

Вопросы безопасности

*Правильная ссылка на статью:*

Пинчук Л.В. Тактико-криминалистическое обеспечение общего осмотра места ДТП // Вопросы безопасности. 2024. № 2. DOI: 10.25136/2409-7543.2024.2.70912 EDN: FBZCHA URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70912](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70912)

## Тактико-криминалистическое обеспечение общего осмотра места ДТП

Пинчук Левон Викторович

ORCID: 0009-0002-1732-5146

кандидат юридических наук

доцент, кафедра судопроизводства и правоприменительной деятельности, Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина

390000, Россия, Рязанская область, г. Рязань, ул. Свободы, 46

✉ [l.pinchuk@365.rsu.edu.ru](mailto:l.pinchuk@365.rsu.edu.ru)



[Статья из рубрики "Оперативное реагирование и тактика действий"](#)

### DOI:

10.25136/2409-7543.2024.2.70912

### EDN:

FBZCHA

### Дата направления статьи в редакцию:

31-05-2024

**Аннотация:** Предметом исследования являются основные подходы к тактико-криминалистическому обеспечению производства осмотра места дорожно-транспортного преступления. В статье рассматривается проблема осмотра места дорожно-транспортного преступления, с которой сталкиваются все без исключения следователи органов внутренних дел, в чью подследственность входит расследование данной категории уголовных дел. Автор обосновывается идея о том, что тактико-криминалистическое обеспечение производства осмотра места дорожно-транспортного преступления является очень значимым для установления большинства обстоятельств расследуемого преступления, при этом выделяются конкретные обстоятельства, характеризующие подобную значимость, а также приводятся примеры из судебной практики. Автор обозначаются элементы тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра и предложен определенный алгоритм действий правоприменителя при производстве общего осмотра места ДТП. Методологическую основу исследования

составили: формально-юридический метод, метод критического анализа, а также метод правового моделирования. Автор обобщен новый материал по исследуемой теме: данные официальной статистики за 2022 год и за 2023 год, примеры из судебной практики с 2017 года по 2022 год, монографические исследования отечественных авторов с 2015 года по 2021 год, исследования иностранных авторов, а также использован авторский опыт по расследованию дорожно-транспортных преступлений в должности следователя органов внутренних дел. Предложена программа действий следователя при производстве общего осмотра места дорожно-транспортного преступления, включающая в себя ряд последовательно сменяющих друг друга действий, в ходе которых не изменяется обстановка места происшествия, осуществляется последовательное наблюдение всех объектов и следов на месте ДТП, создаются предпосылки для качественного исследования следов в ходе последующего детального осмотра места дорожно-транспортного преступления.

**Ключевые слова:**

следственный осмотр, место происшествия, дорожно-транспортные преступления, дорожно-транспортные происшествия, криминалистическая тактика, криминалистическая методика, расследование дорожно-транспортных преступлений, программа действий следователя, подготовка к осмотру, проведение следственного осмотра

Обращаясь к официальным показателям состояния безопасности дорожного движения в России мы видим, что в 2022 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 172 человека (- 4,7 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года (далее – АППГ)) и было ранено 159 635 человек (- 4,9 % АППГ)<sup>[1]</sup>. Несмотря на имеющуюся положительную тенденцию в 2022 году – за 2023 год ситуация кардинально изменилась, положительная тенденция сменилась на отрицательную: в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 506 человек (+ 2,3 % АППГ) и было ранено 166 500 человек (+ 4,3 % АППГ)<sup>[2]</sup>. В отношении показателей преступности в России также можно наблюдать аналогичную картину, если в 2022 году из 126 705 (- 5,0 % АППГ) <sup>[1]</sup> совершенных дорожно-транспортных правонарушений 17 595 (- 3,4 % АППГ) <sup>[3, с. 8]</sup> квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (13,89 % - отношение количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП) к зарегистрированным дорожно-транспортным правонарушениям), то за 2023 год из 132 466 (+ 4,5 % АППГ) <sup>[2]</sup> совершенных дорожно-транспортных правонарушений 17 865 (+ 1,5 % АППГ) <sup>[4, с. 8]</sup> квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (13,49 % - отношение количества зарегистрированных ДТП к зарегистрированным дорожно-транспортным правонарушениям). В подобных условиях необходимость в криминалистическом обеспечении своевременного и эффективного расследования ДТП не может вызывать каких-либо сомнений.

При подобной большой распространенности и негативной тенденции, связанной с увеличением числа регистрируемых ДТП, правоприменителю необходимо иметь четкое представление о возможностях криминалистического обеспечения расследования. Учитывая материалы актуальной судебной практики по данной категории уголовных дел и положения, имеющиеся в криминалистической литературе, необходимо обеспечить

правоприменителя наиболее правильными и эффективными криминалистическими рекомендациями по производству конкретных следственных действий.

Осмотр места ДТП позволяет получить криминалистически значимую информацию о большинстве составляющих элементов механизма ДТП. Осмотр места ДТП предоставляет уникальный шанс правоприменителю, при условии грамотной, хорошо организованной работы на месте получать очень важную и необходимую информацию о происшедшем событии ДТП.

Отдельные положения методики расследования ДТП нашли отражение в работах М.В. Беляева, Б.М. Ващенко, О.П. Вдовиной, А.Н. Дудниченко, К.С. Латыповой, Т.А. Моховой Е.А. Попова, Г.И. Сафонова, Л.Б. Сыромли, В.И. Тарасовой и др. Вопросы криминалистического обеспечения осмотра места происшествия рассматривались в диссертационном исследовании А.А. Бульбачевой (2017 г.). Ткач В.Ю. подготовлена диссертация на тему: «Место происшествия как объект криминалистического исследования: проблемы научно-технического и организационного обеспечения» (2015 г.). Отмечая значимость вышеобозначенных исследований для рассматриваемой темы, следует сказать, что они не могут в полной мере удовлетворить современные потребности правоприменительной практики. Необходимость дальнейшего совершенствования тактико-криминалистического обеспечения осмотра места ДТП предопределяет актуальность научных исследований в данной сфере.

Значимость тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра места ДТП при расследовании ДТП предопределена следующими обстоятельствами:

1) Следовая картина на месте ДТП позволяет следователю в дальнейшем познать действительную обстановку, которая имела место в момент самого ДТП.

Осуществляя поиск следов на месте ДТП надо иметь ввиду, что скоротечность самого ДТП накладывает отпечаток и на механизм следообразования, в результате чего при отсутствии объективных средств контроля за движением (камеры видеонаблюдения на перекрестках, на близлежащих строениях, в поле зрения которых попадают элементы дорожной инфраструктуры, с которыми было осуществлено контактное взаимодействие лиц и транспортных средств (далее – ТС) – участников ДТП; камеры видеорегистраторов ТС, которые зафиксировали определенные моменты ДТП) именно следовая картина на месте ДТП, включая микрообъекты, помогает установить большинство из обстоятельств, характеризующих данное ДТП. По мнению О.П. Вдовиной, микрообъекты могут быть обнаружены следователем самостоятельно «с помощью несложной увеличительной техники либо вовсе без таковой (например, микрочастицы стекла на темной поверхности)» [\[5, с. 24\]](#). Так, «в ходе осмотра зафиксирована обстановка на месте происшествия и были изъяты микрообъекты с лобового стекла автомобиля» [\[6\]](#). Эти микрообъекты в дальнейшем были направлены на судебную химическую экспертизу, которая установила, что «на представленном отрезке светлой дактилопленки с микрочастицами, изъятыми при осмотре места происшествия, обнаружен фрагмент нити, состоящий из серых и серых с неокрашенными участками хлопковых волокон и единичные серые, серые с неокрашенными участками хлопковые волокна, совпадающие по ряду родовых признаков с аналогичными волокнами, входящими в волокнистый состав куртки ФИО8» [\[6\]](#).

2) Использование идеальных следов в установлении обстоятельств ДТП достаточно ограничено.

Быстротечность самого ДТП накладывает отпечаток и на возможные носители информации о данном ДТП: очевидцы могут увидеть и запечатлеть в своей памяти только отдельный эпизод ДТП, поскольку, в основном, люди реагируют, когда видят ТС, которое выезжает из своей полосы движения или из общего потока, при чем данный маневр должен быть резким, существенным образом, выбивающимся из скоростных характеристик общего потока ТС. Так, «Свидетель Г. в судебном заседании, а также в ходе предварительного расследования (л.д.99-100) пояснял, что 31 декабря 2020 года около 15 часов 30 минут он управлял автомобилем Toyota Land Cruiser и двигался по автодороге Кунгур-Соликамск, в автомобиле в качестве пассажира был его сын Б. Автомобиль двигался со скоростью 40-50 км/ч, видимость была хорошая, были небольшие осадки, на дорожном полотне была гололедица. Проехав г.Чусовой и двигаясь в сторону г.Лысьва на 117 км автодороги на расстоянии 150-200 метров он увидел двигающийся во встречном направлении автомобиль ВАЗ-21074. Примерно на расстоянии 50 метров он увидел, что автомобиль ВАЗ выехал на его полосу движения, поэтому он предпринял меры к предотвращению ДТП, но избежать столкновения с автомобилем ВАЗ у него не получилось. То, что автомобиль ВАЗ крутило на автодороге он не видел» [\[7\]](#). Хурум Файзан отмечает, что в некоторых ситуациях расследования – очевидцы отказываются вообще давать показания [\[8, с. 413\]](#).

Реакция очевидцев ДТП может быть связана и с резко изменяющимся звуковым фоном транспортного потока (звуки торможения, звуки столкновения ТС (звуки деформации кузовных деталей, звуки разбития фар и остекления салона)). Так, «Свидетель ФИО7 показал, что двигался 22 сентября 2017 года на автомобиле по автодороге <данные изъяты> со стороны <данные изъяты>, когда на закруглении дороги услышал звук столкнувшихся автомобилей, после которого двигавшийся со встречного направления автомобиль под управлением ФИО3, потеряв управление, выехал на их полосу и произвел столкновение с другой машиной» [\[9\]](#). Поэтому очевидцы не всегда имеют возможность дать информацию обо всех элементах механизма ДТП – их сведения, относительно всего механизма являются очень субъективными, поскольку на них влияет большое количество факторов – начиная с возрастных и физиологических характеристик очевидца и заканчивая расстоянием, на котором от места ДТП он находился.

Причем идеальные следы могут дезориентировать правоприменителя, могут добавить большое количество процессуальной работы, способствовать выдвиганию и проверке таких версий, которые вообще не применимы к расследуемой ситуации. Именно поэтому получение максимально возможной информации о произошедшем ДТП может быть установлено при соблюдении необходимых криминалистических рекомендаций в ходе производства осмотра места ДТП,

3) Следовая картина на месте ДТП достаточно в короткий промежуток времени может видоизмениться или быть утраченной.

Моховая Т.А. указывает, что следы контактного взаимодействия, которые могут быть обнаружены на месте ДТП, подвержены достаточно быстрым изменениям благодаря атмосферным явлениям [\[10, с. 132-133\]](#), а также в связи с тем, что на этом месте может произойти еще одна авария. Так, согласно показаниям «свидетелей ФИО5, ФИО6, ФИО7, ФИО8, которые первоначально оказались на месте дорожно-транспортного происшествия и которые подробно рассказали о состоянии дорожного покрытия и о времени изменения погодных условий, а именно о том, что в момент дорожно-транспортного происшествия дорога была сухой, а снег пошел уже после приезда скорой помощи, опергруппы, при этом свидетель ФИО6 пояснил, что снег пошел когда проводился осмотр места

происшествия, а также показаниями свидетеля ФИО20, который пояснил, что когда он оказался на месте происшествия, то дорога была сухой и никаких осадков не было» [\[11\]](#).

Подобные ситуации расследования требуют от правоприменителя четких действий на месте ДТП, поскольку любое промедление как в начале производства, так и в ходе осмотра может повлечь за собой утрату важных доказательственных фактов. Поэтому здесь правоприменитель сталкивается со сложным выбором варианта своих действий: 1) осуществлять производство осмотра быстро, осознавая риск пропустить и не зафиксировать важные доказательственные факты; 2) производить осмотр не торопясь, тщательно исследуя на месте каждое доказательство. Здесь правоприменителю рекомендуется действовать в соответствии с обстановкой на месте ДТП, обращая внимание на возможное ухудшение метеорологических условий, а также использовать актуальный методологический арсенал в отношении осмотра места ДТП.

На ТС – участника ДТП может наехать другое ТС, поскольку в большинстве случаев ТС – участники ДТП загораживают проезд общему потоку, существенным образом снижают скорость транспортного потока, при этом водители – участники ДТП не всегда имеют физическую возможность вследствие полученных травм выполнить надлежащим образом обязанности, в соответствии с Правилами дорожного движения и обеспечить другим участникам дорожного движения заблаговременное информирование о возникшем инциденте на данном участке проезжей части. Так, согласно показаниям свидетеля «он отошел от места ДТП на 15-20 м., но после произошло еще одно ДТП подобное прошедшим ДТП. На их автомобиль наехал автомобиль «Хонда Интегра» серого цвета. В ходе удара автомобиля «Хонда Интегра, автомобиль «Форд Эксплорер» развернуло в направлении г. Ленинска-Кузнецкого. и в результате данного ДТП тяжело пострадал ФИО1, а также мужчина, который представлялся врачом» [\[12\]](#).

Не предполагая и не обозначая себе задачу указать исчерпывающий перечень обстоятельств, которыми может быть обозначена значимость тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра места ДТП при расследовании ДТП, считаем, что указанные нами обстоятельства свидетельствуют о том, что осмотр ДТП должен быть произведен в обязательном порядке в максимально быстрые сроки, с тщательным исследованием как непосредственно самой проезжей части, ТС – участников ДТП, так и окружающей обстановки с постановкой задачи на выявление объективных средств, которые могли зафиксировать данное ДТП (камеры наружного видеонаблюдения, камеры видеорегистраторов ТС, камеры телефонов очевидцев, которые успели заснять момент ДТП). Здесь важен каждый элемент тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра:

1. Первым таким элементом является подготовка к проведению осмотра места ДТП. Этот элемент включает в себя необходимые организационно-подготовительные действия правоприменителя, каждое из которых способствует соблюдению им процессуального порядка производства данного следственного действия, в соответствии с УПК РФ, а также создает предпосылки для наиболее эффективного получения информации в ходе производства осмотра. А.А. Гонтарев обозначает важность данного элемента тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра места ДТП, поскольку именно своевременно произведенная подготовка к осмотру позволяет «сохранить первоначальную обстановку на месте происшествия, сократить время проведения следственного действия и значительно облегчить предстоящую работу на месте» [\[13, с. 139\]](#).

2. Вторым элементом является - проведение осмотра места ДТП. Данный элемент включает в себя необходимые тактические рекомендации, относительно порядка обнаружения и собирания информации о произошедшем событии ДТП. Следует согласиться с В.И. Тарасовой, которая указывает на определенные требования к познаниям правоприменителя, которому предстоит осуществить производство осмотра места ДТП – он должен «знать типичные следы, их особенности, а также современные возможности использования информационных и технических ресурсов в доказывании по уголовным делам» [\[14, с. 48\]](#).

3. Третий элемент - фиксация хода и результатов осмотра места ДТП. Подобный элемент включает в себя необходимые технические рекомендации, относительно процессуального порядка фиксации, а также использования криминалистической техники для этих целей.

В рамках текущего исследования нас будут интересовать такие элементы тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра места ДТП как тактические рекомендации, касающиеся собственно осмотра. Исходя из имеющихся криминалистических рекомендаций следственный осмотр необходимо подразделять на определенные этапы: первый этап - общий осмотр и второй – детальный осмотр.

Общий осмотр места ДТП предполагает такие действия следователя, в ходе которых не изменяется обстановка места происшествия, осуществляется последовательное наблюдение всех объектов и следов на месте ДТП, создаются предпосылки для качественного исследования следов в ходе детального осмотра.

Здесь может быть предложен определенный алгоритм (программа) действий правоприменителя при производстве общего осмотра места ДТП.

В первую очередь, правоприменителю рекомендуется ознакомиться с самим местом ДТП и определить – к какому виду происшествия можно отнести произошедшее на данном месте (столкновение ТС, наезд на пешехода, опрокидывание и т.д.). При этом сразу же необходимо уточнить и выяснить - вносились ли и какие изменения на месте происшествия до начала осмотра. Начиная познание событий прошлого правоприменителю предлагается выдвинуть свои версии, касающиеся определенного вида происшествия и отдельных элементов механизма данного происшествия. Также здесь следует уделить особое внимание на поиск виртуальных следов, содержащихся в объективных средствах контроля за движением, включая данные с камер видеорегистраторов служебных ТС правоохранительных органов, которые первыми прибыли на место ДТП, а также те, которые осуществляли охрану данного места.

Во вторую очередь, для ориентации места ДТП в пространстве, правоприменителю необходимо определить один или несколько постоянных объектов (дом, строение, перекресток, километровый столб, железнодорожный переезд, мост) с указанием точных географических и административно-территориальных названий (название населенного пункта, проспекта, шоссе, улицы, проезда, переулка и т.д.). Временные сооружения и предметы для ориентации места ДТП в пространстве не должны быть использованы, поскольку впоследствии они могут быть перемещены или уничтожены. Так, «точкой отсчета являлся километровый столб <данные изъяты> На <данные изъяты> автодороге <данные изъяты> сообщением <адрес> на расстоянии 96 метров от точки отсчета на правой обочине по ходу осмотра находится дорожный знак 2.3.2 «Примыкание второстепенной дороги». На расстоянии 82 метра от указанного дорожного знака на правой обочине по ходу осмотра находится оборудованный светофором (который



находится в непрерывном мигающем желтом свете» металлический столб со знаком 5.19.1 «Пешеходный переход». На расстоянии 0,5 м. от указанного столба на проезжей части находится пешеходная дорожка, ведущая с правого края проезжей части на противоположный левый край проезжей части, где располагается остановка общественного транспорта и оборудованный светофором (который находится в непрерывном мигающем желтом свете» металлический столб со знаком 5.19.1 «Пешеходный переход»» [\[15\]](#).

В третью очередь, сориентировавшись в пространстве и предполагая вид происшествия, правоприменителю необходимо определить границы осмотра и площадь осматриваемой территории, а также исходную точку осмотра и способ, которым будет осуществляться последовательное изучение обстановки места ДТП. Для определения границы осмотра необходимо пройти по дороге (улице) 200-300 метров в обе стороны от места происшествия, выявляя следы ТС и вещественные доказательства. При этом нужно определить положение места происшествия по отношению к ближайшему дорожному знаку. В.И. Тарасова делает вывод, что определение границ осмотра производится в каждом конкретном случае, исходя из основной цели - выявить следы и установить фактические обстоятельства, существенные для выяснения причин происшествия [\[14, с. 132\]](#). Место ДТП может иметь значительную протяженность и зачастую заранее определить границы осмотра бывает трудно.

В четвертую очередь, правоприменителю необходимо уяснить состояние дороги и ее освещенности, что является специфической частью общего осмотра места ДТП. Е.А. Попов указывает, что большое значение для использования в дальнейшем в качестве одних из исходных данных имеет правильное определение правоприменителем типа дорожного покрытия (асфальтобетон, цементобетон, щебеночное, гравийное, грунтовое и др.) и его состояния на момент осмотра (сухое, мокрое, загрязненное, покрытое песком, снегом (мокрым, укатанным, раскатанным), подвергнутое обработке песком либо дорожными реагентами, мерзлое, обледенелое) [\[16, с. 104\]](#).

Фьолла Эльшани также настаивает на том, что определение состояния дорожного покрытия является одной из задач деятельности процессуального органа на месте ДТП [\[17, с. 378\]](#). Следует иметь в виду, что состояние проезжей части на момент осмотра может отличаться от того, которое имело место в момент ДТП по различным причинам (изменение метеорологических условий в лучшую или худшую стороны, обработка проезжей части огнетушащей пожарной пеной сотрудниками федеральной противопожарной службы МЧС России).

А.А. Дудниченко отмечает, что в ходе общего осмотра важно установить имеющиеся дефекты дороги и условия ее освещенности, профиль пути, наличие ограждений [\[18, с. 135\]](#). Во время осмотра, по мнению Т.А. Моховой, в ночное время должны приниматься во внимание и такие факторы, как отсутствие или наличие Луны, ее фаза и т.д. [\[9, с. 51\]](#).

В пятую очередь, правоприменителю необходимо уяснить в ходе общего осмотра существенные элементы дороги, к которым относятся: проезжая часть, обочина, кювет, тротуар, а также имеющиеся средства организации дорожного движения на данном участке. Отмечается наличие и высота бордюрного камня, а также присутствие на месте ДТП дорожной разметки, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, светофорных объектов. Наличие и расположение дорожных знаков должно характеризоваться их цифровым и буквенным наименованием в соответствии с

правилами дорожного движения, а также привязкой к месту происшествия. Так, по мнению Б.М. Ващенко существенными недостатками осмотра места ДТП является не указание правоприменителями всех характеристик средств регулирования дорожного движения, «дорожных знаков, разметки, шлагбаумов, дорожных ограждений» [\[19, с. 183\]](#).

В шестую очередь, правоприменитель должен уяснить внешнюю обстановку (окружение) места происшествия, которая определяется наличием строений, деревьев, кустарников и др., а также их расположением. К.С. Латыпова делает акцент на том, что необходимо помнить, что надлежащее описание внешней обстановки в значительной мере позволяет сделать вывод об обзорности дороги, либо свидетельствовать о возможном неожиданном появлении препятствия на пути следования ТС [\[20, с. 49\]](#).

Таким образом, тактико-криминалистическое обеспечение общего осмотра места ДТП является достаточно значимым для правоприменительной практики и предполагает выполнение правоприменителем определенных действий, входящих в программу его действий при производстве общего осмотра места ДТП. В эту программу входят следующие действия:

- 1) происходит ознакомление с местом и выясняется вид происшествия;
- 2) выдвигается версия относительно механизма того или иного вида происшествия;
- 3) определяется один или несколько постоянных объектов для ориентации места ДТП в пространстве с указанием точных географических и административно-территориальных названий;
- 4) окончательно определяются границы осмотра и площадь осматриваемой территории;
- 5) избирается исходная точка осмотра и способ, которым будет осуществляться последовательное изучение обстановки места ДТП;
- 6) определяется состояние дороги и условия ее освещенности;
- 7) осматриваются и фиксируются существенные элементы дороги, а также организация дорожного движения на данном участке;
- 8) фиксируется внешнее окружение места происшествия.

## Библиография

1. Данные о состоянии показателей аварийности за январь-декабрь 2022 года [Электронный ресурс] // Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения (gibdd.ru) URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 03.05.2024).
2. Данные о состоянии показателей аварийности за январь-декабрь 2023 года [Электронный ресурс] // Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения (gibdd.ru) URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 03.05.2024).
3. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2022 года [Электронный ресурс] URL: <https://media.mvd.ru/files/application/4683439> (дата обращения: 03.05.2024).
4. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2023 года [Электронный ресурс] URL: <https://media.mvd.ru/files/application/42989123> (дата обращения: 03.05.2024).
5. Вдовина О. П. Теория и практика использования микрообъектов в расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / О. П. Вдовина. Тула, 2015. 250 с.
6. Приговор Ясногорского районного суда (Тульская область) № 1-58/2017 от 22 августа



- 2017 г. по делу № 1-58/2017. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/Gr2KyPUcFvdR>.
7. Приговор Чусовского городского суда (Пермский край) № 1-261/2021 1-6/2022 от 16 февраля 2022 г. по делу № 1-261/2021. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/roc2eOfwIyoT>.
8. Faizan K ; Abid A . Forensic Investigation of Road Traffic Accident Cases in Pakistan and Types of Physical Evidence. Pakistan social sciences review. 2021. V. 5. P. 405-422. DOI: [http://doi.org/10.35484/pssr.2021\(5-IV\)32](http://doi.org/10.35484/pssr.2021(5-IV)32).
9. Апелляционное постановление Ярославского областного суда (Ярославская область) № 22-836/2022 от 12 мая 2022 г. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/UJI2z2DtdqdW>.
10. Моховая Т. А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / Т. А. Моховая. Краснодар, 2016. 223 с.
11. Приговор Донского городского суда (Тульская область) № 1-1/2017 1-93/2016 от 19 января 2017 г. по делу № 1-1/2017. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/gqxqctZLTEZX>.
12. Приговор Кемеровского районного суда (Кемеровская область) № 1-227/2017 от 7 декабря 2017 г. по делу № 1-227/2017. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/GlkwAvm0wgHb>.
13. Гонтарев А. А. Организационные основы подготовительного этапа осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Юридический вестник Самарского университета. 2021. Т. 7, № 4. С. 136–141. DOI: <https://doi.org/10.18287/2542-047X-2021-7-4-136-141>.
14. Тарасова В. И. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / В. И. Тарасова. СПб, 2021. 227 с.
15. Приговор Шиловского районного суда (Рязанская область) № 1-53/2021 от 6 июля 2021 г. по делу № 1-53/2021. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/BNusSGCYCyUv>.
16. Попов Е. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / Е. А. Попов. Калининград, 2018. 252 с.
17. Elshani F. Inspection and Reconstruction of the Traffic Accident Site. International Journal of Social Science Research and Review. 2022, V. 5(7). P. 375-382. DOI: <https://doi.org/10.47814/ijssrr.v5i7.518>.
18. Дудниченко А. Н. Особенности использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / А. Н. Дудниченко. Ростов-на-Дону, 2019. 239 с.
19. Ващенко Б. М. Особенности расследования преступлений в сфере нарушений безопасности междугородных пассажирских автоперевозок: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / Б. М. Ващенко. Иркутск, 2019. 226 с.
20. Латыпова К. С. Особенности методики расследования и поддержания государственного обвинения по уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, связанных с наездами на пешеходов: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / К. С. Латыпова. Улан-Удэ, 2017. 256 с.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, проблема тактико-криминалистического обеспечения общего осмотра места ДТП. Заявленные границы исследования соблюдены автором. Методология исследования в тексте статьи не раскрывается.

Актуальность избранной автором темы исследования не подлежит сомнению и обосновывается им достаточно подробно: "Обращаясь к официальным показателям состояния безопасности дорожного движения в России мы видим, что в 2022 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 172 человека (- 4,7 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года (далее – АППГ)) и было ранено 159 635 человек (- 4,9 % АППГ) [1]. Несмотря на имеющуюся положительную тенденцию в 2022 году – за 2023 год ситуация кардинально изменилась, положительная тенденция сменилась на отрицательную: в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 506 человек (+ 2,3 % АППГ) и было ранено 166 500 человек (+ 4,3 % АППГ) [2]. В отношении показателей преступности в России также можно наблюдать аналогичную картину, если в 2022 году из 126 705 (- 5,0 % АППГ) [1] совершенных дорожно-транспортных правонарушений 17 595 (- 3,4 % АППГ) [3, с. 8] квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (13,89 % - отношение количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП) к зарегистрированным дорожно-транспортным правонарушениям), то за 2023 год из 132 466 (+ 4,5 % АППГ) [2] совершенных дорожно-транспортных правонарушений 17 865 (+ 1,5 % АППГ) [4, с. 8] квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (13,49 % - отношение количества зарегистрированных ДТП к зарегистрированным дорожно-транспортным правонарушениям). В подобных условиях необходимость в криминалистическом обеспечении своевременного и эффективного расследования ДТП не может вызывать каких-либо сомнений. При подобной большой распространенности и негативной тенденции, связанной с увеличением числа регистрируемых ДТП, правоприменителю необходимо иметь четкое представление о возможностях криминалистического обеспечения расследования. Учитывая материалы актуальной судебной практики по данной категории уголовных дел и положения, имеющиеся в криминалистической литературе, необходимо обеспечить правоприменителя наиболее правильными и эффективными криминалистическими рекомендациями по производству конкретных следственных действий". Ученым раскрыта степень изученности рассматриваемых в статье проблем: "Отдельные положения методики расследования ДТП нашли отражение в работах М.В. Беляева, Б.М. Ващенко, О.П. Вдовиной, А.Н. Дудниченко, К.С. Латыповой, Т.А. Моховой, Е.А. Попова, Г.И. Сафонова, Л.Б. Сыромли, В.И. Тарасовой и др. Вопросы криминалистического обеспечения осмотра места происшествия рассматривались в диссертационном исследовании А.А. Бульбачевой (2017 г.). Ткач В.Ю. подготовлена диссертация на тему: «Место происшествия как объект криминалистического исследования: проблемы научно-технического и организационного обеспечения» (2015 г.). Отмечая значимость вышеобозначенных исследований для рассматриваемой темы, следует сказать, что они не могут в полной мере удовлетворить современные потребности правоприменительной практики. Необходимость дальнейшего совершенствования тактико-криминалистического обеспечения осмотра места ДТП предопределяет актуальность научных исследований в данной сфере".

Научная новизна работы проявляется в ряде заключений и рекомендаций автора: "Значимость тактико-криминалистического обеспечения производства осмотра места ДТП при расследовании ДТП предопределена следующими обстоятельствами: 1) Следовая картина на месте ДТП позволяет следователю в дальнейшем познать действительную обстановку, которая имела место в момент самого ДТП. ... 2) Использование идеальных следов в установлении обстоятельств ДТП достаточно ограничено. ... 3) Следовая картина на месте ДТП достаточно в короткий промежуток времени может видоизмениться или быть утраченной"; "... тактико-криминалистическое обеспечение общего осмотра

места ДТП является достаточно значимым для правоприменительной практики и предполагает выполнение правоприменителем определенных действий, входящих в программу его действий при производстве общего осмотра места ДТП. В эту программу входят следующие действия:

1) происходит ознакомление с местом и выясняется вид происшествия; 2) выдвигается версия относительно механизма того или иного вида происшествия; 3) определяется один или несколько постоянных объектов для ориентации места ДТП в пространстве с указанием точных географических и административно-территориальных названий; 4) окончательно определяются границы осмотра и площадь осматриваемой территории; 5) избирается исходная точка осмотра и способ, которым будет осуществляться последовательное изучение обстановки места ДТП; 6) определяется состояние дороги и условия ее освещенности; 7) осматриваются и фиксируются существенные элементы дороги, а также организация дорожного движения на данном участке; 8) фиксируется внешнее окружение места происшествия". Таким образом, статья вносит определенный вклад в развитие отечественной правовой науки и, безусловно, заслуживает внимания потенциальных читателей.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы вполне логична. Во вводной части статьи ученый обосновывает актуальность избранной им темы исследования. В основной части работы автор обосновывает значимость тактико-криминалистического обеспечения производства общего осмотра места ДТП, рассматривает его элементы, предлагает соответствующий алгоритм действий. В заключительной части статьи содержатся выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание статьи соответствует ее наименованию, но не лишено недостатков формального характера.

Так, следует избегать аббревиатур в заголовке статьи. Все аббревиатуры при их первом использовании должны расшифровываться.

Инициалы ученых в тексте статьи ставятся перед их фамилиями (см. "Ткач В.Ю. подготовлена диссертация на тему: «Место происшествия как объект криминалистического исследования: проблемы научно-технического и организационного обеспечения» (2015 г.)").

Автор пишет: "Быстротечность самого ДТП накладывает отпечаток и на возможные носители информации о данном ДТП: очевидцы могут увидеть и запечатлеть в своей памяти только отдельный эпизод ДТП, поскольку, в основном, люди реагируют, когда видят ТС, которое выезжает из своей полосы движения или из общего потока, при чем данный маневр должен быть резким, существенным образом, выбивающимся из скоростных характеристик общего потока ТС" - "Быстротечность самого ДТП накладывает отпечаток и на возможные носители информации о данном ДТП: очевидцы могут увидеть и запечатлеть в своей памяти только отдельный эпизод ДТП, поскольку в основном люди реагируют, когда видят ТС, которое выезжает из своей полосы движения или из общего потока, причем данный маневр должен быть резким, существенным образом выбивающимся из скоростных характеристик общего потока ТС" (поставлены лишние запятые, имеется орфографическая ошибка).

Ученый отмечает: "3) Следовая картина на месте ДТП достаточно в короткий промежуток времени может видоизмениться или быть утраченной" - "3) Следовая картина на месте ДТП в достаточно короткий промежуток времени может видоизмениться или быть утраченной" (нарушен порядок слов, имеется орфографическая ошибка).

Таким образом, статья нуждается в дополнительном вычитывании. В ней встречаются опечатки, орфографические, пунктуационные, стилистические ошибки (приведенный в рецензии перечень опечаток и ошибок не является исчерпывающим!).

Библиография исследования представлена 20 источниками (диссертационными работами, научными статьями, материалами судебной практики, статистическими и аналитическими материалами), в том числе на английском языке. С формальной и фактической точек зрения этого вполне достаточно. Автору удалось раскрыть тему исследования с необходимой глубиной и полнотой.

Апелляция к оппонентам имеется, как общая, так и частная (Ф. Эльшани и др.), и вполне достаточна. Научная дискуссия ведется автором корректно; положения работы обоснованы в должной степени и проиллюстрированы примерами.

Выводы по результатам проведенного исследования имеются ("Таким образом, тактико-криминалистическое обеспечение общего осмотра места ДТП является достаточно значимым для правоприменительной практики и предполагает выполнение правоприменителем определенных действий, входящих в программу его действий при производстве общего осмотра места ДТП. В эту программу входят следующие действия: 1) происходит ознакомление с местом и выясняется вид происшествия; 2) выдвигается версия относительно механизма того или иного вида происшествия; 3) определяется один или несколько постоянных объектов для ориентации места ДТП в пространстве с указанием точных географических и административно-территориальных названий; 4) окончательно определяются границы осмотра и площадь осматриваемой территории; 5) избирается исходная точка осмотра и способ, которым будет осуществляться последовательное изучение обстановки места ДТП; 6) определяется состояние дороги и условия ее освещенности; 7) осматриваются и фиксируются существенные элементы дороги, а также организация дорожного движения на данном участке; 8) фиксируется внешнее окружение места происшествия"), они четкие, конкретные, обладают свойствами достоверности, обоснованности и, несомненно, заслуживают внимания научного сообщества.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере уголовного права, уголовного процесса и криминалистики при условии ее небольшой доработки: раскрытии методологии исследования и устранении нарушений в оформлении работы.