью:

а) выявить следы, образовавшиеся во время аварии;

б) установить механизм дорожно-транспортного происшествия;

в) установить техническое состояния транспортного средства;

Транспортное средства, находящиеся на месте происшествия, осматриваются, как правило, после осмотра, фиксации и изъятия следов и предметов, подверженных быстрому изменению и уничтожению, и одновременно с трупом или сразу после него.[[32]](#footnote-33)

Осмотр транспортных средств начинается с уяснения их положения на месте происшествия по отношению к элементам дороги, улицы, ориентирам, определённым в процессе общего осмотра (дорожным знакам, перекрёсткам, сооружениям), другим транспортным средствам, трупу или к помеченному месту падения потерпевшего, направленного в медицинское учреждение.

Устанавливается вид транспортного средства, его тип, модель, регистрационный номер, цвет, номера кузова, двигателя, шасси, шин, вес, количество пассажиров, положение ремней безопасности, наличие подголовников, состояние ветрового, боковых и заднего стекол, зеркал заднего вида, положение рычага переключения передач, стояночного тормоза, угол поворота рулевого колеса.

Важное значение имеет обнаружение и фиксация динамических следов, образующихся на транспортном средстве в момент столкновения с другим транспортном средстве, телом человека или животного, или какой-либо другой преградой. Динамические следы имеют вид вмятин, разрезов, царапин, соскобов, задиров, наслоений.

**Вмятина –** углубление, образованное за счёт остаточной деформации воспринимающей поверхности от удара.

**Царапина –** линейное повреждение от скользящего соприкосновения с деталями рельефа другого транспортного средства.

**Разрез –** линейное нарушение целостности материала, образуемое от скольжения твёрдой, острой детали по более мягкому следовоспринимающему материалу.

**Задиры –** мелкие разрывы металлы или покрытия, глубина которых более их ширины. Образуются при контакте примерно равных по жесткости поверхностей.

**Скобы** (отслоения) – удаление верхнего слоя поверхности детали или части транспортного средства.

**Наслоение** – наложение вещества с поверхности следообразующего объекта.

Для правильного описания повреждений необходимо мысленно разделить транспортное средство на отдельные части и тщательно обследовать каждую из них.

Предполагаемое деление на зоны элементов легкового автомобиля (рисунок №9, 10, 11):

1. Передняя часть – облицовка, бампер, радиатора, габаритные, фары, стояночные фонари;
2. Левая сторона –дверь водителя, переднее крыло зеркало бокового вида, дверная стойка, задняя дверь, окна, заднее крыло;
3. Правая сторона – аналогично;
4. Задняя часть – задний бампер, заднее стекло, задние фары, багажник, выхлопная труба, крышка багажника;
5. Зона капота – лобовое стекло, капот стеклоочистители;
6. Отсек двигателя – вентилятор, приводные ремни, радиатор, блок цилиндров, воздухоочиститель;
7. Рулевой привод – рулевая колонка, рулевой механизм, рулевые тяги, шаровые опоры, рулевая сошка и т.д.
8. Тормоза – главный тормозной цилиндр, разделитель тормозов, трубопроводы, гибкие шланги, тормозные колодки, барабаны;
9. Зона переднего сидения – панель приборов, рулевое колесе, педали тормоза, сцепления газа, ручка стопочного тормоза;

10) Нижняя часть – задний мост, передняя подвеска, рама, топливопривод, рулевые тяги и т.д.

Перед началом осмотра повреждений автомобиля необходимо отдифференциировать те из них, которые получены в результате именно данного дорожно-транспортного происшествия. Места старых повреждений обычно покрыты ржавчиной, засохшей грязью, часто некачественно зашпаклеваны, их краска может отличатся по тону от основной. Осматриваются особенно тщательно те части автотранспортного средства, которые непосредственно вошли в соприкосновение с телом человека, другим транспортным средством или иными объектами при столкновении.

Определяется с помощью специалиста техническое состояние транспортного средства на момент осмотра.

При осмотре передней части автомобиля определяется состояние переднего бампера, номерного знака, фар, лобового стекла, капота, передних колёс. При осмотре боковых сторон автомашины устанавливается состояние дверей и их ручек, боковых стекол, брызговиков, задних колёс, подножек. При осмотре задней части транспортного средства исследуется и устанавливается состояние заднего бампера, крышки багажника, задних габаритных фар, номерного знака. При осмотре салона определяется состояние приборов, наличие следов крови, их размеры, местонахождение.[[33]](#footnote-34)

Также отметим особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия в том случае, если водитель вместе с транспортным средством скрылся с места происшествия.

Основное внимание должно быт уделено поиску и фиксации следов, указывающие на вид и приметы транспортного средства, а так же на те повреждения, которые оно могло получить в результате ДТП.

С этой целю следователю необходимо:

1) обнаружить и изучить следы, оставленные колёсами скрывшегося автомобиля на дорожном покрытии;

2) обнаружить и изучить следы, возникшие на объектах окружающей среды;

3) обнаружить отделившиеся от скрывшегося транспортного средства части в результате ДТП;

4) на основе общей картины на месте ДТП промоделировать механизм возникновения ДТП и на этой основе получить представление о том, какие повреждения могли возникнуть в результате дорожного происшествия на транспортном средстве.

Марку, вид, модель транспортного средства можно определить исходя из рисунка протектора, по ширине полей колёс, длине окружности колеса, расстояние между колёсами одной оси и по другим признакам.

Большое значение для установления марки, модели имеет база автомобиля, т.е. расстояние между задней и передней осями. В зависимости от характера следов база определяется различными способами. Наиболее точно она может быть измерена по следам разворота автомобиля с использованием заднего хода. Для установления модели шины (что даст возможность по справочным таблицам определить модель транспортного средства) важно зафиксировать форму рисунка протектора. Изучение следов транспортных средств на месте происшествия позволяет решить и иную важную задачу: установить направление движения транспортного средства. Существует немало признаков, по которым можно определить направление движения:

а) при переезде лужи на большой скорости брызги воды и жидкой грязи летят вперед и в стороны;

б) трава под колёсами сминается в сторону движения автомобиля;

в) при движении по мягкому грунту, особенно на подъёме, на дне следа, образуются уступы, пологие стороны которых направлены в сторону движения;

г) капли воды из радиатора, масла и других жидкостей, упав на поверхность дороги имеют вытянутую форму, обращённую узким концом в сторону движения транспортного средства;

д) на различном расстоянии могут быть обнаружены отломанные детали транспортного средства, часть груза и т.п.

Изучив сведения, полученные от свидетелей и очевидцев, а также обнаруженные следы, следует дать задание работникам уголовного розыска (далее У.Р.) и подразделениям Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (далее ДОБДД) о преследовании и обнаружении транспортного средства, на котором водитель скрылся с места ДТП. Для организации этой работы необходимо:

1) сообщить работникам У.Р. и ДОБДД следующие сведения: предполагаемый вид транспортного средства, модель, окраску, другие признаки выявленные в ходе осмотра места ДТП;

2) указать какие на автомобиле повреждения, поломки, царапины, наслоения краски и т.д.;

3) указать наиболее вероятные пути дальнейшего следования транспортного средства;[[34]](#footnote-35)

В заключении рабочего этапа осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователю необходимо оценить и проанализировать всю собранную информацию, проверить все ли поставленные задачи решены, объекты осмотрены, предметы изъяты, обменяться мнениями с участниками осмотра по поводу выдвинутых версий о характере ДТП. В порядке контроля целесообразно ещё раз обойти место дорожно-транспортного происшествия для того, чтобы убедиться, что все запланированные задачи выполнены в полном объёме и дополнительно осматривать ни чего не надо.

На заключительном этапе осмотра места дорожно-транспортного происшествия производится фиксация его хода и результатов, составляется протокол, окончательно отрабатываются планы, схемы и чертежи, упаковываются объекты, обнаруженные и изъятые с места происшествия, в необходимых случаях производится дактилоскопирование трупа, а также принимаются меры по обеспечению сохранности объектов, которые невозможно или нецелесообразно изымать с места ДТП.[[35]](#footnote-36)

**2.3 Участие специалиста в осмотре места дорожно-транспортного происшествия**

К участию в осмотре дорожно-транспортного происшествия могут быть привлечены эксперт-криминалист, специалист - автотехник, судебный медик (при наличии трупов на месте происшествия).[[36]](#footnote-37)

Понятие специалиста даётся в статье 58 УПК РФ. Специалист – лицо, обладающее специальными знаниями, привлекаемое к участию в процессуальных действиях в порядке, установленном законом, для содействия в обнаружении, закреплении и изъятии предметов и документов, применении техническим средств в исследовании материалов дела. Вызов специалиста и порядок его участия в судопроизводстве определяются статьями 169 и 270 УПК.[[37]](#footnote-38)

Специалист-автотехник чтобы добиться определенной цели должен решить для себя несколько задач, возникших по ходу дела. Они зависят от обстоятельств ДТП.

Задачи выглядят следующим образом:

1) выясняется и анализируется факторы, сопутствующие ДТП. К этим факторам можно отнести: техническое состояние транспортных средств и дороги, направление движения транспортных средств и пешеходов, организация движения и сопутствующие технические средства;

2) отбор информации, которая могла способствовать возникновению и развитию ДТП, их теоретическое и экспериментальное исследование;

3) установление технических факторов исследуемого ДТП и возможности его предотвращения участниками ДТП;

4) определяется поведения участников ДТП и соответствие их действий требованиям Правил дорожного движения и других нормативных актов. [[38]](#footnote-39)

Специалист-автотехник делает заключение от своего имени на основании лично проведенных исследований в соответствии со специальными знаниями.

Он несет за свое заключение личную ответственность. Заключение судебного специалиста-автотехника является доказательством по делу так как на нем базируются обвинительное заключение и приговор.

Специалист-автотехник осматривает только технические аспекты ДТП. Такой осмотр подразумевает изучение обстоятельств ДТП на основе физических законов без учета психофизиологических особенностей участников ДТП и эмоциональных факторов, действующих на них, а также на самого эксперта. Полностью оценивается все доказательства в суде.

Под компетенцией специалиста-автотехника понимают его профессиональные знания и опыт в определенной области. Также определяется круг полномочий которые предусмотрены законом, которые он может решать на основе своих специальных познаний. В компетенцию судебного специалиста-автотехника входит исследование технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП, обстановки на месте ДТП, действий участников ДТП, процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП.

Техническое состояние транспортных средств исследуют для того чтобы, установить причины и время возникновения неисправности.

Специалист-автотехник устанавливает причинно-следственную связь между обнаруженной неисправностью и ДТП и определяет техническую возможность его предотвращения при состоянии транспортного средства в момент ДТП. Обстановку на месте ДТП специалист-автотехник анализирует, чтобы установить параметры, характеризующее движение транспортных средств и других объектов в зоне ДТП (ширину проезжей части и обочин, коэффициент сцепления шин с дорогой и сопротивление качению, уклон дороги, радиусы закруглений). В процессе исследования определяют траектории движения транспортных средств, условия видимости и обзорности, а также другие обстоятельства, которые могли способствовать ДТП. Он определяет, как следовало действовать участникам ДТП, чтобы выполнить технические требования правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и других нормативных документов. Сопоставляя фактические действия участников в процессе ДТП с указаниями нормативных документов, эксперт определяет степень соответствия этих действий установленным требованиям.

При исследовании процессов ДТП или отдельных его стадий специалист-автотехник устанавливает величины и направления действия сил между столкнувшимися транспортными средствами или между транспортным средством и препятствием. Эксперт устанавливает также момент возникновения опасности для движения, если при этом необходимы специальные познания и опыт. Эксперт определяет также момент, когда какой-либо предмет перестает ограничивать обзорность и водитель получает возможность увидеть другое транспортное средство или пешехода.

В полномочия специалиста-автотехника входит также исследование и решение других вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, для ответа на которые необходимы специальные познания, специалист-автотехник обязан:

1) Работать в соответствии с УПК, давать заключение по поставленным вопросам на основании полной, всесторонней и объективной оценке результатов экспертизы исследований в соответствии со своими специальными познаниями. За свое заключение эксперт несет личную ответственность, а за необоснованный отказ и уклонение от дачи заключения, а также за дачу заведомо ложного заключения он подлежит уголовной ответственности.

2) Должен детально ознакомиться со всеми обстоятельствами ДТП и в случае необходимости поставить вопрос перед следствием и судом о предоставлении ему недостающих данных. В обязанности эксперта входит использование научно-технических средств, способствующих полному и всестороннему исследованию обстоятельств ДТП и технического состояния транспортных средств.

3) В письменной форме сообщать органу, назначившему экспертизу, о невозможности дачи заключения, если поставленные вопросы выходят за пределы его компетенции, не требуют специальных познаний, носят правовой характер или если представленный на исследование материал недостаточен для дачи заключения, а восполнить его невозможно.

4) Исследовать предоставленные на экспертизу материалы дела, если они позволяют ответить хотя бы на часть поставленных вопросов. В заключении он должен сообщить о причинах что помещало сделать вывод на другие вопросы.

5) Обеспечить сохранность материалов дела, полученных для исследования.

Эксперт – лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное в порядке, установленном законом, для производства судебной экспертизы и дачи заключения.[[39]](#footnote-40)

Эксперт-криминалист:

1) оказывает помощь следователю в обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следов и вещественных доказательств;

2) в ходе осмотра высказывает предложения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте тех или иных предметов;

3) консультирует следователя при фотографировании им места происшествия (или производит фотографирование сам);

4) оказывает помощь в описании следов и предметов при составлении протокола осмотра, в вычерчивании планов и схем.

В деятельности эксперта-криминалиста чётко выделяются следующие стороны:

1) поисковая – на месте происшествия;

2) познавательная – как начальный этап экспертного исследования;

3) реконструктивная – анализ и синтез полученной информации, формулировка рабочей гипотезы, план исследования и разработка окончательных выводов;

4) удостоверительная – протокольная форма отражения деятельности на месте ДТП.

На основании статьи 57 части 4эксперт не вправе:

1) без ведома следователя и суда вести переговоры с участниками уголовного судопроизводства по вопросам связанным, с производством судебной экспертизы;

2) самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования;

3) проводить без следователя, суда исследования могущие повлечь полное или частичное уничтожение объектов либо изменение их внешнего вида или основных свойств;

4) давать заведомо ложное заключение;

5) разглашать данные предварительного расследования;

6) уклоняться от явки по вызовам дознавателя, следователя или в суд.

За дачу заведомо ложного заключения эксперт несёт ответственность в соответствии со статьёй 307 УК РФ, а за разглашение данных предварительного расследования эксперт несёт ответственность на основании статьи 310 УК РФ.

Судебно-медицинский эксперт производит осмотр трупа (трупов) в соответствии с рекомендациями. При этом он должен обращать внимание на: - положение трупа по отношению к частям дороги, окружающим предметам, автомобилю или его следам, расстояние между ними; на позу трупа; состояние одежды и обуви (механические повреждения, их локализация; наличие осколков стекла, частиц металла, краски, покрытия дороги, загрязнение грунтом, горюче-смазочными материалами, другими загрязнениями в виде рисунка протектора шин; следов скольжения на подошвах обуви); на состоянии предметов, находящихся в карманах; наличие деформации отдельных частей тела, повреждений на трупе, их локализацию, высоту расположение; внедрившихся инородных частиц ( краски, стекла, металла и др.); следов волочения; на участке дороги – наличие вещества биологического происхождения, отдельных предметов одежды или обуви их фрагментов; носильных вещей, портфеля, сумки, зонта и др., их расположение по отношению к предметам окружающей обстановки и трупу; на наличие на автомобиле следов крови, частиц органов и тканей, волос, лоскутов и нитей тканей одежды, их отпечатков; стёртость пылегрязевого слоя, повреждений кузова, их высоту от дорожного покрытия.

В тех случаях, когда требуется освобождение зажатых в транспортном средстве пострадавших, к осмотру могут быть привлечены специалисты МЧС, в распоряжении которых имеется предназначенное для этой цели специальное оборудование.[[40]](#footnote-41)

Чем лучше будет оснащен судебный медик, работающий на месте происшествия, тем больше возможностей будет выявить максимальное количество данных. К сожалению, судебные медики не обеспечены чемоданами-укладками для работы на местах происшествий, необходимыми приборами и инструментами. Здесь все зависит от инициативы самого врача, который, благодаря своему энтузиазму, формирует выездной чемоданчик или сумку с минимумом необходимых ему предметов. Для исследования трупных явлений, наружных повреждений и для изъятия вещественных доказательств надо брать с собой на место происшествия следующий минимум: ртутный термометр, градуированный от 0 градусов и выше, ударную линейку, неврологический молоток, резиновые перчатки, шприц с иглами, 1 % раствор атропина и 1 % раствор пилокарпина, бинт, пузырек с дистиллированной водой или изотоническим раствором, спирт, рулетку, линейку, электрический фонарик, лупу, бумажные и полиэтиленовые пакеты, бумагу, ручку, липкую ленту или дактилоскопическую пленку, пинцет с мягким резиновым наконечником, предметные стекла, ножницы, скальпель, стеклянную посуду - флаконы и баночки с крышками, таблицы установления давности смерти.[[41]](#footnote-42)

Насколько полно специалисты проведут работу и зависит дальнейшее расследование дорожно-транспортного происшествия.

**Глава 3. Фиксация и оценка результатов осмотра места дорожно-транспортного происшествия**

**3.1 Процессуальное оформление следственного осмотра**

Оценка обстановки места происшествия осуществляется после установления фактических обстоятельств, относящихся к дорожной обстановке: характер дороги, интенсивность, где произошло происшествие, ее ширина, равномерность и скорость движения транспорта на дороге или улице, рядности (полос) движения, наличие уклонов, поворотов, вида покрытия).Внимательным образом исследуется видимость с места водителя. Она определяется не только состоянием погоды, профилем пути, освещенностью, наличием деревьев и т.д., но и в зависимости, как располагаются другие транспортные средства на проезжей части.

Сопоставление и анализ указанных обстоятельств позволяет правильно оценить дорожную обстановку на месте аварии и облегчить дальнейшее расследование.

Достоверное уяснение обстановки места происшествия самим следователем (дознавателем) зачастую определяет его субъективный и объективный подход к расследованию ДТП. Так, следователь, оценив сложный характер рельефа (местности) дороги в месте ДТП, аварийно-опасный участок дороги в месте происшествия, отсутствие соответствующего предупреждающего знака, освещения и т.п., делает вывод о том, что, будучи сам на месте водителя, совершившего аварию, вряд ли бы предотвратил ее. "Внутренне" следователь предрасположен к водителю, уже интуитивно предполагая его невиновность.

Однако сразу после осмотра места ДТП, проведения всех вышеуказанных первоначальных (главных) следственных действий не следует делать каких-либо прогнозов и выводов, в том числе и тогда, когда интуиция явно указывает на невиновность водителя. Следует помнить, что и сам факт невиновности субъекта должен быть доказан следствием.

Процессуальное оформление результатов осмотра места происшествия имеет специфику, которая заключается в том, что фиксации подлежат размеры, расстояния, взаимное положение объектов, повреждения на машине, то есть информация, словесное описание которой представляет значительные трудности. Поэтому протокол осмотра обязательно должен быть дополнен и иллюстрирован фотоснимками, схемами, планами, чертежами.[[42]](#footnote-43)

Помимо общих требований, предъявляемых к процессуальным документам, в протоколе осмотра ДТП должно найти отражение:

а) описание места аварии;

б) состояние погоды в момент осмотра;

в) характеристика дороги и проезжей части;

г) следы торможения;

д) координаты точек наезда, столкновения или опрокидывания транспортных средств, расположения объектов, раскрывающих механизм происшествия.

При описании места аварии отмечают название улицы и способ регулирования движения на ней. Фиксируют ширину проезжей части, размещение дорожных знаков, указателей, остановок транспорта и переходов, состояние проезжей части дороги (сухая, мокрая, заснеженная, обледенелая, скользкая и т.п.), приблизительно величину радиусов поворота, подъема, уклона. Необходимые точные данные нужно запросить в дорожных учреждениях.[[43]](#footnote-44)

**3.2 Фиксация хода и результатов осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях**

Осмотр места происшествия как следственное действие приобретает значение для дела лишь в том случае, если его результаты будут надлежащим образом процессуально оформлены, то есть если будут соблюдены все процессуальные условия производства осмотра, которые включают в себя установленную законом фиксацию результатов осмотра. Суд, прокурор, изучающий дело, рассматривающий его по существу, кассационная инстанция могут судить о объективности, полноте, методичности и своевременности осмотра места дорожно-транспортного происшествия лишь по тем документам, которые отражаются и имеются в деле.[[44]](#footnote-45)

Результаты осмотра должны фиксироваться.

Фиксация результатов осмотра - это документальное отражение в установленной законом форме всего обнаруженного следователем на месте происшествия, описание про изведенных им на месте происшествия действий, запечатление как общей картины обстановки происшествия, так и свойств, состояния и признаков отдельных элементов места происшествия.

Закрепление обнаруженных данных при осмотре имеет две стороны: криминалистическую и процессуальную. Всё должно производиться на высоком научно-техническом уровне при строжайшем соблюдении норм уголовно-процессуального закона. Фиксация доказательств как определенное действие может осуществляться в начале, в ходе осмотра и в его заключительной части.[[45]](#footnote-46)

Следует различать общие и частные средства фиксации результатов осмотра. К общим средствам фиксации относятся такие, с помощью которых следователь запечатлевает общую картину места происшествия, обстановку, в которой было совершено преступление, всю совокупность объектов на месте происшествия. К таким средствам фиксации относятся протокол осмотра места происшествия, схемы, планы и чертежи места ДТП, его фотоснимки и видеозаписи. К частным средствам фиксации относятся такие средства, которые применяются для фиксации результатов осмотра отдельных объектов на месте происшествия: масштабные снимки, слепки, зарисовки и т. п.

Таким образом, фиксация результатов осмотра места происшествия может осуществляться несколькими способами:

1) составление протокола осмотра места происшествия;

2) производство фотографических снимков;

3) изъятие различных предметов, которые могут иметь значение;

4) вычерчивание планов и схем места происшествия,

5) различного рода измерения;

6) зарисовки.

Протокол осмотра места происшествия является основным процессуальным документом, отражающим результаты осмотра.

В протоколе должны быть описаны все действия следователя, а равно все обнаруженное при осмотре в той последовательности, как производился осмотр, и в том виде, в каком обнаруженное наблюдалось в момент осмотра. В статье 166 УПК РФ содержится перечень обязательных реквизитов протокола, исходя из которого можно следующим образом определить структуру этого документа.

Первая часть протокола осмотра места происшествия вводная. Она содержит следующие сведения:

а) число, месяц, год осмотра места ДТП:

б) место осмотра ДТП;

в) должность, специальное звание, Ф.И.О. лица, производившего осмотр;

г) Ф.И.О. понятых, а в необходимых случаях и их адреса;

д) должность, специальное звание, Ф.И.О. специалиста, принимавшего участие в осмотре;

е) Ф.И.О. каждого иного участника осмотра, а в необходимых случаях и их адреса;

ж) ссылку на статьи УПК, относящиеся к производству осмотра и фиксации его результатов;

з) указание на повод к производству осмотра;

и) время начала и окончания осмотра;

к) условия производства осмотра (освещение, состояние погоды при осмотре местности и т.п.).

Вторая часть протокола осмотра описательная. В нем содержится изложение всех установленных при осмотре обстоятельств. Эта часть протокола составляется в произвольной форме.[[46]](#footnote-47)

В третьей заключительной части протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия указываются:

а)какие предметы были изъяты с места происшествия;

б)какие планы, схемы, чертежи составлены на месте происшествия;

в)куда направлен для вскрытия труп, если он был на месте происшествия;

г)поступившие к следователю во время осмотра заявления, относящиеся к осмотру, и принятые по этим заявлениям решения. Далее следуют подписи всех участников осмотра.[[47]](#footnote-48)

План места происшествия - это его изображение в прямоугольной проекции с помощью условных обозначений. Назначение плана места происшествия иллюстративное. Он является пояснительным чертежом. План отражает ту территорию (место), в пределах которой было совершено или обнаружено ДТП, а также расположение на этой территории транспортных средств. Различают планы масштабные и схематические. Схематический план места происшествия составляется без масштаба, но с сохранением приблизительных пропорций между ними. Выбор вида плана зависит от особенностей места происшествия. На схемах размеры изображаемых объектов обозначаются соответствующими цифрами. Планы (схемы) могут быть ориентирующими, обзорными, узловыми и детальными, а также простыми и развернутыми.[[48]](#footnote-49)

**3.3 Применение фотографирования и видеозаписи для фиксации хода и результатов осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях**

Из всех технических средств, применяемых при осмотре места происшествия, наиболее часто используется фото и видеоаппаратура (цифровые фотоаппараты, переносные видеокамеры различного назначения).

Перед началом фотосъёмки необходимо:

1) наметить точки, откуда будет производиться обзорная фотофиксация места ДТП;

2) проследить, чтобы в кадр не попали участники осмотра;

3) наметить точки, откуда будет производиться узловая и детальная фотосъёмки с целью обеспечения наиболее полной информативности полученных фотоснимков;

4) подготовить маркировочные знаки (цифры, стрелки и т.д.).

На фотоснимках должны быть отражены по крайне мере:

1) общий вид места дорожно-транспортного происшествия, причем так, чтобы в объектив попало всё, что указывает на место расположения ДТП: дорожные знаки, вывески, километровые указатели, рекламные щиты, светофоры и т.п.

2) находящиеся на нем транспортное средства с полученными повреждениями, в различных ракурсах;

3) все, следы имеющиеся на дорожном покрытии, в том числе отделившиеся от транспортных средств части и подтёки технологических жидкостей;

4) трупы и места расположения раненых в результате ДТП лиц;

5) окружающие место ДТП неподвижные предметы, повреждённые в результате ДТП.[[49]](#footnote-50)

При сложных дорожно-транспортных происшествиях рекомендуется, помимо фотосъёмки, проводить и видеосъёмку.

В соответствии с частью 2 ст.166 УПК видеозапись применяется наряду со стенографированием, фотографированием, киносъемкой и аудиозаписью.[[50]](#footnote-51)

Так же сотрудники полиции в целях обеспечения производства по делу, в соответствии со статьёй 11 пунктом 3 Закона РФ «о полиции» имеют право производить, фотографирование, звукозапись и видеосъёмку.[[51]](#footnote-52)

Согласно установившейся практике материалы применения видеозаписи (видеофонограммы) являются либо приложением к протоколу следственного действия, либо отдельным документом, также они могут иметь доказательную базу в суде.

Для осуществления видеозаписи может быть приглашён специалист (обычно видеозапись проводит специалист-криминалист). При производстве видеозаписи применяют съёмочные планы:

1) общий план – охватывает всю обстановку на месте ДТП в целом. Его рекомендуют применять при ориентирующей и обзорной фиксации места происшествия;

2) Средний план – позволяет передать взаимное расположение объектов, отдельных предметов;

3) Крупный план – фиксирует важные участки объекта, характерные признаки, мелкие детали, следы.[[52]](#footnote-53)

Видеосъёмка в ходе осмотра выполняется в соответствии с общими требованиями, предъявляемые к данному способу фиксации и может производится в двух режимах:

1)фиксируется весь ход производства ДТП. В начале записи фиксируется лицо, производящие осмотр, указывается дата, время начала съёмки и место её проведения, сообщаются данные присутствующих при проведении осмотра. После этого видеозапись производится в непрерывном режиме. При необходимости остановить видеозапись лицо, проводящие осмотр, делает об этом заявление, которое фиксируется на плёнку. В данном заявлении указывается причина остановки записи, время и дата. При возобновлении съёмки все производится по указанной схеме. В протоколе осмотра отмечается факт производства видеозаписи, её непрерывности либо наличие нескольких съёмок с указанием причины прерывания видеозаписи.

2) фиксируются отдельные действия осмотра (обнаружение или изъятие следов и т.п.).[[53]](#footnote-54)

Видеосъёмка имеет ряд преимуществ перед фотосъёмкой. Она позволяет объединить обзорную, узловую, и детальную съёмки в единый процесс, что значительно облегчает восприятие и последующий анализ материала. Кроме того, дополнительную ценность при дальнейшем изучении видеозаписи может дать звукоряд, так как производящий съёмку оператор может комментировать свои действия по ходу записи. Также современные технологии позволяют выполнять фотопечать не только с фотоплёнки, но и с видеозаписи. Это даёт возможность составлять такие же фототаблицы места происшествия, как и при фотографировании.[[54]](#footnote-55)

**Заключение**

Подводя итог проделанной работе можно сделать вывод, что при расследовании дорожно-транспортных происшествий следователь использует такие тактические операции, как сбор информации, изучение личности, розыск скрывшегося преступника с места ДТП, профилактика и др. Для того чтобы получить необходимую информацию, следователь должен использовать весь комплекс тактических средств. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия является неотложным, первоначальным и неповторимым следственным действием так как:

1) осмотр места ДТП является одним из сложных и результативных следственных действий;

2) с помощью его можно получить очень важную информацию о месте ДТП;

3) осмотр только обстановки на месте происшествия оказывается весьма полезным так как это позволяет следователю выяснить внешние физические условия протекания расследуемого события и решить вопрос, могло ли оно быть или его не было;

4) поскольку ценные фактические данные, имеющиеся на месте происшествия, необходимо обнаружить и зафиксировать в первую очередь, осмотр выполняется часто первым действием, являясь для следователя первоначальным следственным действием;

5) для того, чтобы имеющиеся на месте происшествия следы и другие вещественные доказательства (следы транспортных средств, пятна крови, машинные жидкости и др.) не были повреждены или уничтожены людьми, животными или атмосферными явлениями, осмотр места происшествия (и трупа) нужно производить незамедлительно, безотлагательно.[[55]](#footnote-56)

Большое значение для восстановления механизма ДТП имеет осмотр транспортного средства. В процессе допроса свидетелей, потерпевших, подозреваемых и обвиняемых можно получить большое количество информации, характеризующей отдельные элементы и механизмы дорожно-транспортного происшествия.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия можно разделить на несколько этапов: подготовительный (до выезда и непосредственно на месте происшествия), рабочий и заключительный.

До выезда на место происшествия следователь должен:

1) разузнать у лица, заявившего о ДТП, сведения позволяющие грамотно спланировать свои действия в ходе осмотра;

2) дать указание по организации охраны места дорожно-транспортного происшествия в целях исключения возможности появления на территории осмотра посторонних лиц;

3) собрать участников следственно-оперативной группы;

4) проверить состояние специальных технических средств, предназначенных для обнаружения, осмотра и фиксации орудий предметов на месте ДТП, а также иных следов.

По прибытии на место происшествия следователь производит следующие действия:

1) проверяет обстановку места дорожно-транспортного происшествия;

2) уточняет первоначальную, а также получает дополнительную информацию о ДТП у лиц располагающими такими сведениями;

3) распределяет обязанности между участниками осмотра и осуществляет общее руководство.[[56]](#footnote-57)

Рабочий этап осмотра места происшествия можно разделить на следующие под этапы: общий и детальный.

Вначале участники осмотра знакомятся с обстановкой места происшествия и прилегающей территорией, выявляют объекты, связанные с событием преступления, намечают границы места, подлежащего осмотру. Здесь же происходит выделение так называемых узловых элементов обстановки происшествия.

На общем этапе осмотра устанавливается центр места происшествия и избираются способы, позволяющие наиболее эффективно выявить те или иные особенности обнаруженных следов преступления.

При производстве следственных действий следователь должен соблюдать права и законные интересы граждан. Закон запрещает следователю совершать действия, связанные с опасностью для жизни и здоровья граждан или унижающие их честь и достоинство, домогаться показаний допрашиваемых лиц путем насилия, угроз и иных незаконных мер, производить следственные действия в ночное время, кроме случаев, не терпящих отлагательства, иным путем стеснять права граждан.

Так же в работе освещены вопросы касающиеся фиксации дорожно-транспортного происшествия.

Фиксация результатов осмотра - это документальное отражение в установленной законом форме всего обнаруженного следователем на месте происшествия, описание про изведенных им на месте происшествия действий, запечатление как общей картины обстановки происшествия, так и свойств, состояния и признаков отдельных элементов места происшествия.[[57]](#footnote-58)

При расследовании дорожно-транспортных происшествий находят своё отражение не только фото и видео фиксация. Так же ДТП фиксируется в чертежах, семах и зарисовках.

И в заключении хотелось бы отметить то, что насколько профессионально следователем в тактическом плане будет проведён осмотр места дорожно-транспортного происшествия и будет зависеть дальнейшее расследование дела.

# Список используемой литературы

# I. Нормативно-правовые акты:

1) Конституция Российской Федерации. Принята 12 декабря 1993года. всенародным голосованием.

2) Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996года. №63-Ф.З.

3) Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001года. №174-Ф.З.

4) Федеральный закон «о полиции» от 07.02.2011года. №3-Ф.З.

5) Постановление Правительства РФ от 15 декабря 1999года № 1396 «Об утверждении правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений».

6) Правила дорожного движения от 23 декабря 1993года. №1090-Ф.З.

7) Приказ МВД России от 25 сентября 2006года. №748 «о форме справки о дорожно-транспортном происшествии».

II. Научная и учебная литература:

8) Учебник под редакцией Колмакова В.П. Следственный осмотр. Москва2006год

9) Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год.

10) Криминалистика. Т. 1. Теоретические и методологические основы криминалистики. Криминалистическая техника: Учебник для вузов в 3-х т. Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008год.

11) Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008год.

12) Учебник экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Под редакцией В.А.Иларионова. Москва 2006год.

13) Криминалистика 3-е издание переработанное и дополненное. Учебник для вузов под редакцией Т.В.Аверьяновой, Р.С.Белкина, Ю.Г.Корухова, Е.Р. Россинской Москва 2012год.

14) Фиксация результатов осмотра места происшествия. Биленчук П.Д., Ермаков А.С, Ломако З.М., Назаров B.C. Москва 2000год.

15) Тактика осмотра места происшествия. Под редакцией Маркова В.А. Самара 1997год.

16) Белкин Р.С. Собирание, исследование, и оценка доказательств, Москва 2000год.

17) Криминалистика. Учебник для ВУЗов. Москва 2008год. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г.

18) Криминалистика. Балашов Д.Н., Балашов Н.М., Маликов С.В. Москва 2003год

19) Васильев А.Н. Следственная тактика. Москва 2001год.

20) Криминалистика. Гусева А.В., Рассецкая Т.А. Москва 2007год.

21) Криминалистика. Драпкин Л.Я., Карагодин В.Н. Москва 2007год.

22) Ищенко Е.П., Филиппов А.Г. Криминалистика 2005год.

23) Савельева М.В., Смушкин А.Б. Криминалистика Санкт-Петербург 2000год.

24) Криминалистика. Т.А.Седовой, А.А.Эксархопуло Санкт-Петербург 2000год.

25) Поташник Д.П. Криминалистическая тактика Москва 1998год.

26) Шурухнов Н.Г. Криминалистика Москва 2002год.

27) Чистова Л. Е. Технико-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия. Москва 2000год

28) Осмотр места происшествия. А. И. Дворкина. Москва 2000год.

29) Тактика следственных действий. В. И. Комиссарова. Саратов 2000год.

30) Облаков А. Ф., Тимербаев А. Т. Организация и тактика осмотра места происшествия. Хабаровск 2003год.

31) Криминалистика. А. Г. Филиппова. Высшее образование, Москва 2008 год.

32) Криминалистика. Н.П. Яблокова. Москва Норма 2008 год.

33) Учебное пособие. Расследование дорожно-транспортных преступлений под редакцией В.И. Жулева. Москва 1991год.

34) Организация деятельности ДПС. Учебное пособие под редакцией В.В.Головко Москва 2009год.

35) Альжева Н.И. Краткий курс по криминалистике. Санкт-Петербург 2002год.

36) Андреев И.С. Курс криминалистики. Москва 2003год.

37) Белкин Р.С. Курс криминалистики Москва 2001год.

38) Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год

39) Справочник следователя под редакцией И.А.Попова Москва 2010год.

40) Справочник следователя. В. Н. Григорьев, А. В. Победкин, В. Н. Яшин, Ю. В. Гаврилин. Москва Эксмо 2008год.

41) Справочник следователя: осмотр, освидетельствование, следственный эксперимент. Подопригора А.А., Игнашин В.И. Феникс, Ростов - на Дону 2006год.

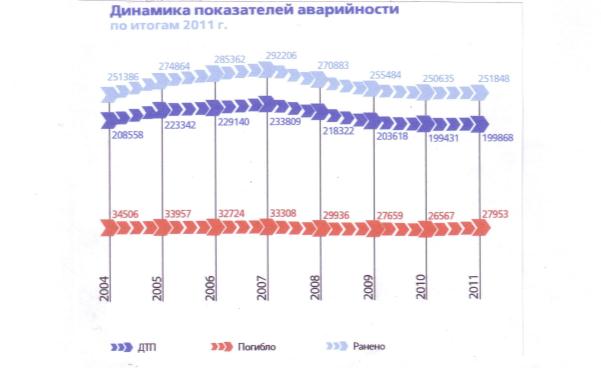
42) Учебный словарь-справочник. Криминалистика. Под редакцией Белкина Р.С. Москва 1999год.

III. Электронные ресурсы:

43) www.gibdd.ru

44) www.consultant.ru

**Приложение**



**Рисунок №1**

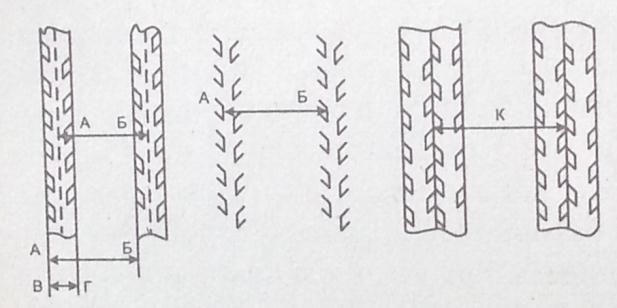
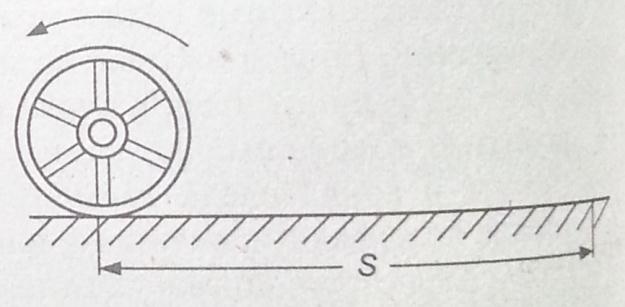
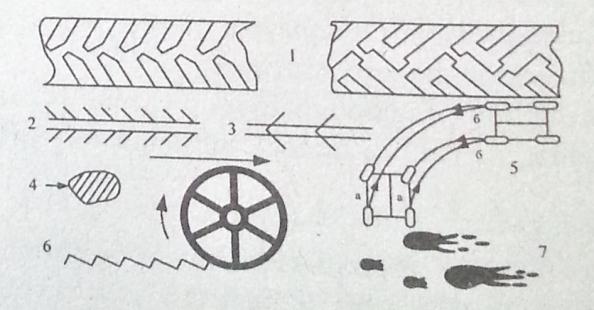


Рисунок №2 Схема измерения колеи: АБ – колея; по следам двускатных колёс



**Рисунок №3.** Длина следа одного оборота колеса (S)



**Рисунок №4 Признаки направления движения:**

1 – направление углов рисунка протектора в следах шин повышенной проходимости;

2 – расположение пыли около следа;

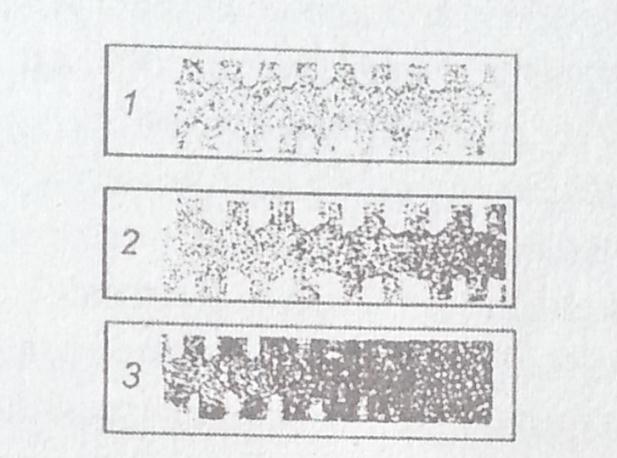
3 – расположение концов полок сломанных при переезде;

4 – расположение зазора около камня, вдавленного в грунт при переезде;

5 – соотношение углов расхождения (а) и углов схождения следов (б) на повороте (а>б);

6 – рельеф дна следа;

7 – капли жидкости, упавшие с транспортного средства.

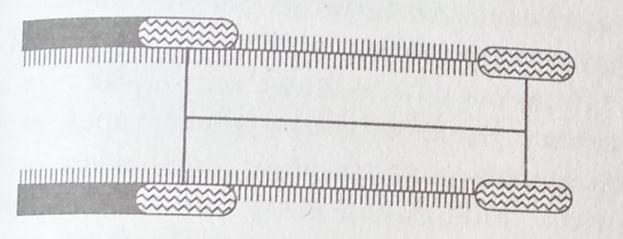


**Рисунок №5 Тормозной след автомобиля:**

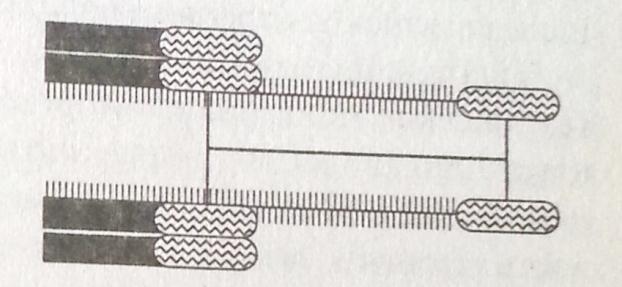
1 – след протектора шины;

2 – след торможения протектора с одновременным проворачиванием колеса;

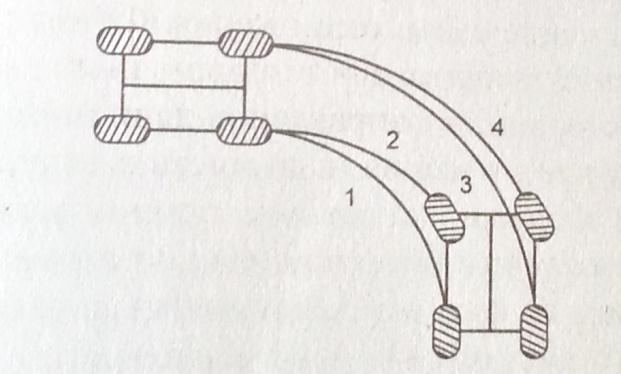
3 – след при блокированном (не вращающемся) колесе (юз).



**Рисунок №6 След автомобиля с одинарными задними колёсами.**



**Рисунок №7 След автомобиля с двойными задними колёсами.**



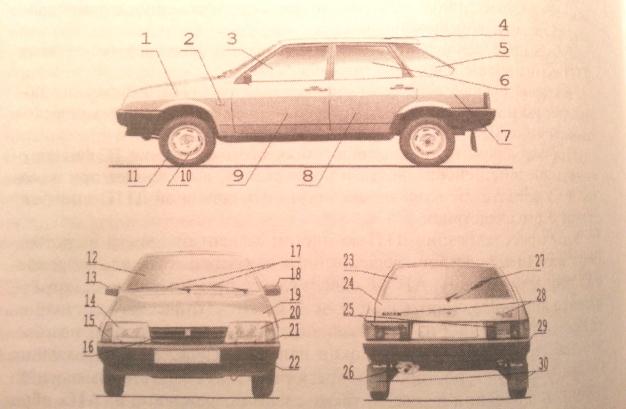
**Рисунок №8 Схема следов на повороте:**

1 – след левого заднего колеса;

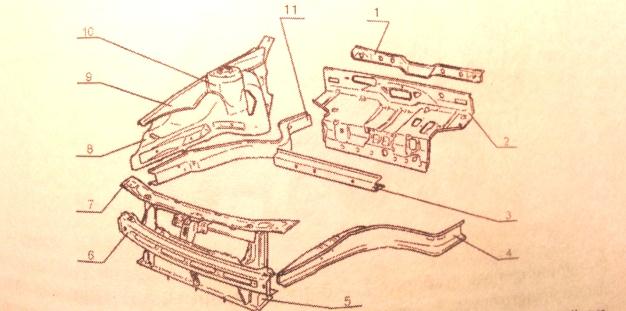
2 – след левого переднего колеса;

3 – след правого заднего колеса;

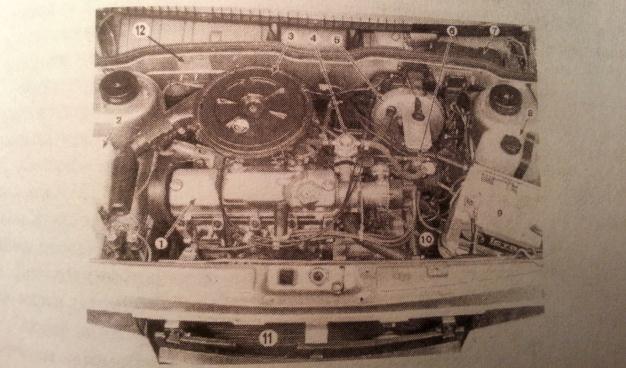
4 – след правого переднего колеса.



**Рисунок №9 Наружные элементы легкового автомобиля:** 1 – переднее крыло; 2 – повторитель поворотника; 3 – стекло передней двери; 4 – крыша; 5 – стекло заднего крыла; 6 – стекло задней двери; 7 – заднее крыло; 8 – задняя дверь; 9 – передняя дверь; 10 – диск; 11 – покрышка; 12 – ветровое стекло; 13 – правое зеркало заднего вида; 14 – рассеиватель передней правой фары; 15 – рассеиватель переднего правого поворотника; 16 – декоративная решетка радиатора; 17 – щётки стеклоочистителя; 18 – левое зеркало заднего вида; 19 – капот; 20 – рассеиватель передней левой фары; 21 – рассеиватель переднего левого поворотника; 22 – передний бампер; 23 – стекло пятой двери; 24 – крышка багажника; 25 – рассеиватель заднего фонаря; 26 – глушитель; 27 – щётка очистителя стекла пятой двери; 28 – шильдики; 29 – задний бампер; 30 – фартук.



**Рисунок №10 Передние внутренние элементы легкового автомобиля:** 1 – верхний усилитель щитка передка; 2 – щиток передка; 3 – нижний усилитель щитка передка; 4 – левый лонжерон; 5 – усилитель рамки радиатора; 6 – нижняя поперечина рамки радиатора; 7 – верхняя поперечина рамки радиатора; 8 – правый брызговик; 9 – усилитель правого брызговика; 10 – стойка правого брызговика; 11 – правый лонжерон.



**Рисунок №11 узлы и агрегаты моторного отсека легкового автомобиля:** 1 – двигатель; 2 – бочок омывателя; 3 – корпус воздушного фильтра; 4 – топливный насос; 5 – вакуумный усилитель; 6 – главный цилиндр тормоза; 7 – блок роле и предохранителей; 8 – расширительный бачок; 9 – аккумуляторная батарея; 10 – распределитель зажигания; 11 – радиатор; 12 – место установки таблички с заводским номером ( VIN).

Размещено на Allbest.ru

1. www.gibdd.ru [↑](#footnote-ref-2)
2. Вестник Московского Университета МВД России № 2 2011год [↑](#footnote-ref-3)
3. Организация деятельности ДПС. Учебное пособие под редакцией В.В.Головко Москва 2009г. [↑](#footnote-ref-4)
4. Белкин Р.С. Собирание, исследование, и оценка доказательств, Москва 2000год. [↑](#footnote-ref-5)
5. Правила дорожного движения от 23 октября 1993г. № 1090 Ф.З. [↑](#footnote-ref-6)
6. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-7)
7. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-8)
8. Колмаков В.П. Следственный осмотр. Москва2006год с.82 [↑](#footnote-ref-9)
9. Осмотр места происшествия. А. И. Дворкина. Москва 2000год. [↑](#footnote-ref-10)
10. Учебное пособие. Расследование дорожно-транспортных преступлений под редакцией В.И. Жулева. Москва 1991г. [↑](#footnote-ref-11)
11. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год. [↑](#footnote-ref-12)
12. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-13)
13. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. Далее УПК. [↑](#footnote-ref-14)
14. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-15)
15. Уголовный кодекс РФ от 13июня 1996 г. № 63 Ф.З. [↑](#footnote-ref-16)
16. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-17)
17. www.cjnsultant.ru [↑](#footnote-ref-18)
18. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-19)
19. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год. [↑](#footnote-ref-20)
20. Приказ МВД России от 25 сентября 2006 г. № 748 «О форме справки о дорожно-транспортном происшествии» [↑](#footnote-ref-21)
21. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год. [↑](#footnote-ref-22)
22. Справочник следователя**.** В. Н. Григорьев, А. В. Победкин, В. Н. Яшин, Ю. В. Гаврилин. Москва Эксмо 2008год. [↑](#footnote-ref-23)
23. Учебное пособие. Расследование дорожно-транспортных преступлений под редакцией В.И. Жулева. Москва 1991г. [↑](#footnote-ref-24)
24. Криминалистика. Т. 1. Теоретические и методологические основы криминалистики. Криминалистическая техника: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008. [↑](#footnote-ref-25)
25. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-26)
26. Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008. [↑](#footnote-ref-27)
27. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-28)
28. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-29)
29. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год. [↑](#footnote-ref-30)
30. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-31)
31. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-32)
32. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993год. [↑](#footnote-ref-33)
33. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-34)
34. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий, Саратовский юридический институт МВД Р.Ф. 1993 год. [↑](#footnote-ref-35)
35. Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008. [↑](#footnote-ref-36)
36. Учебник экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Под редакцией В.А.Иларионова. Москва 2006г. [↑](#footnote-ref-37)
37. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-38)
38. Учебник экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Под редакцией В.А.Иларионова. Москва 2006г. [↑](#footnote-ref-39)
39. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-40)
40. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-41)
41. Справочник следователя под редакцией И.А.Попова Москва 2010г. [↑](#footnote-ref-42)
42. Справочник следователя под редакцией И.А.Попова Москва 2010г. [↑](#footnote-ref-43)
43. Криминалистика 3-е издание переработанное и дополненное. Учебник для вузов под редакцией Т.В.Аверьяновой, Р.С.Белкина, Ю.Г .Корухова, Е.Р. Россинской Москва 2012 г. [↑](#footnote-ref-44)
44. Криминалистика 3-е издание переработанное и дополненное. Учебник для вузов под редакцией Т.В.Аверьяновой, Р.С.Белкина, Ю.Г .Корухова, Е.Р. Россинской Москва 2012г. [↑](#footnote-ref-45)
45. Настольная книга следователя, под редакцией А.И.Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-46)
46. Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008. [↑](#footnote-ref-47)
47. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-48)
48. Криминалистика 3-е издание переработанное и дополненное. Учебник для вузов под редакцией Т.В.Аверьяновой, Р.С.Белкина, Ю.Г .Корухова, Е.Р. Россинской Москва 2012 г. [↑](#footnote-ref-49)
49. Настольная книга следователя, под редакцией А.И. Дворкина Москва 2006год [↑](#footnote-ref-50)
50. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. № 174 Ф.З. [↑](#footnote-ref-51)
51. Федеральный закон «о полиции» от 07.02.2011г. №3-Ф.З. [↑](#footnote-ref-52)
52. Справочник следователя под редакцией И.А. Попова Москва 2010г. [↑](#footnote-ref-53)
53. Криминалистика. Т. 2. Криминалистическая тактика: Учебник для вузов в 3-х т. / Под ред. Возгрина И.А. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2008. [↑](#footnote-ref-54)
54. Справочник следователя под редакцией И.А.Попова Москва 2010г. [↑](#footnote-ref-55)
55. Тактика осмотра места происшествия. Под редакцией Маркова В.А. Самара 1997г. [↑](#footnote-ref-56)
56. Справочник следователя: осмотр, освидетельствование, следственный эксперимент. Подопригора А.А., Игнашин В.И. Феникс, Ростов - на Дону 2006 г. [↑](#footnote-ref-57)
57. Фиксация результатов осмотра места происшествия. Биленчук П.Д., Ермаков А.С, Ломако З.М., Назаров B.C. Москва 2000 г. [↑](#footnote-ref-58)