

Научная статья
УДК 347.9

ПРИВЯЗКА ОПОРНОЙ ТОЧКИ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ К СТАЦИОНАРНЫМ ОБЪЕКТАМ

Гольчевский Виталий Феликсович¹, Сапожников Александр Юрьевич²

¹Восточно-Сибирский институт МВД России, Иркутск, Россия

²Адвокатская палата Иркутской области, Иркутск, Россия

¹gvf.65@mail.ru

²dtp998001@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены некоторые особенности осмотра и фиксации исходных данных при осмотре места дорожно-транспортного происшествия. Особое внимание уделяется последовательным действиям с использованием специальных знаний и современных технических средств. Выявлены характерные ошибки, допускаемые при осмотре места происшествия. Изучены особенности привязки опорной точки к неподвижным объектам на месте происшествия. Показано, как из-за упущений в ходе фиксации исходных данных коренным образом меняется принятое решение. Предложены мероприятия, направленные на повышение качества составления протокола осмотра места происшествия.

Ключевые слова: осмотр места происшествия, опорная точка, последовательная проверка, дорожная обстановка, дорожно-транспортное происшествие, топографическая привязка, полоса движения.

Для цитирования: Гольчевский В. Ф., Сапожников А. Ю. Привязка опорной точки на месте дорожно-транспортного происшествия к стационарным объектам // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 54–62.

LINKING A REFERENCE POINT AT THE SITE OF A TRAFFIC ACCIDENT TO STATIONARY OBJECTS

Vitaly F. Golchevsky¹, Alexander Y. Sapozhnikov²

¹East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russia

²Bar Association of the Irkutsk Region, Irkutsk, Russia

¹gvf.65@mail.ru

²dtp998001@mail.ru

Annotation. The article discusses some features of inspection and recording of initial data during inspection of the scene of a road traffic accident. Particular attention is paid to pre-fatal actions using special knowledge and modern technical means. Typical omissions made during inspection of the scene of an accident are revealed. Features of binding the reference point to stationary objects at the scene of an accident are considered. It is shown how omissions during recording of initial data radically change the decision made. Measures aimed at improving the quality of drawing up the protocol of inspection of the scene of an accident are proposed.

Key words: inspection of the scene of the incident, reference point, pre-flight check, traffic situation, road traffic accident, topographic reference, traffic lane.

For citation: Golchevsky V. F., Sapozhnikov A. Y. Linking a reference point at the site of a traffic accident to stationary objects // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov. 2025. № 2(103). P. 54–62.

Основной и неотъемлемой частью успешного раскрытия и расследования преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием (далее – ДТП), является быстрота, качество проведения доследственных проверок с использованием специальных знаний и современных технических средств.

Доследственная проверка при рассмотрении сообщения по преступлениям, предусмотренным ст. 264 УК РФ¹, связанным с совершением ДТП, имеющего признаки преступления, в результате которого причинён вред здоровью либо смерть человека, должна проводиться в кратчайшие сроки и с повышенной внимательностью. В первую очередь речь идёт об осмотре места происшествия. Дело в том, что первоначальная обстановка на месте ДТП может измениться в зависимости от интенсивности дорожного движения в считанные минуты. В любом случае первоначальным следственным действием является осмотр места происшествия (далее – ОМП) и составление протокола ОМП, который является основополагающим доказательством. Именно поэтому качество его оформления непосредственно влияет на раскрытие преступления. Решающее значение при проведении доследственных проверок по ст. 264 УК РФ имеет владение следователем методикой расследования ДТП, что на практике бывает крайне редко. Это происходит по большей части потому, что осмотр места ДТП проводит следователь, не специализирующийся на расследовании такого рода дел, и он просто не знает, на что необходимо обратить внимание при осмотре места происшествия. Осмотр транспортного средства, также являющегося составной частью исследования обстановки места происшествия, проводят, как правило, инспекторы государственной автомобильной инспекции (далее – ГАИ). Не обладая специальными знаниями в дорожно-транспортной трасологии, они неполно отражают следы повреждений, направления, формы и расположение деформаций на транспортных средствах [1, с. 46].

Особо следует обратить внимание на осмотр места ДТП с участием несовершеннолетних, поскольку эти происшествия находятся на особом контроле и довольно часто происходят при следующих обстоятельствах.

Первая ситуация: один из участников ДТП, управляя транспортным средством в состоянии опьянения, допустил наезд на пешехода или ребёнка, управляющего в городской среде современными средствами индивидуальной мобильности, к которым относятся электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства передвижения и не являются транспортными средствами². Оценив степень тяжести последствия совершённого им ДТП, виновный принимает решение покинуть место происшествия.

Вторая ситуация: все участники ДТП из-за полученных травм находятся на месте происшествия и впоследствии госпитализируются в медицинские организации.

Третья ситуация: участники ДТП скончались от полученных травм на месте происшествия.

¹ Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Современные средства индивидуальной мобильности [Электронный ресурс]. URL: <https://koltush.vsevobr.ru/index.php/dostizheniya/dostizheniya-uchitelej/2-uncategorised/481-sovremennye-sredstva-individualnoj-mobilnosti> (дата обращения: 10.01.2025).

Осмотр места ДТП следует начинать с определения границ происшествия, так как объекты происшествия: следы автомобиля, пострадавших, осыпь и др. – часто находятся друг от друга на значительном расстоянии. Следующий этап – это фиксация опорной точки, которой в большинстве случаев является место расположения транспортного средства [2, с. 127]. Довольно специфической особенностью осмотра и описания является осмотр трупа, по месту расположения которого можно выдвигать версию о нахождении пострадавшего до момента ДТП. В протоколе осмотра отражаются специфические особенности места происшествия (профиль пути, дорожное покрытие и его состояние, наличие дорожных знаков, техническое состояние ТС и т. д.).

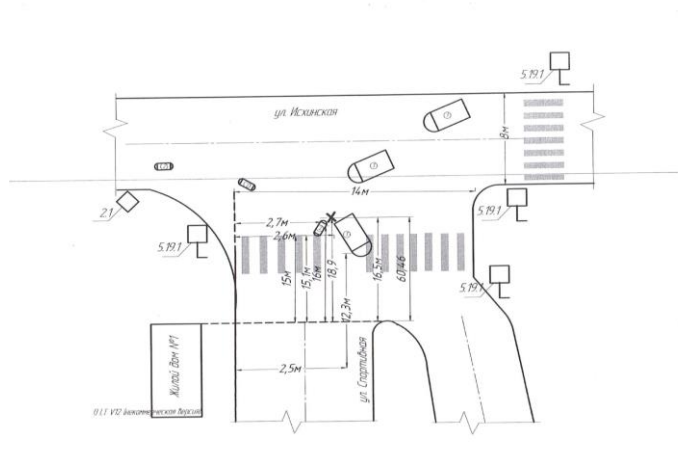
Следует отметить, что Следственный департамент МВД России совместно с ЭКЦ МВД России подготовил и внедрил в подразделения МВД России по субъектам Российской Федерации в практическую деятельность следственных подразделений специализированный бланк протокола осмотра места ДТП с целью повышения качества осмотра места ДТП [3, с. 88]. Безусловно, эта помощь имеет большое значение, с одной стороны, но порой не заставляет проявлять разумную инициативу при осмотре места происшествия. Поэтому учитывая специфику каждого происшествия, осмотр должен проводиться объективно, чтобы не утратить следы на месте преступления, а также вещественные доказательства. Ведь восполнить пробелы, допущенные при первоначальном осмотре, путём проведения повторного осмотра уже зачастую не удаётся [4, с. 10]. Ещё следует обратить внимание на приобретение компетенций выпускниками образовательных организаций системы МВД России. В. М. Данилкина говорит, что выполнение практических учебных заданий, связанных с осмотром места ДТП, позволит приобрести будущим следователям и дознавателям компетенции, необходимые для применения в ходе дальнейшей профессиональной деятельности. В результате будет достигнута главная цель для квалифицированной подготовки кадров – сближение учебного процесса и практической деятельности [5, с. 126]. Мы абсолютно согласны с данным высказыванием, только необходимо разработать механизм реализации данной задачи, поскольку одинаковых ДТП не бывает и везде нужен свой индивидуальный подход. Общие принципы одни, и их необходимо применять к конкретной ситуации с учётом всех обстоятельств и оперативности работы. Следователь до выезда на место происшествия может получить исходные сведения с видеорежимной аппаратуры программного комплекса «Безопасный город», которые позволят в реальном времени наблюдать обстановку на месте ДТП, а также просмотреть видеозапись произошедшего преступления [6, с. 195].

В ряде научных работ отмечается, что при осмотре места происшествия допускаются типовые ошибки, одной из которых является отсутствие полной информации о следах или объектах: топографическая привязка (не менее двух точек), расположение и взаиморасположение следов или объектов в осматриваемом пространстве [7, с. 87].

Обстоятельством, подлежащим доказыванию, является установление причинно-следственной связи между совершённым преступлением и наступившими последствиями. Важнейшее значение при этом имеет автотехническая судебная экспертиза, отвечающая в том числе на вопросы о возможных причинах ДТП, и на вопросы о том, какие именно правила дорожного движения были нарушены [8, с. 73].

Учитывая специфику методики расследования рассматриваемого преступления, отметим, что качество и своевременность доследственной проверки является залогом успешного и быстрого раскрытия преступления, так как собранные на её этапе доказательства становятся основой для доказывания вины. Ошибки, допускаемые в ходе ОМП, такие как несвоевременность обнаружения, фиксации и изъятия информации и следов, станут невозможной утратой и негативно повлияют на исход

дела вплоть до невозможности принятия решения о возбуждении уголовного дела или установления виновного лица. Следует учитывать определённый уровень широты мышления следователя и его возможность нестандартного подхода к расследованию (например, поиск следов в нетипичных местах), что способствует быстрой оценке следственной ситуации и всестороннему исследованию обстоятельств ДТП, так как



установление даже незначительных деталей произошедшего способствует его раскрытию и расследованию.

Рассмотрим характерный пример ДТП, когда допущенные ошибки в первоначальный момент осмотра места происшествия позволили коренным образом изменить принятое следствием решение. Краткие обстоятельства происшествия: 12.09.2023 около 11 часов 05 минут водитель Петров Г. И., управляя автомобилем Тойота Камри государственный регистрационный номер М 001 МА 38 регион, следуя по проезжей части главной улицы Исихинской г. Иркутска при выполнении манёвра поворота налево на проезжую часть ул. Спортивной в районе строения № 1, допустил столкновение с питбайком *Kayo Evolution* 125 без государственных регистрационных знаков под управлением Смирнова С. С., 25.07.2010 года рождения, который следовал по проезжей части ул. Исихинской (рис. 1).

В результате ДТП водитель питбайка *Kayo Evolution* 125 получил телесные повреждения, повлёкшие тяжкий вред здоровью¹.

Рис. 1. Схема дорожно-транспортного происшествия

1 – автомобиль Тойота Камри (предполагаемый виновник ДТП);

2 – питбайк *Kayo Evolution* 125 (ТС пострадавшего).

Принимая во внимания, что имеются достаточные данные, указывающие на признаки преступления, предусмотренные ч. 1 ст. 264, руководствуясь ст.ст. 143, 151, 140, 145, 146 (147) и частью первой ст. 156 УПК РФ², следователь принимает решение возбудить уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, в отношении Петрова Г.И., 07.07.2005 года рождения.

Ознакомившись с материалом доследственных мероприятий и схемой ДТП, можно сказать, что никаких особых вопросов к следователю по принятому решению нет. Однако в ходе следственных мероприятий был выявлен целый ряд замечаний, которые коренным образом изменили суть данного события.

¹ Постановление о возбуждении уголовного дела и принятия его к производству г. Иркутск 9 января 2024 г. № 12401250083000001

² Уголовно-процессуальный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В ходе допроса водитель Петров Г.И. указал, что 12 сентября 2023 г. около 11 ч. он на Тойота Камри государственный регистрационный номер М 001 МА 38 регион следовал по проезжей части дороги улицы Исхинской и ему нужно было повернуть на ул. Спортивную, ведущую в сторону лыжной базы. Подъехав к перекрёстку с данной дорогой, он обнаружил, что дорога, которая примыкает к главной дороге, расположена под углом. Начало закруглений на повороте находится далеко от пересечения самих проезжих частей. Дальняя от него граница пересечения смещена к пешеходному переходу. Из-за неопределённых границ перекрёстка выполнял поворот следующим образом: принял левее и, двигаясь вперёд, смещался влево таким образом, чтобы при въезде на перекрёсток не оказаться на полосе встречного движения. В момент выполняемого манёвра (поворот налево) других транспортных средств, приближающихся во встречном направлении, не было. Когда передняя часть его автомобиля находилась на разметке «пешеходный переход», в правую переднюю часть его автомобиля ударился мотоцикл (питбайк). В момент удара автомобиль и питбайк располагались под углом 130–140 градусов. Автомобиль Тойота Камри в момент удара располагался под углом к той дороге, с которой выполнялся манёвр поворота.

Из схемы ДТП видно, что автомобиль Тойота Камри не расположен параллельно дороге, на которую он поворачивал. Задняя часть автомобиля Тойота Камри уже была полностью на автодороге ул. Спортивной. Питбайк в момент удара также располагался под углом к проезжей части главной дороги по ул. Исхинской. Следовательно, столкновение произошло за пределами главной дороги. Со слов водителя Смирнова С. С., он двигался со скоростью 70–80 км/ч. Из расположения транспортных средств, места удара и заключения эксперта следует, что водитель питбайка (мотоцикла) перед столкновением отворачивал вправо и выехал за пределы дороги, по которой двигался (ул. Исхинская). В ходе дополнительного осмотра места происшествия и проведения следственного эксперимента ставилась задача обнаружить место нахождения питбайка в момент начала манёвра поворота а/м Тойота Камри, а также установления траектории движения а/м Тойота Камри при выполнении поворота и установления положения а/м Тойота Камри в момент столкновения относительно границ проезжей части.

Кроме этого, в постановлении о назначении экспертизы отсутствуют необходимые исходные данные для обоснованных и достоверных выводов эксперта на поставленные вопросы. Так, вопрос о технической возможности водителя питбайка Смирнова С. С. предотвратить столкновение с автомобилем Тойота Камри, как ранее указывал следователь при отказе в удовлетворении ходатайств защиты, «заведомо обречён на отрицательный результат», т. к. в исходных данных указаны субъективные данные потерпевшего, который заинтересован в исходе дела, а не объективные данные, на основании которых эксперт может дать объективный ответ. Вопрос о том, где расположен автомобиль Тойота Камри относительно границ проезжей части ул. Спортивной согласно схеме и протоколу осмотра места ДТП, не требует экспертного исследования, поскольку положение автомобиля Тойота Камри после ДТП зафиксировано в протоколе осмотра места происшествия и схеме ДТП. Кроме этого, расположение автомобиля Тойота Камри после ДТП не относится к предмету доказывания, т. к. является конечным положением транспортного средства после столкновения. Автомобиль после столкновения остановился не сразу и проехал некоторое расстояние, и поэтому место, где он расположен, после остановки не имеет значения и не указывает на положение автомобиля в момент столкновения. Соответственно, вопрос о том, какими требованиями ПДД РФ должен руководствоваться водитель автомобиль Тойота Камри, исходя из места конечного расположения автомобиля, не относится к данному делу, потому что не является ни

причиной столкновения, ни обстоятельствами при которых столкновение произошло. Исследования эксперта в данной части построены на неверных исходных данных: ширине проезжей части в месте нанесения разметки «пешеходный переход» – 14 м. Однако это ширина только в месте перехода, какова действительная ширина проезжей части, которая в месте столкновения шире, – неизвестно.

При ознакомлении с постановлением о назначении дополнительной экспертизы сторона защиты выразила своё несогласие с исходными данными, представленными эксперту, и вопросами, поставленными на разрешение эксперта, указав, что после дополнительного допроса подозреваемого и рассмотрения заявленных ходатайств будут поставлены дополнительные вопросы, а также необходимо указать объективные исходные данные. Однако следователем возможность поставить более широкий круг вопросов после дополнительного допроса и рассмотрения ходатайств не предоставлена, что является нарушением требований ст. 198 УПК РФ. При проведении следственного эксперимента установлено, что водитель а/м Тойота Камри, двигаясь при повороте налево по той траектории движения, которую указал водитель, и доезжая до места столкновения, полностью освобождает полосу движения питбайка, что подтверждается приложенными к ходатайству фотографиями. Согласно требованиям ст. 207 УПК РФ при недостаточной ясности или полноте заключения эксперта, а также при возникновении новых вопросов в отношении ранее исследованных обстоятельств уголовного дела может быть назначена дополнительная судебная экспертиза, производство которой поручается тому же или другому эксперту. В случаях возникновения сомнений в обоснованности заключения эксперта или наличия противоречий в выводах эксперта или экспертов по тем же вопросам может быть назначена повторная экспертиза, производство которой поручается другому эксперту. Поскольку в заключении эксперта содержатся явные несоответствия материалам уголовного дела, что ставит под сомнение заключение эксперта, по делу получены дополнительные данные, в частности о траектории движения а/м Тойота Камри, водитель которого полностью освобождает полосу движения питбайка, следователь не предоставил возможность реализовать право на постановку дополнительных вопросов эксперту, которые имелись и имеются у стороны защиты, следовательно, по данному уголовному делу имеются основания для назначения повторной автотехнической экспертизы. На основании изложенного и руководствуясь требованиями ст. 198, 207 УПК РФ, было предложено назначить по данному уголовному делу повторную автотехническую экспертизу и поставить на разрешение эксперта дополнительные вопросы:

1. Провести дополнительный осмотр места происшествия с участием подозреваемого, в ходе которого замерить расстояние от жилого дома № 1 до места аварии, так как все измерения и привязки имеют отношение к данному строению (следствием было отказано в проведении данного исследования. Обоснование – отсутствие необходимости в этом).

2. Назначение по делу автотехнической экспертизы для разрешения вопросов: располагал ли водитель питбайка «*Kayo Evolution 125*» без гос. регистрационных номеров технической возможностью избежать столкновения при движении в прямом направлении по своей полосе без изменения направления движения вправо и выезда на ул. Спортивную. Является ли предпринятый водителем питбайка Смирновым С. С. манёвр изменения направления движения вправо оправданным?

3. Проведение следственного эксперимента для установления траектории движения а/м Тойота Камри, что позволило бы установить: освободил ли к моменту ДТП водитель автомобиля Тойота Камри полосу движения питбайка. Следствие посчитало, что эти вопросы не требуют специальных познаний и ставить их перед

экспертом нет необходимости. Отказы в удовлетворении ходатайства были обжалованы руководству следственного отдела. Жалоба частично была удовлетворена, и дано указание – следственный эксперимент провести. В частности, о проведении следственного эксперимента для установления траектории движения автомобиля Тойота Камри. Данный эксперимент был проведён, в ходе которого установлено, что автомобиль Тойота Камри к моменту столкновения полностью освободил полосу движения питбайка. Кроме этого, защитник обратился с адвокатским запросом к кадастровому инженеру, в котором просил провести измерения от жилого дома 1 п. до края проезжей части ул. Исхинской (рис. 2).

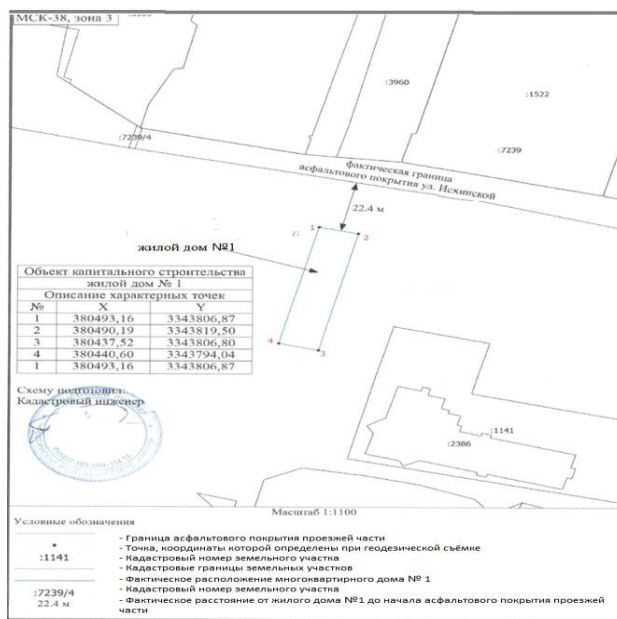


Рис. 2. Кадастровая привязка стационарного объекта к основной дороге места ДТП

Данное заключение было приобщено к материалам уголовного дела в качестве доказательства того, что место столкновения ТС расположено не на ул. Исхинской, а за её пределами на проезжей части ул. Спортивной. На официальной кадастровой схеме видно, что расстояние от стационарного жилого дома 1, к которому делалась привязка опорной точки, до ул. Исхинской, на которой предположительно произошло столкновение транспортных средств, составляет 22,4 м. Расстояние, указанное на схеме ДТП (рис. 1) от жилого дома 1 до места столкновения, 18,9 м, соответственно, столкновение произошло на ул. Спортивной на удалении 3,5 м от перекрёстка. Это позволило полностью подтвердить доводы стороны защиты в той части, что причина столкновения – это не манёвр водителя автомобиля Тойота Камри, который, поворачивая налево, полностью закончил манёвр и освободил полосу движения питбайка, а действия несовершеннолетнего водителя питбайка, который, нарушая п. 10.1 абз. 2 ПДД РФ¹, увидев поворачивающий автомобиль, изменил направление движения своего ТС вправо и уже на пределах главной дороги столкнулся с автомобилем Тойота Камри. Следствием уголовное дело в отношении водителя Тойота Камри было прекращено за отсутствием в его действиях состава преступления, т. е. он был полностью оправдан.

¹ Правила дорожного движения [Электронный ресурс]: постановлений Правительства Рос. Федерации от 26 марта 2020 г. № 341. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Рассмотренный пример ещё раз доказывает значимость осмотра и фиксации особенностей места происшествия, которые в дальнейшем будут использованы в качестве доказательств при расследовании. Можно рекомендовать, что при проведении измерений необходимо применять технические средства, сертифицированные в России; получить лицензию и пройти обучение на осуществление геодезических работ. В обязательном порядке зафиксированные данные измерений должны быть привязаны к системе прямоугольных координат.

1. Демидова Т. В. Качественный осмотр места происшествия по делам о ДТП как одно из условий предупреждения экспертных ошибок // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 3. С. 45–47.
2. Залескина А. Н., Мандарханова Л. М. Тактические особенности производства осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных преступлений, в случаях отказа лица от управления транспортным средством в момент совершения ДТП // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2022. № 1(21). С. 48–59.
3. Сучков А. И. Актуальность использования специализированного бланка протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 3(88). С. 86–96.
4. Андрух Е. А., Сретенцев Д. Н. Проблемы осмотра места происшествия при расследовании ДТП // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3(76). С. 9–12.
5. Данилкина В. М. Практические занятия по тактике следственного осмотра места дорожно-транспортного происшествия: связь науки и практики // Вестник Московского университета МВД России. 2020. № 1. С. 125–129.
6. Сафонов Г. И., Дубровин С. В. Актуальные аспекты тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия в современных условиях // Вестник Московского университета МВД России. 2023. № 7. С. 194–199.
7. Корытов Д. А. Типичные ошибки оформления результатов работы специалиста в протоколе осмотра места происшествия // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра Восточно-Сибирский институт МВД РФ. № 4(24). 2022. С. 117–126.
8. Селедников Н. В., Лаврова О. Н. Особенности производства следственных действий на первоначальном этапе расследования преступлений, предусмотренных ст. 264 УК. РФ // Актуальные проблемы уголовно-процессуального права, криминалистики и оперативно-розыскной деятельности. сборник статей. Орёл, 2022. С. 71–75.

1. Demidova T. V. Kachestvenny`j osmotr mesta proisshestviya po delam o DTP kak jedno iz uslovij preduprezhdeniya e`kspertny`x oshibok // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2015. № 3. S. 45–47.
2. Zaleskina A. N., Mandarxanova L. M. Takticheskie osobennosti proizvodstva osmotra mesta proisshestviya pri rassledovanii dorozhno-transportny`x prestuplenij, v sluchayah otказа licza ot upravleniya transportny`m sredstvom v moment soversheniya DTP // Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra. 2022. № 1 (21). P. 48–59.
3. Suchkov A. I. Aktual`nost` ispol`zovaniya specializirovannogo blanka protokola osmotra mesta dorozhno-transportnogo proisshestviya // Nauchny`j vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk`yanova. 2021. № 3(88). S. 86–96.
4. Andrux E. A., Sretencev D. N. Problemy` osmotra mesta proisshestviya pri rassledovanii DTP // Nauchny`j vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk`yanova. 2018. № 3(76). S. 9–12.

5. Danilkina V. M. Prakticheskie zanyatiya po taktike sledstvennogo osmotra mesta dorozhno-transportnogo proisshestviya: svyaz` nauki i praktiki // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2020. № 1. S. 125–129.
6. Safonov G. I., Dubrovin S. V. Aktual`ny`e aspekty` taktiki osmotra mesta dorozhno-transportnogo proisshestviya v sovremenny`x usloviyax // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2023. № 7. S. 194–199.
7. Kory`tov D. A. Tipichny`e oshibki oformleniya rezul`tatov raboty` specialista v protokole osmotra mesta proisshestviya // Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra Vostochno-Sibirskij institut MVD RF. № 4(24). 2022.
8. Selednikov N. V., Lavrova O. N. Osobennosti proizvodstva sledstvenny`x dejstvij na pervonachal`nom e`tape rassledovaniya prestuplenij, predusmotrenny`x st. 264 UK. RF // Aktual`ny`e problemy` ugolovno-processual`nogo prava, kriminalistiki i operativno-rozy`sknoj deyatel`nosti. sbornik statej. Oryol, 2022. S. 71–75.

Информация об авторах

Гольчевский Виталий Феликсович. Преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки, кандидат технических наук, доцент.
Восточно-Сибирский институт МВД России.
Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтов, д. 110.

Сапожников Александр Юрьевич. Почетный адвокат, адвокат, член Президиума Иркутской областной коллегии адвокатов, заведующий филиалом.
Иркутская областная коллегия адвокатов.
Россия, 664003, г. Иркутск, ул. Марата, д. 6.

Information about the authors

Vitaly F. Golchevsky. Teacher of the Department of Tactical and Special Training. Candidate of Technical Sciences, Associate Professor.
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia.
664074, Russia, Irkutsk, Lermontov Str., 110.

Alexander Y. Sapozhnikov. Honorary lawyer, lawyer, member of the Presidium of the Irkutsk Regional Bar Association, head of the branch.
Irkutsk Regional Bar Association.
664003, Russia, Irkutsk, Marata Str., 6.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
The authors declare no conflicts of interests.

Авторами внесён равный вклад в написание статьи.
The authors have made an equal contribution.

Статья поступила в редакцию 07.02.2025; одобрена после рецензирования 23.05.2025; принята к публикации 17.06.2025.

The article was received in the editorial office on 07.02.2025; approved after review on 23.05.2025; accepted for publication on 17.06.2025.