

УДК 347.948.2

А.В. Темляков, начальник сектора

Научно-исследовательского экспертно-криминалистического центра при УМВД Украины в Луганской области

ОСОБЕННОСТИ ПОИСКА, ВЫЯВЛЕНИЯ И ОТБОРА ОБРАЗЦОВ ЧАСТИЦ ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ АВТОМОБИЛЯ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Рассмотрены особенности осмотра места происшествия, поиска, выявления, отбора образцов частиц лакокрасочного покрытия автомобиля после дорожно-транспортного происшествия.

Ключевые слова: осмотр места происшествия, дорожно-транспортное происшествие, лакокрасочное покрытие, транспортное средство.

Розглянуто особливості огляду місця події, пошуку, виявлення, відбору зразків часток лакофарбового покриття після дорожньо-транспортної пригоди.

The paper outlines the special features of crime scene examination, search, discovery and collection of samples of car paint from the scenes of traffic accidents.

Стремительное развитие мировой автомобильной промышленности и открытие границ для ее продукции привели к тому, что в последние годы автомобильный парк на территории Украины увеличился в десятки раз. Как следствие, возросло количество дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), в том числе тех, с мест совершения которых водители скрываются, а также преступлений, связанных с угоном автотранспортных средств.

Практика расследования и раскрытия преступлений, связанных с использованием автотранспортных средств (далее — АТС) и дорожно-транспортными происшествиями, доказывает, что основными предметами-носителями разыскной и доказательной информации являются разнообразные следы АТС, которые остаются на предметах окружающей обстановки (дорожном покрытии и препятствиях), на телах и одежде пострадавших, а также на самих транспортных средствах (далее — ТС). К ним относятся:

- рисунок протектора шин;
- ширина колеи;
- осколки лобовых и ветровых стекол;
- полимерные частицы фар и светосигнальных приборов;

- следы смазочных материалов;
- отслоившаяся от колес почва;
- следы выступающих частей АТС, в том числе частицы лакокрасочных покрытий (далее — ЛКП) и т. д. [1].

Изъятие и исследование обнаруженных на месте происшествия следов АТС имеют исключительное значение, способствуя своевременному розыску и наиболее полному выявлению фактических обстоятельств дела (особенно при отсутствии свидетелей).

Согласно аналитическим данным, основными участниками ДТП (большая часть ДТП сопровождается наездами на пешеходов) являются ТС, в первую очередь АТС. К слову сказать, АТС составляют и основную группу ТС, которые находятся в розыске в связи с угоном.

Эффективность розыска скрывшихся с места ДТП водителей напрямую связана со своевременным и качественным проведением первоначальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, в первую очередь первоначального осмотра места происшествия. Осмотр места происшествия является одним из наиболее информативных следственных действий, позволяющих определить основные направления в расследовании, выдвинуть рабочие версии, собрать необходимые доказательства.

По делам, связанным с ДТП, осмотр можно разделить на два этапа: осмотр места происшествия и осмотр пострадавшего (трупа и/или транспортного средства).

Осмотр скрывшегося автомобиля осуществляется по истечении определенного времени, что является особенностью расследования данной категории преступлений. Понятно, что чем меньше сроки розыска скрывшегося автомобиля, тем меньше возможности у преступника скрыть следы преступления, оставшиеся на АТС в связи с контактным взаимодействием (деформация крыльев, капота, передней панели бампера, номерного знака и других частей автомобиля в виде вмятин, трещин с отслоившимся ЛКП, разбитые фары, подфарники, лобовое стекло, указатели поворотов, а также волокна от одежды пострадавших, кровь, наслоение постороннего ЛКП и т. д.). При этом нельзя не учитывать, что в современных условиях есть возможность быстрой замены отдельных деталей (особенно закрепленных на шарнирах) автомобиля (как отечественного, так и импортного производства) на новые или снятые с других автомобилей (крыло, дверца и т. п.).

Как доказывает анализ следственной практики, с целью максимального обнаружения и изъятия разнообразных по природе и происхождению следов для установления факта контактного взаимодействия объектов осмотр места происшествия необходимо проводить оперативно и с участием специалистов, имеющих опыт осмотров при данной категории преступлений.

Как правило, при осмотре места ДТП проводят следующие действия:

- устанавливают местонахождение центра происшествия по расположению осколков стекол, отвалившейся от днища машины грязи, отделившихся деталей и частей, частиц ЛКП, следов пролившегося горючесмазочного вещества;
- выявляют и фиксируют признаки, указывающие на направление движения каждого из ТС;

- определяют положения следов правого и левого колес по отношению к осевой линии и к краю дорожного покрытия;
- выявляют и измеряют следы торможения;
- выявляют и фиксируют следы повреждений и наслоений на ТС с указанием локализации по отношению к узлам ТС и высоты от дорожного покрытия (вмятины, царапины, вдавленности, «задиры» и т. д.).

При определении границ осмотра места ДТП ориентируются относительно каких-либо объектов окружающей обстановки, после чего выполняют ориентирующую, обзорную и узловую фотосъемку.

Ориентирующую фотосъемку осуществляют методом линейной панорамы, охватывая в кадрах не только автомобиль, но и дорожные знаки, фрагменты окружающей обстановки. Обзорную фотосъемку осуществляют так, чтобы было видно расположение ТС на месте происшествия. ТС фотографируют по диагонали с двух противоположных точек, чтобы обеспечить на снимках максимальный обзор ТС. На снимках должно быть запечатлено взаимное положение ТС и следов происшествия на дорожном покрытии, а также повреждения на обнаруженных объектах. С помощью узловой фотосъемки фиксируют следы ТС и другие объекты ДТП. В каждый кадр включают объект привязки к месту происшествия, например, края тротуара, дорожный знак и т. д.

Для максимального сохранения следовой информации рекомендуется следующая последовательность изучения объектов в ходе детального осмотра ДТП:

- осмотр, фиксация и изъятие следов жидких, сыпучих веществ, мелких объектов;
- осмотр стойких следов ТС (торможения, частей ТС на препятствиях, сооружениях и т. д.), следов и веществ биологического происхождения, осмотр трупа;
- осмотр ТС (контуры объектов ТС после их фотографирования отмечают на проезжей части, а затем для более тщательного осмотра перемещают, переносят на обочину дороги, тротуар).

Такая последовательность обусловлена тем, что первая группа объектов может быстро измениться, быть уничтоженной.

Большое значение для расследования ДТП имеют фрагменты ЛКП, поиску и изъятию которых следует уделять особое внимание при осмотре места происшествия. Это обусловлено тем, что при ударе может расслоиться система ЛКП или под влиянием локального разогрева в результате сильного трения изменится окраска эмали. Кроме того, нельзя не учитывать и тот факт, что в случае подкрашивания автомобиля в разных местах кузова будет обнаружена разная система покрытия [1]. Обнаруженные частицы (следы, предметы) фотографируют по правилам детальной и узловой съемки, их места обнаружения отмечают на схеме, плане и в протоколе, после чего фиксируют и изымают [2]. Для этого чистым пинцетом их переносят в бумажный конверт и опечатывают. Конверт подписывают с обязательным указанием места обнаружения. Для упаковки желательно использовать стеклянные пробирки или пластиковые контейнеры, колбы с ватой, которые упаковывают в картонный короб или бумажный конверт. Это обеспечит сохранность частиц во время транспортировки. Можно использовать конверт, изготовленный из плотной бумаги или картона, предварительно поместив частицы в бумажный или полимерный пакет, что в последующем обеспечит удобство его извлечения.

Специфическими следами данной категории происшествий являются следы шин колес АТС, особенно следы торможения, поскольку они являются важным информационным объектом для установления многих существующих обстоятельств происшествия. Эти следы позволяют построить модель действия водителя и движения АТС, определить его скорость, техническое состояние и т. д.

Следы шин подлежат описанию, измерению, отображению на схеме места происшествия и фотографированию. Описание должно быть подробным с указанием как общих, так и частных признаков или особенностей рисунка, отобразившихся дефектов. С объемных следов изготавливают слепки. Следы колес АТС фотографируют способом линейной панорамы, обзорной, узловой фотосъемки. Используют глубинный масштаб в виде номерных таблиц, что позволяет в дальнейшем по снимкам рассчитать размер следов и расстояние между ними [3].

При осмотре трупа очень важно тщательно осматривать его одежду, причем сразу после совершения ДТП, особенно в тех местах, где есть разрывы тканей и где возможно внедрение таких микрообъектов, как ЛКП, стекло, пластмасса. Нередко ЛКП встречается на предметах одежды в виде незначительных притертостей и наслоений. В случае отправления потерпевшего в больницу (морг) руководитель оперативно-следственной группы должен принять меры к изъятию предметов одежды, а при невозможности — предохранить эту одежду от контактного взаимодействия с посторонними предметами. Для этого один из участников осмотра места происшествия должен сопровождать потерпевшего, чтобы потом изъять и упаковать такие предметы.

Каждый предмет одежды и обуви упаковывают отдельно в чистую гладкую бумагу или полимерный пакет. При этом предметы одежды упаковывают наружной стороной вовнутрь. Все упакованные предметы направляют в экспертно-криминалистическое подразделение для исследования с целью обнаружения и изъятия микрообъектов ЛКП, стекол и др. Однако, как показывает опыт, не всегда предметы одежды поступают на исследование в полном объеме. Наиболее часто «забывают» предоставить на исследование шарфы, головные уборы, обувь и некоторые другие предметы [1].

Если участки с наслоением ЛКП видны на одежде, для сохранения частиц ЛКП при транспортировке их накрывают листом чистой белой и гладкой бумаги либо прозрачной полимерной пленкой, закрепляя края липкой пленкой или обшивая белым материалом. Если нет возможности изъять одежду на месте происшествия и при этом существует большая вероятность потери обнаруженных объектов, следователь может принять решение об их изъятии на месте.

При осмотре ТС фиксируют не только его повреждения, но и выявленные следы взаимодействия с другим ТС, пешеходом, дорожными объектами. Осмотр ТС обычно начинают с передней части, изучают фары, подфарники, переднее стекло, обращая внимание на вмятины, царапины, обрывки одежды, следы крови и других объектов биологического происхождения, остающихся на ТС при его столкновении с человеком, а также частицы ЛКП другого автомобиля. Если при осмотре места происшествия изымают все частицы ЛКП без исключений, то при обнаружении частиц и микроследов ЛКП на поверхности ТС действует противоположное правило: максимально сохранить на предметах-носителях частицы и микрочастицы в том виде, в котором они были обнаружены. Для этого участки с наслоениями

закрывают прозрачной полимерной пленкой и по краю закрепляют скотчем. Если, например, такой участок имеет большую площадь, во избежание трения пленки о предмет-носитель ее можно укрепить, дополнительно закрепив скотчем по диагоналям. Для сохранения частиц можно использовать фрагмент ваты (вата должна иметь минимальную плотность) с последующей фиксацией полимерной пленкой.

В целом выбор возможного метода закрепления и сохранения следов зависит от места расположения предмета-носителя и следов-наслоений.

После закрепления следовой информации в обязательном порядке изымают предмет-носитель (деталь ТС, например, крыло, бампер и т. д.). В случае, когда есть опасность утраты объектов при транспортировке или предмет-носитель изъять и сохранить невозможно, частицы ЛКП изымают и упаковывают в процессе осмотра. Изучение следов ЛКП на предмете-носителе позволяет выявить локализацию и характер их распределения на поверхности, что помогает уточнить механизм ДТП.

При осмотре кабины автомобиля осуществляют поиск следов рук водителя, отдельных волос, волокон одежды и т. д. Это важно и в случае, когда водитель скрылся с места происшествия, оставив ТС, а также в случае, если за рулем был человек, которому водитель передал управление автомобилем.

Особо следует остановиться на отборе сравнительных образцов для проведения исследований. Нередко представленные соскобы ЛКП не пригодны для проведения сравнительного исследования, так как не отражают необходимую совокупность признаков отождествляемого объекта ввиду локальности его отдельных свойств. Непредставительность образцов с идентифицируемого объекта обусловлена тем, что не учитываются факты подкрашивания или перекрашивания ТС и то обстоятельство, что не все детали ТС окрашивают по единой технологии. Кроме того, с учетом интересов владельцев автомобилей соскобы зачастую отбирают с мест, пространственно удаленных от контактировавших поверхностей. В результате затрудняется определение морфологических признаков и состава материала покрытия, так как даже в пределах одного стандартного ЛКП автомобиля отмечается вариационность пигментов, степени разрушения структуры и т. д. Поэтому необходимо отбирать несколько проб (3, 4) с разных участков поверхности автомобиля. В первую очередь отбор образцов ЛКП производят в непосредственной близости от участков, на которых имеются повреждения, сколы ЛКП и иные признаки, свидетельствующие о столкновении [6]. Если область контакта не просматривается (произведен ремонт или имеются места подкрашивания), делают соскобы с наиболее вероятных мест взаимодействия (например, с выступающих деталей АТС: бампера, передних крыльев и др.). Образцы для сравнения изымают таким образом, чтобы структура слоев в них полностью сохранилась. Участки, с которых берут пробы, желательно предварительно сфотографировать или зарисовать и пометить на снимках или рисунках под порядковыми номерами. Отбор проб лучше всего производить путем скалывания отдельных кусочков покрытия с помощью скальпеля или лезвия безопасной бритвы [4].

На месте ДТП проводят предварительное исследование обнаруженных следов для получения данных о скрывшемся АТС, его модели, цвете покраски, рисунке протекторов шин, характере и локализации повреждений, виде перевозимого груза и др.

Таким образом, качество и полнота проведенного первоначального осмотра на месте дорожно-транспортного происшествия, обнаружение, изъятие и направление вещественных доказательств для проведения последующих исследований определяют эффективность экспертиз. И если осмотр места происшествия проведен не в полном объеме или не на должном уровне, это может привести как к потере информации, так и к осложнению раскрытия совершенного преступления.

Список использованной и рекомендованной литературы

1. Кошелева Л.И. Использование лакокрасочных покрытий легковых автомобилей для получения розыскной и доказательственной информации / Л.И. Кошелева, В.С. Заворыкин. — М., 1987. — 47 с.
2. Леви А.А. Осмотр места происшествия. Справочник следователя / А.А. Леви. — М. : Юрид. л-ра, 1982. — 228 с.
3. Осмотр места происшествия : прак. пособ. / [под ред. А.И. Дворкина] — М. : Юрист, 2001. — 286 с.
4. Кошелева Л.И. Особенности ремонтной окраски легковых автомобилей / Л.И. Кошелева // Экспертная практика. — 1989. — № 28. — С. 75—79.
5. Антропов Б.Н. Криминалистическое исследование лакокрасочных материалов и покрытий : метод. пособ. / Антропов Б.Н., Быков Б.С., Казакова Л.И. — М. : НИИСЭМ, 1977. — 399 с.
6. Выборнова А.А. Исследование лакокрасочных покрытий легковых автомобилей с целью их дифференциации / А.А. Выборнова ; под ред. С.М. Соколова. — М., 1967. — 29 с.