

# КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЕЙ 264 УК РФ

**Жидкова Е. В.\***

старший преподаватель  
[elenazhidkova2015@mail.ru](mailto:elenazhidkova2015@mail.ru)

**Загуляев Д. А.**

слушатель  
[dimk159@mail.ru](mailto:dimk159@mail.ru)

\*Дальневосточный юридический институт МВД России,  
Владивосток, Россия

## **Аннотация:**

Осмотр места происшествия является основополагающим следственным действием при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях. Статья посвящена основным элементам криминалистического обеспечения осмотра места аварии, которые в значительной степени влияют на успешность расследования уголовных дел данной категории.

## **Ключевые слова:**

дорожно-транспортное происшествие; осмотр места происшествия; криминалистическое обеспечение; техническая оснащенность; объективность информации

---

**УДК** 334.012.64

**DOI:** 10.24411/2658-6932-2020-10000

**Для цитирования:** Жидкова Е.В., Загуляев Д.А. Криминалистическое обеспечение производства осмотра места происшествия при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ / Е.В. Жидкова, Д.А. Загуляев // Контентус. – 2020. – № 12. – С. 34 – 42.

---

Обеспечение безопасности дорожного движения относится к одному из приоритетных направлений государственной политики, ориентированной на благополучие российских граждан, комфортность и безопасность их жизни. Современную действительность нереально пред-

---

---

ставить без развитой системы дорог и транспортной инфраструктуры. С одной стороны, эффективная, развитая транспортная система – это одно из условий социальной устойчивости общества, с другой стороны, как состоящая из источников повышенной опасности, транспортная система несет в себе повышенные риски для жизни и здоровья отдельных граждан, а также риск нанесения огромного материального и морального ущерба не только гражданам, но и обществу в целом, так как в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) гибнут люди, а пострадавшие надолго, если не навсегда, исключаются из нормальной жизнедеятельности.

Рост аварийности дорожного движения неразрывно связан с развитием автомобильной инфраструктуры и решение данной проблемы является одним из ведущих направлений деятельности правоохранительных органов во всем мире. Свидетельством масштабов преступлений данной категории могут служить следующие статистические данные: в 2015 году на территории России зарегистрировано 26 662 нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в 2016 г. – 22 013, в 2017 г. – 21 017, в 2018 г. – 20 144, в 2019 г. – 19 618 [13].

Анализ приведенных основных показателей состояния преступности в области безопасности дорожного движения свидетельствует о некоторой положительной тенденции, наметившейся в течение последних пяти лет: регистрация этих опасных преступлений последовательно снижается. Полагаем, что это закономерный результат планомерных активных действий со стороны государства по повышению уровня организации и безопасности дорожного движения в Российской Федерации. В целом ряде федеральных законов, стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации. В 2020 году завершается второй этап программы по повышению безопасности дорожного движения, утвержденной Правительством России [2], направленной, прежде всего на сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий, повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения. Решение этих важных задач возложено прежде всего на Министерство внутренних дел Российской Федерации, особая роль в этом процессе принадлежит ГИБДД, следственному аппарату, экспертам и специалистам экспертных подразделений. Преступления о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренные статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, подследственны следователям органов внутренних дел (за исключением отдельной

---

категории лиц, в отношении которых предусмотрен особый порядок уголовного судопроизводства) и именно на них возложена задача полного, всестороннего и объективного расследования.

Несмотря на наметившуюся положительную тенденцию снижения количества зарегистрированных преступлений рассматриваемой категории, не все они раскрыты – например, в 2019 году нераскрытыми остались 1896 преступлений [13]. Учитывая приоритетный характер защиты жизни и здоровья российских граждан, провозглашенный Конституцией России, правоохранительным органам необходимо продолжать последовательную работу, направленную на раскрытие всех преступлений о ДТП и привлечение виновных к справедливой ответственности.

Социальная опасность преступлений данной категории обуславливает необходимость применения наиболее передовых средств и методов при их расследовании.

Следует резюмировать, что эффективность раскрытия ДТП всецело зависит от результатов осмотра места аварии и взаимосвязи целого ряда элементов. Так, использование знаний специалистов, высокая техническая оснащенность и активное применение новейших достижений научно-технического прогресса являются важными элементами осмотра места аварии и закреплены законодательно [1]. Достижение положительных результатов данного неотложного следственного действия во многом обусловлено правильно организованной и эффективно функционирующей системой криминалистического обеспечения деятельности органов внутренних дел.

Криминалистическое обеспечение расследования преступлений – понятие разноплановое. Научное сообщество определяет криминалистическое обеспечение как систему внедрения достижений и возможностей криминалистики в практику раскрытия и расследования преступлений; как умение применять научные криминалистические рекомендации, средства, методы и технологии использования криминалистических знаний в этом процессе, как совокупность средств и методов по формированию и поддержанию определенного уровня готовности использовать в процессе расследования научные достижения криминалистики; как информационную систему и деятельность, призванную решать организационные, правовые, научно-методические и технические проблемы применения криминалистической техники в раскрытии и расследовании преступлений.

Сложность проведения осмотра места ДТП можно обозначить двумя основными показателями: большим количеством следов и сжатыми сро-

ками его проведения в условиях изменяющейся обстановки дорожного движения.

Поэтому уровень подготовленности следователя, умелое применение им тактических приемов, разработанных в криминалистике и направленных на оптимизацию осмотра места происшествия, влияет на тщательность отражения результатов осмотра и достаточность вещественных доказательств [11, с. 113]. Следователь определяет границы осмотра, последовательность изучения объектов, а также методы, которые необходимо использовать [9, с. 143].

При расследовании ДТП наиболее научно обоснован и распространен прием поэтапного проведения осмотра места аварии. Данный алгоритм широко применяется и в зарубежных странах, например, США [12, с. 40]. Для каждого уровня осмотра характерны свои особенности:

1) первый, самый поверхностный осмотр, без использования технических средств может быть проведен различными способами: «осмотр по квадратам», «узловой осмотр», «линейный осмотр», «осмотр по спирали», «осмотр по концентрическим кругам»;

2) второй, более детальный осмотр проводится с применением технических средств: фотосъемка, видеосъемка, измерения;

3) третий этап приводит к кардинальному изменению обстановки посредством перемещения предметов для обнаружения и изъятия следов преступления.

Кроме того, в области научно-методического обеспечения осмотра места происшествия особое внимание уделяется созданию базы данных на основе научно-методического комплекса, где будут собраны и систематизированы объективные данные о реальных событиях. Это позволяет использовать накопленную информацию как в практических, так и в образовательных целях на этапе обучения в учебных учреждениях правоохранительных органов [4, с. 21].

Грамотная организация работы специалиста обеспечивает строгую последовательность проведения осмотра и определение места каждого из его участников [7, с. 18]. Специалист, определив характер события, решает, какие научно-технические, поисковые вспомогательные средства ему необходимы, а также обеспечивает их исправность и готовность к применению [5, с. 15.]

Сегодня у каждого специалиста, участвующего в осмотре места аварии, должны быть: 1) деселерометр; 2) прибор для проверки рулевого управления; 3) шинные манометры; 4) скоростемер; 5) эклиметр; 6) рулетка; 7) секундомер; 8) фотоаппаратура.

Использование технических средств позволяет более детально и всесторонне исследовать место ДТП. Преимущество применения технических средств фиксации объясняется объективностью доказательственной информации, которая не искажается под воздействием времени и многократности использования. На данном этапе развития, использование технического оснащения современного уровня требует обязательного привлечения сотрудника криминалистического подразделения [6, с. 72].

Одним из перспективных на сегодняшний день направлений является автоматизация процесса проведения замеров, составления и распечатывания схемы ДТП и других документов. С данной точки зрения автоматизация некоторых процессов позволит исключить влияние человеческого фактора при осмотре места аварии и повысить объективность фиксации места аварии. [8, с. 80]. Сегодня для проведения замеров параметров тормозной системы при проведении контрольного торможения используется прибор «Эффект 02 и 01». Полученные данные заносятся в протокол.

Следующим перспективным направлением является реальное внедрение в практику фотограмметрических технологий. Развитие и возможности компьютеризации позволяют фиксировать место ДТП с помощью специально разработанных программ. Например, аппаратно-программный комплекс «Ракурс». С его помощью производятся измерения на месте аварии, а также построение схем по фотографиям. Возможности данной программы позволяют в автоматическом режиме: 1) подобрать место, с которого видны автомобили, участвовавшие в ДТП и объект привязки; 2) осуществить съемку со стереобазой по каждому участнику ДТП; 3) выполнить съемку относительно объекта привязки; 4) построить схему ДТП. Также на практике и в наши дни возможно использование фотограмметрических комплексов, например, ФОМП-К, позволяющих делать достаточно точные измерения [3, с. 18]. К сожалению, интервьюирование практических работников свидетельствует о том, что несмотря на то, что многие разработки в данном направлении относятся к началу 2000-х годов, о повсеместном внедрении их в следственную практику говорить не приходится.

В последнее время за рубежом разработаны и используются в полиции технологии 3-D сканирования. Проблему реконструкции и моделирования ДТП на современном этапе развития цифровых технологий позволяет решать лазерный сканер «Faro Focus 3D». Его программное обеспечение позволяет: 1) мгновенно определить расстояние между объектами; 2) вывести результаты на печать; 3) сохранить данные и ис-

пользовать их не единожды; 4) составить трехмерную модель места события. Кроме того, для использования следователями производители предлагают программу «3DReality», с помощью которого можно сделать модели точных копий отдельных объектов или всего место происшествия.

Отечественным производителем на сегодняшний день разработан и представлен программный комплекс «3D-Свидетель». Он позволяет реконструировать и визуализировать место и обстоятельства совершения аварии, используя анимацию и 3D-технологии [10, с. 136]. Однако проблема в том, что этих комплексов практически нет в подразделениях, занимающихся проверкой сообщений и расследованием уголовных дел о ДТП.

Таким образом, эффективное проведение быстрого и детального осмотра места ДТП должно обеспечиваться путем системного подхода к применению криминалистических разработок на практике. Такой подход основан на использовании сотрудниками научно-методических и тактических криминалистических рекомендаций, а также технических и криминалистических средств и технологий их применения. Однако анализ практической деятельности расследования ДТП свидетельствует о недостаточно широком использовании в настоящее время дорогостоящих цифровых программ и технологий отечественными правоохранительными органами, что требует дальнейшего комплексного решения данной проблемы.

## Список использованных источников

1. Федеральный закон от 07 февраля 2011 № 3-ФЗ (ред. от 06.02.2020) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
2. Распоряжение Правительства РФ от 27 октября г. 2012 № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.
3. **Бондаренко А. А.** Правовые и технико-криминалистические особенности применения фотограмметрических методов для фиксации обстановки места дорожно-транспортного происшествия: автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.12. Волгоград, 2008. 25 с.
4. **Бульбачева А. А.** Криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.12. Москва, 2017. 26 с.
5. **Гамзиков А. Г.** Осмотр места дорожно-транспортного происшествия / А. Г. Гамзиков // Транспортное право. 2009. № 3. С. 14-16.
6. **Демидова Т. В., Беляев М. В.** Применение инновационных технологий при осмотре мест дорожно-транспортных происшествий / Т. В. Демидова, М. В. Беляев // Вестник экономической безопасности. 2015. № 2. С. 72-76.
7. **Мамошин М. А.** Процессуальный аспект деятельности специалиста в стадии возбуждения уголовного дела / М.А. Мамошин // Российский судья. 2012. № 2. С. 17-20.
8. **Маслов Н. В.** Организация технико-криминалистического обеспечения осмотров мест дорожно-транспортных происшествий на современном этапе развития технологий / Н.В. Маслов // Современные проблемы гуманитарных и естественных наук. Материалы XXXV международной научно-практической конференции. М., 2017. С. 136-143.
9. **Паутова Т. А.** Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия / Т.А. Паутова // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2017. № 3 (41). С. 142-148.
10. **Сретенцев А. Н., Бадиков Д. А.** Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно-транспортного происшествия / А. Н. Сретенцев, Д. А. Бадиков // Среднерусский вестник общественных наук. 2014. № 4 (34). С. 79-82.
11. **Татаров Л. А.** Осмотр места ДТП: типичные ошибки / Л. А. Татаров // Теория и практика общественного развития. 2015. № 16. С. 111-113.
12. **Хамидуллин Р. С., Малых А. А.** Опыт использования специальных знаний при осмотрах мест происшествий в России и США / Р. С. Хамидуллин, А. А. Малых // Полицейская и следственная деятельность. 2016. № 2. С. 35-42.
13. Сведения ФКУ «ГИАЦ» МВД России о состоянии преступности в Российской Федерации в январе – декабре 2019 г.

# **FORENSIC SUPPORT FOR THE INSPECTION OF THE SCENE OF THE INCIDENT IN THE INVESTIGATION OF CRIMES UNDER ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

**Zhidkova E. V.\*\***

senior lecturer

[elenazhidkova2015@mail.ru](mailto:elenazhidkova2015@mail.ru)

**Zagulyaev D. A**

Listener

[dimk159@mail.ru](mailto:dimk159@mail.ru)

\*\* Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia,  
Vladivostok, Russia

## **Abstract:**

Inspection of the scene of the accident is a fundamental investigative action in the investigation of criminal cases of road traffic accidents. The article is devoted to the main elements of the forensic support for the inspection of the accident site, which significantly affect the success of the investigation of criminal cases in this category.

## **Keywords:**

road traffic accident; inspection of the scene; forensic support; technical equipment; objectivity of information.